

В диссертационный совет Д.005.014.01
при Федеральном государственном бюджетном
учреждении науки Институт экономических
исследований ДВО РАН
по адресу:
680042, г. Хабаровск, ул. Тихоокеанская, 153

ОТЗЫВ ОФИЦИАЛЬНОГО ОППОНЕНТА

на диссертацию Бардаль Анны Борисовны «Транспортное обеспечение социально-экономического развития макрорегиона (на примере Дальнего Востока)» представленную к защите на соискание ученой степени доктора экономических наук по специальности 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (региональная экономика).

Актуальность темы исследования. Диссертационное исследование А.Б. Бардаль посвящено проблеме формирования и развития транспортного комплекса Дальневосточного макрорегиона. Актуальность данной диссертации существенно возрастает на современном этапе, когда России необходимо резко усилить внимание к своей собственной территории – от Калининграда до Курильских островов. Необходимо заниматься своей собственной экономикой, решением проблем не просто освоения, но и обживания территорий, требующих повышенных материальных затрат для создания комфортной среды в целях сохранения численности местного населения. Разговоры о необходимости сохранения (а лучше умножения) населения Дальнего Востока ведутся давно, не первый раз поднимается и вопрос о необходимости ликвидации транспортной дискриминации населения удаленных районов, особенно Сибири и Дальнего Востока. Исследование А.Б. Бардаль это заметный вклад в реализацию этих пожеланий, реальный шаг в прикладную плоскость решения этих насущных и уже просто неотлагательных проблем.

Степень обоснованности научных положений, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертации, их достоверность подтверждается использованием автором обширной базы теоретических и

научно-прикладных работ по тематике исследования, а также источников статистической информации. В том числе, при подготовке работы изучены результаты российских и зарубежных экспертов в области региональной и пространственной экономики, комплексных исследований транспорта, что позволило автору провести квалифицированный анализ транспортного обеспечения социально-экономического развития Дальнего Востока. Сформулированный в диссертации перечень исследовательских задач полностью соответствует заявленной во введении цели, а их аргументированное и последовательное решение в рамках работы позволяет автору получить достоверные научные результаты.

В методологическом аспекте очень важным является авторский подход к разделению понятий *транспортная инфраструктура*, *транспортный комплекс*, *транспортная система* (с. 43). Это позволяет соединить сущностные характеристики элементов транспорта и их формальную принадлежность к различным собственникам. Последнее обеспечивает конструктивный подход к прогнозированию сбалансированного и адресного развития транспорта. Кроме того, выделение отдельных элементов транспортного комплекса позволяет аргументировано сформировать коэффициенты материальных затрат для последующего построения регионального межотраслевого баланса (на мой взгляд недостаточно подробно описанного в диссертации как один из возможных подходов, наряду с эконометрическим, и др., с. 13-14).

Диссертация представляет собой удачный пример выделения этапов развития транспорта Дальнего Востока, логически связав их как со специфическими событиями (обстоятельствами) тех периодов времени, так и теми теоретическими конструкциями, которые использовались для обоснования того или иного варианта. Крайне важным представляется вывод (п. 3.) о необходимости опережающего характера развития транспорта и не только на Дальнем Востоке. Это справедливо для любого региона нового освоения.

Вывод, сделанный на с. 35 стал особо актуальным после февраля 2022 года, когда позиционирование Дальнего Востока вышло на такие уровни, что

именно это направление внешних связей оказалось наиболее подготовленное как в техническом, так и политическом аспекте. Единственное, что хотелось бы добавить именно в эту часть работы, это продолжение выводов, сделанные автором несколько ранее: о разрушении надежд на глобализацию, как необходимое будущее благополучия России. Т.е. вывод о том, что западные теории, воспевающие глобализацию как вселенское благо (Пол Кругман, Майкл Портер и пр.) далеко не всегда соответствуют условиям существования России как действительно суверенного государства. И наоборот, именно теории Н.Н. Баранского, Н.Н. Колосовского реализованных в формате ГОЭЛРО и дальнейшее их развития в теории ТПК, в наибольшей степени соответствуют осознанию необходимости скорейшего перехода к мобилизационной стратегии развития экономики и всей России, и ее отдельных регионов.

В целом, выводы и рекомендации диссертационной работы были широко представлены автором в рамках участия в научных и научно-практических конференциях международного, всероссийского и регионального уровней, а также публикацией основных результатов в научных журналах из списка, рекомендованного ВАК: по теме диссертационного исследования А.Б. Бардаль опубликовано 35 статей, главы в монографиях, а также авторская монография.

Представленный автореферат в достаточно полной мере отражает содержание, выводы и результаты проведенного автором исследования, включает библиографический список публикаций, содержащих результаты работы.

Основные научные результаты исследования, определяющие новизну научных положений, выводов и рекомендаций и их значимость.

Результатами, определяющими научную новизну диссертационного исследования, являются:

- 1) На основе приоритета задач развития транспорта Дальнего Востока различного уровня (национального, локального) выполнена классификация этапов развития транспортного комплекса макрорегиона с начала периода

хозяйственного освоения до настоящего времени (с. 51–64).

2) Выполнена оценка спроса на транспортные услуги для обслуживания внутрирегионального торгово-экономического оборота, межрегиональных и внешнеэкономических взаимодействий Дальнего Востока (с. 118–137), мобильности населения (с. 137–151). Оценены масштаб и структура предложения транспортных услуг макрорегиона в разрезе ключевых видов транспорта дальнего Востока (с. 165–172).

3) На основе оценки динамики структуры спроса на работу транспортного комплекса Дальнего Востока со стороны региональной и национальной экономик, показана необходимость опережающего развития транспортной инфраструктуры с целью минимизации рисков ограничения экономического развития со стороны транспорта (с. 81–89).

4) Аргументированы эффективные векторы интеграции транспортного комплекса Дальнего Востока в международный рынок транспортных услуг Северо-Восточной Азии (с. 210–227).

5) Оценены варианты возможных ограничений транспортного обслуживания Дальнего Востока в перспективе до 2035 г. при условии достижения запланированных параметров развития региональной экономики, реализации стратегических мероприятий развития транспортного комплекса макрорегиона и различном масштабе спроса на транспортные услуги, формируемом вне макрорегиона (с. 243–251).

Теоретическая значимость диссертационной работы Бардаль А.Б. заключается в представлении комплексного научного обобщения, изучения и развития теоретических подходов исследования роли транспорта в экономическом пространстве.

Практическая ценность диссертационного исследования и полученных результатов состоит в обосновании повышающихся рисков транспортного обслуживания отраслей хозяйства и населения Дальнего Востока при сохранении сложившихся тенденций роста нагрузки на транспорт в рамках выполнения национальных задач. Результаты диссертационной работы

обосновывают несогласованность масштабов и темпов развития инфраструктуры транспортного комплекса Дальнего Востока и динамики экспортных грузовых потоков в долгосрочной перспективе и могут быть использованы при корректировке регионального блока Транспортной стратегии России. Практическую значимость представляют оценки вариантов интеграции в международный рынок с ростом доходов от экспорта транспортных услуг, сценарии реализации которых могут быть использованы при разработке и корректировке стратегий развития транспортного комплекса дальневосточных субъектов РФ.

Замечания и рекомендации. Основную часть замечаний по диссертации мне бы хотелось представить в формате предложений для дальнейшей работы, причем не только автора, но и других исследователей в области прогнозирования регионального развития.

1) На с. 7 автор в качестве предмета исследования называет «транспорт ДВ как элемент (подчеркнуто мной – В.М.) народного хозяйства». Можно было бы ожидать в дальнейшем выявление количественной значимости этого элемента для развития всего хозяйства страны. Тогда обоснования необходимости инвестиций в транспорт ДВ было бы очевидным. Были бы понятны и последствия недофинансирования транспорта – ключевого элемента народного хозяйства, обеспечивающего выход на мировые рынки в их восточном варианте.

2) На с. 8 (п. 1) в качестве одного из результатов работы приводятся данные об избыточности отдельных элементов, а именно мощностей портового хозяйства. Естественно ожидалось, что в дальнейшем, особенно при выделении специфических периодов времени, этому факту явной несбалансированности будет дано объяснение: что к этому привело, какие действия и каких организаций, на что ориентировались руководители (или собственники?) портового хозяйства. Это позволило бы существенно усилить значимость

вывода об избыточности отдельных составляющих и предложить пути их дальнейшего сбалансированного построения.

3) Пункт 2 (на той же стр.) связан с понятием «равновесие» всех элементов транспортного комплекса, но количественных оценок такого понятия в дальнейшем тексте диссертации обнаружить не удалось. Возможно, они встречаются в более ранних работах автора.

4) На с. 22 сделано очень ценное и справедливое замечание о необходимости системного рассмотрения (прогнозирования?) региональной и отраслевой экономик, но именно здесь еще раз хотелось бы упомянуть о недостаточности внимания автора к такому методу исследования, как межотраслевой баланс страны, с пространственным аспектом. Последний пожалуй в наиболее доступной форме позволяет не только показать эту системность, но и дать ей количественные оценки.

5) На с. 23 представлена одна из наших отечественных теорий регионального сбалансированного развития, реализованная в плане ГОЭЛРО, где транспортному комплексу уделено достаточно много внимания. Однако в дальнейшем автор в большей степени уделяет внимание теориям, ориентированным на развитую, в основном экономику западного рыночного типа. В то время как наша экономика – как в 30-е годы, так и после 90-х представляет собой классический пример экономики периферийного типа. Выйти из которого можно только переходя к мобилизационному варианту, т.е. значительно увеличив государственное участие, что и показал пример ГОЭЛРО. Или современные российские реалии противодействия санкциям «недружественных» государств.

б) Результаты (с. 50) выделения периодов формирования транспортного комплекса Дальнего Востока было бы желательно дополнить уже сделанными по тексту диссертации, но не выделенные с явным виде некоторыми важными выводами. В частности, о недопустимости прогнозирования транспорта любого региона (тем более, страны в целом) основываясь только на задачах «текущего дня», пусть даже и года. И здесь, забегаая вперед, хотелось бы видеть примеры

Китай, (показанные автором в последующих главах диссертации) транспортная стратегия которого ориентирована вперед на десятилетия.

Второй период (второй этап, с. 63) представляется неоправданно затянутым. В этот период произошли многие, причем разнообразные события, повлиявшие на изменения не только собственно на Дальнем Востоке, но и во всей России. Понятно, что в самой диссертации аргументированно, с приведением соответствующих статистических данных и постановлений руководящих органов отразить события после февраля 2022 г. представляется нереальным, но в выступлении на защите рекомендую как-то отразить и эти изменения. Тем более, что в этой новой реальности и вся экономика, и ее транспортный комплекс будут существовать, вероятно, не одну пятилетку.

7) Рисунок 2.3 (с. 72) и несколько подобных рисунков в дальнейшем трудно читаются из-за неудачного подбора цветового решения: трудно определить какие именно виды продуктов и где они на графиках.

8) На с. 85–86 приводится результат анализа современного состояния и перспектив экспортного направления вывоза угля из Сибирских регионов, различных компаний Кемеровский и Новосибирской областей. Действительно, сегодня альтернатив для них практически нет. Использование Транссиба приближается к своему техническому пределу по провозной способности. БАМ вероятно еще не скоро достигнет предполагаемых (здесь следует согласиться с А.Бардаль) слишком завышенных желаний угольщиков. Однако уже не в первый раз и в научной литературе, и в средствах массовой информации упоминается о возможности интенсификации северного направления выхода на мировые рынки, в т.ч. и для связей со странами АТР. Более того, в январе 2022 г. Президент РФ поручил Правительству в кратчайший срок подготовить проект развития порта ИНДИГА (на Баренцевом море) и его связанности с железными дорогами России. Эта связь предполагается с использованием железной дороги БАРЕНЦКОМУР: Баренцево море – Республика Коми – Урал с последующим выходом на Сургут. С Востока к Сургуту подходит будущий Севсиб – Северо-Сибирская магистраль, являющаяся продолжением БАМа на

Запад от Усть Кута: Усть-Кут – Хребтовая – Усть-Илим – Лесосибирск – Белый Яр – Нижневартовск – Сургут. Железная дорога до Белого Яра (Томская область) уже существует, хотя пока только в «лесовозном» варианте. Но именно это направление: Кузбасс – Белый Яр – Сургут – Индига уже рассматривался угольными компаниями Кемеровской области как вариант выхода на морские порты. В случае реализации этого варианта Транссиб, а вместе с ним и многие участки ЖД на подходах к морским портам Дальнего Востока уже не станут «узкими местами». Важно, что новый порт ИНДИГА прогнозируется далеко не только как новый угольный терминал. Это и новый нефтеналивной порт, и порт для перевалок СПГ, контейнеров и, конечно, для решения стратегических оборонных задач в Арктике. На самом Дальнем Востоке для вывоза угля из Эльги (Якутия) также возможен новый порт и участок железной дороги Эльга – Чумикан (на Охотском море). Это еще порядка 20 млн т снятия нагрузок с других участков и портов. Конечно, избыточность портовых мощностей только возрастет, но пусть они остаются в качестве резервов на следующие десятилетия. А провозные способности Транссиба, вероятно, целесообразнее использовать для ускорения (не обязательно высокоскоростных) контейнерных и/или пассажирских перевозок. Необходимость последнего очень обоснованно представлено в 4 главе диссертации.

9) Описание экономической системы (пар. 3.2.) дается в основном с позиций местных компаний, что, безусловно, оправдано с точки зрения достоверности и актуальности исходной информации. Однако хотелось бы в дальнейшем видеть связь этих компаний и их планов (прогнозов) с другими регионами страны: все-таки экономика Дальнего Востока – это только элемент экономики России. Желательно выявить согласованность, или наоборот, противоречивость, их интересов. От этого во многом будут зависеть их совместные решения по формированию транспортной сети будущего.

10) Как уже отмечалось ранее, авторская методика (с. 156) выявления оценки транспортной дискриминации населения практически готова к

прикладному использованию. Например, в прогнозных расчетах по перспективам требуемых инвестиций в транспортный комплекс Сибири и Дальнего Востока. И акцент делается именно на решении проблем обеспечения транспортными услугами населения этой части территории России. Однако желательно видеть эту оценку не только по отдельным видам транспорта, но и в ее комплексном варианте, по всей возможной логистической цепочки мобильности населения.

11) Описание развития высокоскоростных видов транспорта в соседних странах дается достаточно полно и представительно, но желательно иметь сравнение с возможностями и потребностями российских регионов, особенно в таких малозаселенных, как Сибирь и Дальний Восток. Как оценить реальную и, что немаловажно, экономическую эффективность этих дорогостоящих видов пассажирского сообщения в условиях Азиатской России? В отношении ускорения грузового движения говорить о такой необходимости вряд ли стоит, учитывая современную скорость движения грузового железнодорожного транспорта, не превышающего 20 км в час. Другое дело, как это справедливо указано автором на с. 193 – перспективы соединения железных (возможно и других видов) дорог с соседними странами. Пример Китая и его активность взаимодействия с Монголией в части создания общих железных дорог должен заставить задуматься отечественных дорожных строителей о перспективах потери отечественных и маршрутов, и самой техники в этом направлении. Желательно было бы видеть предложения автора по проектам совместных действий с нашими восточными соседями не только в области пограничных переходов, но и в деле стратегического прогнозирования транспортного комплекса Восточного вектора развития России.

Заключение. В целом, диссертация Анна Борисовны Бардаль «Транспортное обеспечение социально-экономического развития макрорегиона (на примере Дальнего Востока)» является самостоятельным, законченным научным исследованием, результаты которого обладают научной новизной, имеют теоретическое и практическое значение, содержат решение научной

задачи, имеющей значение для развития российского общества и гуманитарного знания. Автореферат включает все необходимые структурные составляющие и соответствует содержанию диссертации. Тема диссертационного исследования соответствует научной специальности 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (региональная экономика).

Содержание диссертации отвечает требованиям постановления Правительства РФ от 24 сентября 2013 г. № 842 «О порядке присуждения ученых степеней» (в редакции от 11 сентября 2021 г., постановление Правительства РФ № 1539), соответствует специальности ВАК 08.00.05 «Экономика и управление народным хозяйством (региональная экономика)», а ее автор – Анна Борисовна Бардаль заслуживает присуждения ученой степени доктора экономических наук по специальности 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (региональная экономика).

Официальный оппонент:

доктор экономических наук (08.00.04 – Экономика регионов), профессор, главный научный сотрудник отдела территориальных систем Федерального государственного бюджетного учреждения науки «Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН»

Малов Владимир Юрьевич

Федеральное государственное бюджетное учреждение науки «Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН»

630090, г. Новосибирск, пр. Лаврентьева, д. 17

Тел. +73833302596

e-mail: malov@ieie.nsc.ru

5 августа 2022 г.