

ЗАКЛЮЧЕНИЕ ДИССЕРТАЦИОННОГО СОВЕТА Д 005.014.01
НА БАЗЕ ФЕДЕРАЛЬНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО БЮДЖЕТНОГО УЧРЕЖДЕНИЯ
НАУКИ ИНСТИТУТА ЭКОНОМИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО
ОТДЕЛЕНИЯ РОССИЙСКОЙ АКАДЕМИИ НАУК МИНИСТЕРСТВА НАУКИ И
ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РФ ПО ДИССЕРТАЦИИ НА СОИСКАНИЕ УЧЕНОЙ
СТЕПЕНИ ДОКТОРА НАУК

аттестационное дело № _____
решение диссертационного совета от 20 сентября 2022 г. № 1

О присуждении Бардаль Анне Борисовне, гражданке РФ, ученой степени доктора экономических наук.

Диссертация «Транспортное обеспечение социально-экономического развития макрорегиона (на примере Дальнего Востока)» по специальности 08.00.05 «Экономика и управление народным хозяйством (региональная экономика)», принята к защите 20 июня 2022 года, протокол № 2, диссертационным советом Д 005.014.01, созданным на базе Федерального государственного бюджетного учреждения науки Института экономических исследований Дальневосточного отделения Российской академии наук, Министерства науки и высшего образования РФ, 680042, г. Хабаровск, ул. Тихоокеанская, 153, приказ Минобрнауки России от 2 мая 2012 г. № 195/нк.

Соискатель Бардаль Анна Борисовна, 10 октября 1976 г. рождения, в 2002 г. защитила диссертацию на соискание ученой степени кандидата экономических наук на тему «Оценка значимости использования недревесных лесных ресурсов для экономики региона (на примере Хабаровского края)» в диссертационном совете, созданном на базе Федерального государственного бюджетного учреждения науки Института экономических исследований Дальневосточного отделения Российской академии наук (научный руководитель – доктор сельскохозяйственных наук, профессор Шейнгауз А.С.). Диплом о присвоении степени кандидата экономических наук выдан решением Высшей аттестационной комиссии Министерства образования и науки Российской Федерации 27 мая 2002 г.

В настоящее время соискатель работает в должности ведущего научного сотрудника в Федеральном государственном бюджетном учреждении науки Института экономических исследований Дальневосточного отделения Российской академии наук Министерства науки и высшего образования РФ.

Диссертация выполнена в отделе территориально-отраслевых систем Федерального государственного бюджетного учреждения науки Института экономических исследований Дальневосточного отделения Российской академии наук Министерства науки и высшего образования РФ.

Научный консультант – доктор экономических наук, академик РАН Минакир Павел Александрович, научный руководитель Федерального государственного бюджетного учреждения науки Институт экономических исследований Дальневосточного отделения Российской академии наук, руководитель отдела внешнеэкономических взаимодействий и международной экономической интеграции.

Официальные оппоненты:

Малов Владимир Юрьевич, доктор экономических наук, профессор, главный научный сотрудник отдела территориальных систем Федерального государственного бюджетного учреждения науки Института экономики и организации промышленного производства Сибирского отделения Российской академии наук (г. Новосибирск);

Булатова Надежда Николаевна, доктор экономических наук, профессор, ведущий научный сотрудник Управления научных исследований, профессор кафедры «Экономика, организация и управление производством» Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Восточно-Сибирский государственный университет технологий и управления» (г. Улан-Удэ);

Пилясов Александр Николаевич, доктор географических наук, профессор, профессор кафедры социально-экономической географии зарубежных стран географического факультета Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова» (г. Москва),

дали положительные отзывы на диссертацию.

Ведущая организация – Федеральное государственное бюджетное учреждение науки Институт проблем региональной экономики Российской академии наук (г. Санкт-Петербург), в своем положительном отзыве, подписанном руководителем лаборатории комплексного исследования пространственного развития регионов Федерального государственного бюджетного учреждения науки Института проблем региональной экономики Российской академии наук, доктором экономических наук, профессором Кузнецовым Сергеем Валентиновичем, указала, что диссертационное исследование «является самостоятельной научно-квалификационной работой, выполненной на высоком профессиональном уровне. Исследование обладает внутренним единством и логикой, направлено на решение актуальных научных задач, имеющих высокое теоретическое и прикладное значение. Полученные в рамках диссертационного исследования выводы и результаты имеют как теоретическое, так и прикладное значение: методологический подход выделения иерархически упорядоченных задач, классификация генезиса транспортного комплекса, оценки спроса и предложения транспортных услуг на Дальнем Востоке (качественные и количественные), оценки потенциальных доходов от экспорта транспортных слуг при участии в международном рынке, масштабы дефицита при

различных стратегиях долгосрочного развития, – могут быть использованы экспертно-аналитическими организациями, органами государственной власти при проведении работ и разработке направлений стратегического развития социально-экономической системы Дальнего Востока. Представленное диссертационное исследование Бардаль А.Б. «Транспортное обеспечение социально-экономического развития макрорегиона (на примере Дальнего Востока)» полностью соответствует требованиям постановления Правительства РФ от 24 сентября 2013 г. № 842 «О порядке присуждения ученых степеней», соответствует специальности ВАК 08.00.05 «Экономика и управление народным хозяйством (региональная экономика)». Автор работы, Бардаль Анна Борисовна, заслуживает присуждения ученой степени доктор экономических наук по специальности 08.00.05 «Экономика и управление народным хозяйством (региональная экономика)».

Выбор официальных оппонентов и ведущей организации обосновывается их широкой известностью, признанием в российском и международном исследовательском сообществе, их достижениями в экономической науке, наличием публикаций в соответствующей сфере исследования и высоким уровнем компетенции, позволяющим подтвердить обоснованность и достоверность полученных результатов и определить научную и практическую ценность диссертации. Научные интересы доктора экономических наук Малова В.Ю. сосредоточены на исследовании проблем региональной экономики, особенно азиатской части России, транспортных систем, экономико-математического моделирования регионов нового освоения в системе единого народного хозяйства, формирования территориально-производственных комплексов; область научных интересов доктора экономических наук Булатовой Н.Н. – исследование транспортного фактора в социально-экономическом развитии регионов России, анализ эффективности влияния транспортной инфраструктуры на региональное развитие, изучение вопросов международного сотрудничества России в области транспорта; научные интересы доктора географических наук Пилясова А.Н. сконцентрированы в исследовании пространственного развития и региональной политики России и зарубежных стран, изучении проблем освоения российского Севера и Арктики в глобальном контексте, проблем инновационной модернизации экономики российских городов и регионов. Основными направлениями научной деятельности ведущей организации Федерального государственного бюджетного учреждения науки Институт проблем региональной экономики Российской академии наук (структурное подразделение – Лаборатория комплексного исследования пространственного развития регионов) являются: исследование стратегий развития региональных социально-экономических систем, вопросы применения новых форм и методов территориальной организации общества и хозяйства, анализ социально-

экономических проблем преобразования научной и инновационной деятельности в регионах России.

В рамках тематики диссертационного исследования соискателем опубликовано более 130 работ, в том числе по результатам диссертации опубликовано 39 работ (общий объем – 66,6 п.л. (авторский вклад 51,0 п.л.)). В числе последних: одна авторская монография, 35 статей в рецензируемых научных журналах в изданиях, рекомендованных ВАК Минобрнауки России. Научные публикации автора достаточно полно отражают основные положения диссертационного исследования, его теоретическую и практическую значимость. Наиболее значительные работы: 1) Бардаль А.Б. Транспортные взаимодействия России и Китая: Дальний Восток // ЭКО. 2014. № 6. С. 66–81. (0,8 п.л.); 2) Бардаль А.Б. Транспортный комплекс региона в условиях вступления России в ВТО: Дальний Восток // Пространственная экономика. 2014. № 1. С. 153–175. (1,3 п.л.); 3) Бардаль А.Б. Новый Шелковый Путь: возможности и угрозы для транспортного комплекса Дальнего Востока России // ЭКО. 2016. № 7 (505). С. 69–80. (0,6 п.л.); 4) Бардаль А.Б. Рынок транспортных услуг Северо-Восточной Азии: тенденции и перспективы // Пространственная экономика. 2016. № 1. С. 132–162. (1,8 п.л.); 5) Бардаль А.Б. Транспортный комплекс России в период реформ: дальневосточный ракурс // Пространственная экономика. 2017. № 4 (52). С. 100–129. (1,8 п.л.); 6) Бардаль А.Б. Транспортный комплекс Дальнего Востока: тенденции развития и роль в экономике // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2018. Т. 11. № 2. С. 24-36. (1,0 п.л.); 7) Бардаль А.Б. Потенциал интеграции транспортного комплекса востока России в международный рынок транспортных услуг // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2019. Т. 12. № 6. С. 150–165. (1,0 п.л.); 8) Бардаль А. Б. Этапы развития транспортной системы Дальнего Востока России // Проблемы Дальнего Востока 2020. № 2. С. 152–164. (1,0 п.л.); 9) Bardal A.B. The State Border between China and Russia: Permeability and Barriers for International Cooperation // Journal of Siberian Federal University. Humanities & Social Sciences. 2020. Vol. 13(11). Pp. 1700–1709. (0,9 п.л.); 10) Бардаль А.Б. Транспортный комплекс Дальнего Востока: национальные и локальные задачи // Регионалистика. 2021. Т. 8. № 6. С. 53–67. (1,1 п.л.); 11) Бардаль А.Б. Экспорт транспортных услуг: Дальний Восток России // Проблемы Дальнего Востока. 2022. № 2. С. 136–153 (1,2 п.л.); 12) Бардаль А.Б. Транспортный комплекс Дальнего Востока: трансформация и интеграция. – Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2019. 336 с. (21,0 п.л.).

В диссертации отсутствуют недостоверные сведения об опубликованных Бардаль А.Б. работах.

На диссертацию и автореферат поступили отзывы:

от Варнавского Владимира Гавриловича, доктора экономических наук, профессора, заведующего сектором проблем структурной политики и

конкурентоспособности Национального исследовательского института мировой экономики и международных отношений имени Е.М. Примакова Российской академии наук, где приводится следующее замечание: «Что такое регион (в данном случае Дальний Восток) как «полноценная контактная зона» (с. 3 автореферата)? Что значит «контактная зона»? Не очень удачный термин.»;

от Буровцева Владимира Викторовича, доктора экономических наук, доцента, ректора Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Дальневосточного государственного университета путей сообщения» и Пугачева Игоря Николаевича, доктора технических наук, доцента, профессора кафедры «Изыскания и проектирование железных и автомобильных дорог» Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Дальневосточного государственного университета путей сообщения», где отмечается, что «необходимо было показать экономическую эффективность социального эффекта от строительства линий высокоскоростного движения, с учетом макроэкономических факторов развития территорий, технологических факторов привлечения и развития собственных самых передовых технологий, социальных факторов повышения качества жизни и формирования современной туристической инфраструктуры»;

от Севастьянова Сергея Витальевича, доктора политических наук, профессора, профессора департамента политологии и международных отношений Школы социальных наук и востоковедения Санкт-Петербургского филиала федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики», ведущего научного сотрудника Федерального государственного бюджетного учреждения науки Института экономических исследований ДВО РАН, в котором указывается, что работа «могла бы выиграть, если бы при освещении степени научной разработанности проблемы автор выделил в отдельную группу наиболее значимые работы экспертов стран СВА по данной проблематике, а в тексте автореферата кратко охарактеризовал отношение ведущих стран СВА (Китай, Япония и РК) к возможному занятию РФ предложенных автором потенциальных ниш в транспортно-логистической системе региона»;

от Глазыриной Ирины Петровны, доктора экономических наук, профессора, главного научного сотрудника лаборатории эколога-экономических исследований Федерального государственного учреждения науки Институт природных ресурсов, экологии и криологии Сибирского отделения Российской Академии наук, где указывается, что «к определенным недостаткам работы следует отнести слишком лаконичное отражение в автореферате динамики развития пассажирских перевозок личным автотранспортом населения макрорегиона, которые играют важную роль в транспортном обслуживании социальной подсистемы Дальнего Востока»;

от Егоровой Татьяны Поликарповны, кандидата экономических наук, ведущего научного сотрудника Научно-исследовательского института региональной экономики Севера Федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Северо-Восточный федеральный университет им. М.К. Аммосова», в котором говорится, что «в автореферате не совсем понятна и раскрыта позиция автора в фразе: «излишними с точки зрения потребностей в транспортном обслуживании социально-экономической системы ДФО являются модернизация Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей, проводимая с 2013 г. для увеличения их провозной способности» (стр. 14 автореферата). Ведь подобные мероприятия проводятся после тщательных расчетов и обоснования необходимости в проведении данных преобразований»;

от Сазонова Сергея Леонидовича, кандидата экономических наук, ведущего научного сотрудника Центра «Россия, Китай, мир» Института Китая и современной Азии Российской академии наук, где указывается, что «в автореферате следовало бы уделить больше внимания роли ДФО РФ в качестве ключевого звена инфраструктурного сопряжения ЕАЭС и китайской инициативы «пояс и путь»»;

от Курбатовой Анны Владимировны, доктора экономических наук, профессора, профессора кафедры управления транспортными комплексами Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Государственный университет управления», где отмечается, что «ценность диссертационной работы могла бы возрасти при наличии в ней более конкретных проектных обоснований экономической эффективности строительства на территории Дальнего Востока новых элементов транспортной инфраструктуры, например, моста через реку Лена в Республике Саха (Якутия), моста на остров Сахалин и пр.»;

от Мошкова Анатолия Владимировича, доктора географических наук, старшего научного сотрудника, главного научного сотрудника, руководителя лаборатории Территориально-хозяйственных структур Федерального государственного бюджетного учреждения науки Тихоокеанский институт географии Дальневосточного отделения Российской академии наук, где указывается, что «в автореферате диссертации недостаточно полно представлены результаты оценки пространственных особенностей формирования транспортного комплекса Дальнего Востока России. В частности, в автореферате отсутствуют карто-схемы, отражающие природные и социально-экономические условия формирования пространственной структуры транспортного комплекса субъектов ДФО, а также современное состояние территориально-отраслевой структуры экономики субъектов ДФО и основных экономических центров. Особенно важно картографическое отображение ключевых участков территории ДФО, наиболее перспективных для модернизации пространственной конфигурации инфраструктурного каркаса транспортного комплекса Дальнего Востока, а также

крупных инвестиционных проектов социально-экономического развития макрорегиона. ...Автору следовало уделить больше внимания анализу влияния уровня транспортного обеспечения на формирование основных территориально-отраслевых структур цепочек добавленной стоимости, производственные звенья которых формируются на территории ДФО и через транспортные системы, включая морские порты и пограничные переходы, выходят в страны АТР и другие регионы мира»;

от Михеевой Надежды Николаевны, доктора экономических наук, профессора, главного научного сотрудника лаборатории прогнозирования региональной экономики Федерального государственного бюджетного учреждения науки Институт народнохозяйственного прогнозирования Российской академии наук, где отмечается, что «...Было бы полезно показать степень дифференциации оценок транспортоемкости и эластичности ВРП для отдельных дальневосточных территорий, имеющих сходные характеристики структуры экономики и транспортной сети. ...Непонятно, зачем к показателям ВЭД «транспортировка и хранение» для характеристики транспортного комплекса добавлены показатели ВЭД «деятельность в области информации и связи»;

от Калашникова Виктора Дмитриевича, доктора экономических наук, заместителя Председателя Правительства Хабаровского края – министра экономического развития Хабаровского края, в котором указывается, что «В отношении Дальнего Востока в рамках государственной политики поддержки развития макрорегиона принимаются и реализованы решения для повышения транспортной мобильности населения, особенно в межрегиональных сообщениях. В автореферате этим вопросам не уделено должного внимания и не представлены научные оценки влияния государственного регулирования на процессы транспортной мобильности населения Дальнего Востока»;

от Дзюбы Сергея Ануфриевича, доктора экономических наук, профессора Департамента экономических наук Школы экономики и менеджмента Дальневосточного федерального университета, где говорится: «...на фоне хорошо проработанного исследования положения отрасли, сложившегося к настоящему моменту, представление перспектив и направлений ее развития представлены слабо. Так, четко обозначен институциональный конфликт связности развития железнодорожного и морского транспорта, однако предложение путей разрешения проблемы носит характер общих пожеланий. Не представлен анализ перспективных транспортных коридоров, например, железнодорожный выход к Охотскому морю (Чумикан) или железнодорожный транспортный коридор на Сахалин. Некоторые элементы концептуальных направлений развития транспортного комплекса носят отвлеченный характер и противоречат ранее сделанному автором анализу текущей ситуации. Так рекомендация развивать скоростное железнодорожное сообщение

противоречит и анализу существующей загруженности железнодорожных перевозок и падению потребности в пассажирских перевозках из-за переключения на авиационный и автомобильный транспорт»,

а также поступили положительные отзывы, не содержащие замечаний:

от Скуфьиной Татьяны Петровны, доктора экономических наук, профессора, главного научного сотрудника Института экономических проблем им. Г.П. Лузина – обособленного подразделения Федерального государственного бюджетного учреждения науки Федерального исследовательского центра «Кольский научный центр Российской академии наук»;

от Метёлкина Павла Владимировича, доктора экономических наук, профессора кафедры «Экономика и управление на транспорте» Федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Российский университет транспорта».

Несмотря на приведенные замечания, все авторы поступивших отзывов отмечают, что диссертация Бардаль А.Б. по своему содержанию и полученным результатам соответствует требованиям «Положения о присуждении ученых степеней», предъявляемым к докторским диссертациям, а ее автор заслуживает присуждения ученой степени доктора экономических наук по специальности 08.00.05 «Экономика и управление народным хозяйством (региональная экономика)».

Диссертационный совет отмечает, что на основании выполненных соискателем исследований:

показано, что масштабы формирующихся относительно избыточных транспортных мощностей, с точки зрения выполнения задач транспортного обеспечения функционирования регионального хозяйственного комплекса Дальнего Востока, определяются на различных этапах развития транспортно-экономической системы соотношением национальных и локальных (региональных) целей и задач; в диссертации разработана классификация этапов развития транспортно-экономического комплекса региона в ретроспективе по критериям приоритетности задач локального и национального уровней, на основании которой объяснено изменение масштабов относительно избыточных мощностей;

определено внутрирегиональное равновесие транспортно-экономического комплекса региона на основе оценки спроса на транспортные услуги с учетом внутрирегионального торгово-экономического оборота, межрегиональных и внешнеэкономических взаимодействий Дальнего Востока, динамики социальной мобильности и генезиса системы расселения, а также масштабов и структуры предложения транспортных услуг;

обоснована необходимость опережающего развития транспортной инфраструктуры на Дальнем Востоке как средства минимизации риска возрастания диспропорций в соотношении совокупного спроса и предложения транспортных

услуг, результатом которых является конкуренция в использовании региональной транспортной инфраструктуры между удовлетворением общенациональных и региональных потребностей; предложены подходы, и выполнена их эмпирическая проверка, к оценке масштабов и динамики совокупных потребностей региональной и национальной экономических систем для целей измерения степени сбалансированности параметров транспортной инфраструктуры и совокупного спроса на транспортные услуги;

на основе анализа потенциальных ниш субрегиональной международной транспортной интеграции с учетом масштабов и динамики спроса и предложения транспортных услуг ключевых стран Северо-Восточной Азии показано, что наиболее эффективной стратегией включения регионального транспортного комплекса в систему международных транспортных взаимодействий в Северо-Восточной Азии является развитие транспортного обслуживания экспорта за пределами национальной территории при кроссграничных взаимодействиях и росте масштабов вспомогательных и дополнительных транспортных услуг, в том числе в процессе использования Северного морского пути;

определены масштабы и функциональная структура совокупного спроса на транспортные услуги на основе системного анализа стратегических документов по развитию национальных и региональных социально-экономических систем до 2035 года и транспортоемкости выпуска; показано, что в случае опережающего роста общенационального спроса на транспортные услуги при сложившихся тенденциях транспортно-экономического развития, запланированных параметрах развития отраслей регионального и национального хозяйства, сохранении технико-экономических и институциональных условий развития транспортной инфраструктуры, в макрорегионе будет сформирован дефицит предложения услуг дальневосточным транспортным комплексом.

Теоретическая значимость исследования обоснована тем, что:

развиты элементы теорий региональной и пространственной экономики, теории инфраструктуры, связанные с комплексным анализом транспортного фактора в региональной экономике, транспортным обслуживанием экономических систем за счет представления транспортного комплекса как элемента региональной, национальной и субглобальной экономических систем двуединой природы (как инфраструктурного и отраслевого комплексов);

изложены аргументы выделения этапов генезиса транспортно-экономической системы Дальнего Востока России на основе анализа государственной региональной политики, динамики социально-экономической системы региона, институциональных инноваций, направлений развития транспортного комплекса;

выявлены закономерности динамики рынка транспортных услуг Северо-Восточной Азии с детализацией тенденций транспортного сектора ключевых стран

(КНР, Республика Корея, Япония), определены эффективные ниши и сформированы стратегии интеграции транспортного комплекса Дальневосточного макрорегиона в международный рынок.

Значение полученных соискателем результатов исследования для практики подтверждается тем, что:

определены подходы к исследованию закономерностей транспортного обслуживания макрорегиона, обосновывающие необходимость комплексной оценки масштабов транспортной работы в рамках задач различного уровня (локального, национального, субглобального) в сочетании с динамикой предложения транспорта для минимизации рисков ограничения транспортного обслуживания;

представлены варианты сценарии интеграции транспортного комплекса макрорегиона в международный рынок транспортных услуг, которые могут быть использованы при разработке мероприятий социально-экономического развития региона;

выявлены подходы, позволяющие получить оценки последствий для региональной экономики вариантов интеграции транспортного комплекса в рынок международных услуг СВА;

в рамках сформированных сценариев долгосрочного развития транспортно-экономического комплекса макрорегиона оценены масштабы и структура спроса на транспортные услуги и баланса развития транспортной инфраструктуры Дальнего Востока, которые могут быть использованы для корректировки программных документов.

Оценка достоверности результатов исследования выявила:

диссертация строится на компетентном применении современных методов научного исследования с использованием теоретических выводов и подходов ведущих российских и зарубежных исследователей в области региональной экономики, комплексного анализа транспорта как инфраструктурной составляющей и фактора регионального развития, пространственной экономики, включая процесс отраслевой интеграции на субглобальном уровне, в том числе в Северо-Восточной Азии, реализации потенциала интеграции в международный рынок транспортных услуг, согласуется с оценками и интерпретацией результатов современных исследований данного тематического поля;

исследование основывается на использовании значительного объема региональной, отраслевой и международной статистики, научных разработок и публикаций профильных академических и проектных институтов, отчетных и аналитических материалов научно-исследовательских организаций;

в диссертации корректно использованы современные количественные и качественные экономических исследований методы (статистические, эконометрические, графический метод, разработка сценариев, группировка и пр.)

при оценке спроса на транспортные услуги социально-экономической системой макрорегиона, формировании и оценке сценариев долгосрочного развития, эффективных интеграционных ниш, а также социологические методы (анкетирование) при отборе факторов спроса населения, картографические методы – для изучения пространственного распределения транспортно-экономических показателей, исторические методы при изучении ретроспективных источников данных для классификации генезиса транспортного комплекса.

Личный вклад соискателя состоит в: оценке потенциала регионального транспортного комплекса по обеспечению потребностей национального межрегионального и внешнеторгового транзита на основе превышения совокупного предложения транспортных услуг над спросом социально-экономической системы Дальнего Востока; определении совокупного спроса на услуги транспортного комплекса дальневосточного макрорегиона с выделением функциональных компонент - спроса, генерируемого внутридальневосточной экономической и социальной системой, межрегиональными взаимодействиями с национальным рынком и потоками общенационального внешнеторгового оборота; обосновании вариантных стратегий включения регионального транспортно-экономического комплекса в международную транспортно-логистическую кооперацию в Северо-Восточной Азии; оценке масштабов и структуры потенциальных дефицитов мощностей регионального транспортного комплекса при различных вариантах развития экономической и социальных систем дальневосточного региона. Соискателем по результатам диссертационного исследования подготовлено 39 печатных работ общим объемом 66,6 печатных листов (личный вклад соискателя – 51 п.л.), в том числе в 35 статьях в рецензируемых журналах из Перечня, рекомендованного ВАК Министерства науки и высшего образования РФ. Полученные лично соискателем результаты прошли апробацию на международных, всероссийских и региональных научно-практических конференциях.

В ходе защиты диссертации были высказаны следующие критические замечания: 1) преимущественное использование в диссертации теорий, ориентированных на экономику рыночного типа, в то время как для периферийной экономики России более применима теоретическая концепция мобилизационного характера; 2) использование в работе жесткой дихотомии «национальное-локальное» применительно к разделению задач, выполняемых транспортным комплексом макрорегиона, что сужает контекст его развития; 3) не учтены инновационные технологические изменения при формировании сценариев развития транспортного комплекса; 4) недостаточно детализирована периодизация генезиса транспортного комплекса; 5) не рассмотрены перспективы участия транспортного комплекса Дальнего Востока в проекте «Экономический пояс Шелкового пути».

Соискатель Бардаль А.Б. ответил на задаваемые ему в ходе заседания вопросы. В ходе защиты членами диссертационного совета были заданы вопросы:

- 1) Почему при рассмотрении совокупных потребностей экономики Дальнего Востока в транспортном обслуживании на карте федеральный округ представлен в составе девяти субъектов РФ? К какой из экономических зон, выделенных на данной карте, могли бы относиться Республика Бурятия и Забайкальский край? (Найден С.Н.);
- 2) Что означает коэффициент транспортной подвижности населения? (Найден С.Н.);
- 3) Каковы единицы измерения у показателей, рассматриваемых в качестве факторов при анализе транспортного обеспечения населения? (Найден С.Н.);
- 4) Учитывалась ли перспективная численность населения Дальнего Востока в прогнозируемом периоде? (Мотрич Е.Л.);
- 5) Какими видами транспорта будет преимущественно обслуживаться население? (Мотрич Е.Л.);
- 6) Поясните иерархичность между локальным, национальным и субглобальным уровнями в системе связей используемого в работе подхода? (Леонов С.Н.);
- 7) Почему интеграция в международный рынок транспортных услуг не относится к сценарию, предусматривающему превалирование национальных задач для транспорта? (Леонов С.Н.);
- 8) Оценивались ли в работе затраты и потенциальные результаты реализации предлагаемых соискателем сценариев? (Леонов С.Н.);
- 9) В чем заключаются меры, направленные на развитие автомобильных перевозок экспортных грузов? (Леонов С.Н.);
- 10) Почему не рассматривается трубопроводный транспорт? (Краснопольский Б.Х.);
- 11) Как оценивается перспектива строительства Тихоокеанской железной дороги от Эльгинского месторождения до Чумикана? (Краснопольский Б.Х.);
- 12) Что показывает коэффициент эластичности ВРП по грузообороту? Коэффициенты транспортной емкости и эластичности ВРП ДФО по объему перевозок и грузообороту, приведенные в автореферате, были рассчитаны соискателем или взяты из данных Росстата? (Мун В.А.);
- 13) Почему при анализе коэффициентов локализации хозяйственной деятельности ДФО показан в составе 11 субъектов РФ, а далее в автореферате Республика Бурятия и Забайкальский край не указываются? (Пахомов А.А.);
- 14) В чем заключаются возможные ограничения транспортного обслуживания социально-экономической системы ДФО до 2035 г.? (Пахомов А.А.);
- 15) Рассматривались ли в работе автозимники? (Пахомов А.А.).

На все вопросы соискатель дал ответы, приведя собственную аргументацию.

На заседании 20 сентября 2022 года диссертационный совет принял решение: за решение научной проблемы формирования и оценки сбалансированности стратегий транспортного обеспечения Дальневосточного макрорегиона, имеющей важное социально-экономическое значение для страны, присудить Бардаль А.Б. ученую степень доктора экономических наук.

При проведении тайного голосования диссертационный совет в количестве 14 человек, из них 8 докторов наук по специальности 08.00.05 «Экономика и управление

народным хозяйством (региональная экономика)», участвовавших в заседании, из 19 человек, входящих в состав совета, дополнительно введены на разовую защиту 0 человек, проголосовали: «за» - 13 человек, «против» - 1 человек.

Зам. председателя диссертационного совета
доктор экономических наук

Антонова
Наталья Евгеньевна

Ученый секретарь диссертационного совета
кандидат экономических наук

Белоусова
Анна Васильевна

21 сентября 2022 года

МП