

УТВЕРЖДАЮ
Проректор по научной работе ФГАОУ ВО
«Санкт-Петербургский политехнический
университет Петра Великого»
доктор технических наук, профессор,
член-корреспондент РАН



В.В. Сергеев

Сергеев 2020 г.

ОТЗЫВ ВЕДУЩЕЙ ОРГАНИЗАЦИИ

Федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Санкт-Петербургский государственный политехнический университет Петра Великого» на диссертацию Бахтина Михаила Николаевича на тему: «Автодорожная инфраструктура региона: экономическое содержание, стратегическое позиционирование, инструменты совершенствования», представленную на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.05 – «Экономика и управление народным хозяйством» (региональная экономика).

Актуальность темы диссертационного исследования

Особенностью функционирования современных социально-экономических систем является обеспечение высокого качества жизни общества, что связано с развитием отраслевой экономики и транспортной инфраструктуры.

Планирование развития автодорожной инфраструктуры на средне- и долгосрочный периоды требует обоснования стратегических приоритетов, целей и задач развития автодорожной инфраструктуры, подробного исследования не только состояния автодорожной инфраструктуры как элемента транспортной инфраструктуры, но и оценки взаимосвязи уровней развития автодорожной инфраструктуры и основных социально-экономических подсистем регионов с учетом их специфики. Однако анализ разрабатываемых стратегий социально-экономического развития

административно-территориальных образований, программ и проектов федерального, регионального и местного уровней показывает, что инструментарий, традиционно используемый для решения указанных задач, не может быть признан однозначно эффективным.

В то же время наблюдается дефицит фундаментальных и прикладных исследований, характеризующих автодорожную инфраструктуру в системе более общих экономических категорий и посвященных управлению автодорожной инфраструктурой с учетом актуальных тенденций и перспективных направлений развития регионов.

В настоящее время в РФ имеет место низкий уровень структурированности экономического пространства, значительная дифференциация регионов по уровню социально-экономического развития, по специализации в системе общественного разделения труда, что позволяет предположить и существенное различие регионов по обеспеченности автодорожной инфраструктурой как по характеру, так и по функциональной локализации. В результате усиливаются диспропорции между регионами страны, тормозится использование природно-ресурсного и промышленного потенциала регионов, затрудняется целенаправленное межрегиональное и внутрирегиональное перемещение трудовых и материальных ресурсов.

Необходимость обеспечения устойчивого развития регионов России, комплексного освоения и поддержания территориальной целостности ее экономического пространства, а также повышения эффективности использования экономических ресурсов придает высокую значимость и актуальность проблеме разработки механизмов стратегического позиционирования и инструментов совершенствования автодорожной инфраструктуры регионов РФ. Следует согласиться с мнением автора на стр. 6 диссертационного исследования: «несмотря на значительное количество научных работ по проблемам развития автодорожной инфраструктуры в регионах страны, не решены и являются дискуссионными вопросы, имеющие важное теоретическое, методическое и практическое значение для повышения ее эффективности с учетом современных тенденций и перспективных направлений развития административно-территориальных образований страны».

Актуальность диссертационного исследования М.Н. Бахтина обусловлена необходимостью разработки теоретических и методических положений, практических рекомендаций по совершенствованию управления автодорожной инфраструктурой регионов.

Степень обоснованности научных положений, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертационном исследовании

В диссертационной работе автор корректно определил цель, объект и предмет исследования. Их актуальность не вызывает сомнений для реализации задач социально-экономического развития страны. Цель, объект и предмет исследования обладают теоретической и практической значимостью и соответствуют паспорту специальности 08.00.05 – региональная экономика: 3. Региональная экономика, п. 3.1. Развитие теории пространственной и региональной экономики; методы и инструментарий пространственных экономических исследований; проблемы региональных экономических измерений; п. 3.15. Инструменты разработки перспектив развития пространственных социально-экономических систем. Прогнозирование, форсайт, индикативное планирование, программы, бюджетное планирование, ориентированное на результат, целевые программы, стратегические планы.

Для раскрытия проблемы исследования автор обоснованно сформулировал комплекс задач:

- разработать теоретический подход к определению экономического содержания автодорожной инфраструктуры и количественному измерению ее взаимодействия с социально-экономическими подсистемами регионов;
- определить пространственно-функциональную специализацию автодорожной инфраструктуры в регионах России;
- выявить достижения и недостатки в стратегическом позиционировании автодорожной инфраструктуры в регионах РФ;
- обосновать перспективные направления и инструменты стратегического позиционирования автодорожной инфраструктуры (стр. 7).

Результаты, полученные автором, представлены на конференциях различного уровня и в печатных изданиях достаточна – опубликованы 16 научных работ, в том числе 5 статей в изданиях, рекомендованных ВАК Минобрнауки России, 3 – в изданиях, индексируемых в международных базах Scopus и Web of Science. Общий объем научных работ 10,33 п.л., в том числе авторский – 6,51 п.л.

Новизна положений, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертационном исследовании

1. На основе анализа и обобщения существующего понятийного аппарата (с. 13-46) автор обосновал теоретический подход к определению

экономического содержания автодорожной инфраструктуры и количественному измерению ее взаимодействия с социально-экономическими подсистемами регионов. Данный подход опирается на одновременное использование функционального, системно-пространственного и стоимостного подходов в целях управления автодорожной инфраструктурой. Применение данного подхода позволило определить автодорожную инфраструктуру как составной элемент всей инфраструктуры рыночного хозяйства, имеющий специфический регионообразующий характер, обеспечивающий территориальную целостность, создающий условия функционирования и развития отраслей производства и социальной сферы посредством обеспечения транспортно-экономических связей (стр. 48). Это позволило выделить в составе объектов, направлений, целей, задач управления элементы, имеющие количественную определенность, измеримые с помощью единого комплексного показателя: «интенсивность обслуживания социально-экономических подсистем регионов», в числе которых: развитие рыночных отношений; повышение инвестиционной привлекательности инфраструктурных объектов транспортной инфраструктуры; комплексная реализация потенциала отраслей и комплексов; транспортная доступность; развитие отраслей и производственных комплексов (стр. 65-70). Для характеристики указанных подсистем в работе предложены количественные показатели (стр. 76).

2. Следует признать удачным сочетание кластерного и корреляционно-регрессионного анализа, характеризующего динамику интенсивности обслуживания автодорожной инфраструктурой социально-экономических подсистем регионов (стр. 73-79, 94-114), позволившее автору установить, что по интенсивности обслуживания автодорожной инфраструктурой социально-экономических подсистем регионы России сильно дифференцированы, и определить особенности пространственно-функциональной специализации автодорожной инфраструктуры в регионах России. В результате в составе регионов РФ выделена совокупность кластеров, существенно различающихся по состоянию и динамике интенсивности обслуживания социально-экономических подсистем регионов: добывающей промышленности, обрабатывающей промышленности, оптовой торговли, сельского хозяйства, строительства, создания стоимости (ВРП), привлечения инвестиций в основной капитал (стр. 80-82, 86-87, 89-91). Такой подход позволил автору выделить в каждом кластере подсистемы-доноры, имеющие высокие

значения интенсивности обслуживания автодорогами при межкластерном сравнении, и подсистемы-реципиенты (стр. 82-85, 88-89).

3. Выделение автором регионов-представителей кластеров (стр. 93-94, 118-119) и изучение документов стратегического планирования данных регионов, а также регионов, лидирующих в социально-экономическом развитии и разработке соответствующей документальной базы (стр. 118-148), позволили установить инвариантные и вариативные достижения в позиционировании автодорожной инфраструктуры в документах стратегического планирования российских регионов, а также недостатки, связанные с неполным отражением в них особенностей социально-экономического развития административно-территориальных образований (стр. 149-151).

4. Автор предложил перспективные направления совершенствования стратегического позиционирования автодорожной инфраструктуры и инструментария реализации стратегии в регионах (стр. 153-154, 157-158, 160-167), что обеспечит повышение интенсивности обслуживания автодорожной инфраструктурой экономических подсистем с различной пространственно-функциональной спецификой. Данные предложения включают дополнительные положения аналитических и планово-прогнозных разделов региональных стратегий, общие для всех регионов и особенные, необходимые для конкретных административно-территориальных образований, в зависимости от их принадлежности к виртуальным кластерам.

Согласимся с автором, что предлагаемые направления и инструменты обеспечат соответствие стратегических целей, задач, инструментария объективному состоянию социально-экономических подсистем регионов, их взаимосвязь с автодорожной инфраструктурой и системность самих элементов стратегий (стр. 152).

Значимость результатов для науки и практики

Теоретическую значимость имеют положения, включающие: теоретический подход к определению экономического содержания автодорожной инфраструктуры и количественному измерению ее взаимодействия с социально-экономическими подсистемами регионов; определение пространственно-функциональной специализации автодорожной инфраструктуры в регионах России; выявление достижений и недостатков в стратегическом позиционировании автодорожной инфраструктуры в регионах РФ; обоснование перспективных направлений и

инструментов стратегического позиционирования автодорожной инфраструктуры.

Практическая значимость исследования имеет следующие аспекты.

Содержащиеся в работе выводы и рекомендации в сфере стратегического позиционирования автодорожной инфраструктуры регионов страны могут быть использованы при совершенствовании процессов разработки и реализации стратегий их социально-экономического развития.

Теоретические и методические положения работы, раскрывающие содержание стратегического позиционирования автодорожной инфраструктуры в контексте регионального развития, применимы в преподавании и изучении курсов «Региональная экономика», «Государственное регулирование экономики», «Региональная социально-экономическая политика», в процессе переподготовки и повышения квалификации кадров системы государственного и муниципального управления и менеджеров бизнес-структур.

Замечания по диссертационной работе

Положительно оценивая диссертационное исследование М.Н. Бахтина в целом, следует отметить следующие недостатки.

1. Исследуя современные подходы к определению понятий «инфраструктура», «транспортная инфраструктура» и «автодорожная инфраструктура» (13-49) автор приходит к выводу о том, что «в целом транспортная инфраструктура представляет собой составной элемент всей инфраструктуры рыночного хозяйства, имеющий специфический регионообразующий характер, обеспечивающий территориальную целостность (стр.48). При этом автор совершенно справедливо утверждает, что «на макроэкономическом уровне одной из главных целей развития транспортной инфраструктуры является выравнивание уровней инфраструктурной обеспеченности регионов страны» (стр. 49-50). Однако с позиции пространственно-функциональной системы регионального развития, автор не анализирует развитие процессов экономического федерализма, а именно отношение их центробежной и центростремительной региональной составляющей, в которых транспортная инфраструктура, может играть негативную роль, с точки зрения снижения уровня региональной дифференциации (возникновение внешних отрицательных эффектов). По нашему мнению, взгляд автора на роль транспортной инфраструктуры с позиции экономического федерализма требует дополнительного разъяснения.

2. По нашему мнению, исследуя систему регионального развития, автор недостаточно чётко классифицировал субъекты регионального развития, интересы которых достаточно часто бывают не гармонизированы при формировании региональной транспортной инфраструктуры. Мы согласны с автором, который на стр.50 утверждает: «для того, чтобы автодорожная инфраструктура работала на обеспечение социально-экономического развития страны и регионов необходима разработка эффективного механизма управления инфраструктурой. Мы полагаем, что это – самый сложный вопрос в исследовании инфраструктуры, поскольку в данном случае мы имеем дело с сочетаниями характеристик самых разнообразных систем». На наш взгляд автор необоснованно сужает проблему гармонизации интересов к вопросу «упорядочивания отношений собственности» (стр. 51) между игроками, обеспечивающими «приоритетное финансирование», т.е. между бизнесом и государством (стр. 52-61). На наш взгляд, современное региональное развитие нельзя рассматривать в отрыве от таких массовых явлений, как процессы агломерации и урбанизации, в которых ключевым игроком в территориальном развитии становится население (стр. 74-75). В этом смысле в работе слабо раскрыты: 1. Роль транспортной инфраструктуры в обеспечении роста благосостояния населения региона. 2. Влияние миграционных процессов (роль населения) на формирование региональной конкурентоспособности в процессе пространственного распределения потенциалов региональной транспортной инфраструктуры (стр. 68-71). 2. В описании организационно-управленческий механизма обеспечения экономической безопасности на с. 43 недостает конкретизации модуля «управленческий инструментарий».

3. Исследование влияния качества предоставления государственных (муниципальных) услуг на уровень жизни населения (с. 53-54) представляется целесообразным дополнить описанием методик оценки уровня жизни населения региона.

4. В таблице 10 «Динамика интенсивности обслуживания экономических подсистем» (с. 99) автор объединяет стоимостные показатели (Объемы отгруженных товаров собственного производства по отраслям в тыс. руб.) и натуральные – (Протяженность автодорог общего пользования в км). При этом не приводится информация о том, как учитывается инфляционная составляющая в стоимостных показателях, а также изменения ценовых пропорций в разных отраслях с течением времени.

5. В работе выделяются достижения и недостатки стратегического позиционирования автодорожной инфраструктуры (таблица 14, с. 149). При этом автору следовало рассмотреть достижения и недостатки также с учётом фундаментальных факторов, обозначенных в Транспортной стратегии РФ на период до 2030 г., прежде всего, таких как усиление глобальной конкуренции, приводящей к изменению баланса между экономическими центрами, возрастанием роли региональных экономических союзов, а также повышение роли человеческого капитала в социально-экономическом развитии.

6. Исследуя институты и механизмы обеспечения экономической безопасности региона, автор справедливо понимает под формальными институтами органы государственной власти, осуществляющие государственное управление в пределах имеющейся нормативно-правовой базы, а также различные механизмы реализации властных полномочий. На странице 43 автор раскрывает задачи регионального развития, которые решаются с помощью механизмов экономической безопасности. При этом автор не даёт оценку трансакционным издержкам, на снижение которых направлена деятельность институтов, отражающих действие механизмов экономической безопасности. В контексте настоящего исследования, конкретизация трансакционных издержек позволяет рассматривать их как институциональные угрозы, снижение которых является самостоятельным фактором регионального развития.

Заключение

Диссертационное исследование М.Н. Бахтина представляет собой самостоятельное научно-квалификационное исследование, в котором представлено решение социально-экономической проблемы в области поиска инструментов совершенствования автодорожной инфраструктуры. Работа соответствует п. 3.1. Развитие теории пространственной и региональной экономики; методы и инструментарий пространственных экономических исследований; проблемы региональных экономических измерений; п. 3.15. Инструменты разработки перспектив развития пространственных социально-экономических систем. Прогнозирование, форсайт, индикативное планирование, программы, бюджетное планирование, ориентированное на результат, целевые программы, стратегические планы. Паспорта научных специальностей 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (региональная экономика) и удовлетворяет требованиям п.п.9-14 Положения

о присуждении ученых степеней, утвержденного постановлением Правительства РФ от 24 сентября 2013 г. № 842 (в редакции постановления Правительства РФ от 01 октября 2018 г.).

Автор диссертационного исследования, Бахтин Михаил Николаевич, заслуживает присуждения ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (региональная экономика).

Отзыв подготовлен Директором Высшей инженерно-экономической школы, доктором экономических наук, профессором Родионовым Дмитрием Григорьевичем.

Отзыв обсужден и одобрен на заседании Высшей инженерно-экономической школы Института промышленного менеджмента, экономики и торговли ФГАОУ ВО «Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого» «23» сентября 2020 года, протокол № 3.

Директор Высшей инженерно-экономической школы
Института промышленного менеджмента, экономики
и торговли ФГАОУ ВО Санкт-Петербургский политехнический
университет Петра Великого,
доктор экономических наук,
профессор

Родионов Дмитрий Григорьевич

«___» _____ 2020 года

Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования
Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого
195251, Санкт-Петербург, Политехническая ул., д. 29., корп. 3.
Тел: (812) 534-73-31; rodion_dm@mail.ru

