

ОТЗЫВ ОФИЦИАЛЬНОГО ОППОНЕНТА

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

Актуальность избранной темы диссертационного исследования, которую можно обозначить как «транспортный комплекс и развитие экономики Дальнего Востока России», не вызывает сомнений и объясняется несколькими обстоятельствами. Во-первых, идея сопряженного и взаимообусловленного рассмотрения социально-экономического развития региона и функционирования транспортного комплекса именно для Дальнего Востока России особенно конструктивна и благодатна. В районах относительно недавнего хозяйственного освоения сцепление производительных сил и транспорта особенно сильное ввиду частой безальтернативности наземных автомобильных и железнодорожных трасс. С другой стороны, в старообжитых районах с традицией многовекового обживания и сверхплотной наземной транспортной сетью, например, в странах Западной Европы, такой тесной связи развития транспортных систем и производительных сил уже нет. Поэтому из всех российских регионов именно Арктика, Север, Дальний Восток (Сибирь в современных границах федерального округа уже в меньшей степени) демонстрируют тесную состыкованность функционирования транспортных и социально-экономических систем. Об этом отчетливо и впервые было сказано в докторской диссертации и монографии известного советского североведа С.В. Славина «Промышленное и транспортное освоение Севера СССР». М.: Экономиздат. 1961. 301с. (ссылка на работу в диссертации А.Б. Бардаль нет). А внутри территорий российского Дальнего Востока тема состыкованности развития транспортных и социально-экономических систем отчетливее проявляется на севере, чем на юге, хотя такого зонального разграничения А.Б. Бардаль в своей работе не проводит.

Во-вторых, богатство разнообразия физико- и экономико-географически обусловленных (зональность + приморское положение) видов транспорта в Дальневосточном федеральном округе превосходит любую другую территорию России – то есть внутреннее «наполнение» и «амплитудность» местных транспортных систем (от магистрального транспорта до вездеходов, аппаратов на воздушной подушке и средств малой авиации) здесь беспрецедентно велико (о чем автор не пишет), и это делает тему сопряжения таких уникальных транспортных систем с социально-экономическим развитием исследовательски исключительно интересной, даже в мировой перспективе.

В-третьих, особенность положения Дальнего Востока внутри Российской Федерации и среди стран Северо-Востока Азии объясняет обособление транспортных систем макрорегиона на три уровня по целевым рынкам – национального, локального (местного) и субглобального значения - которые все вместе влияют на социально-экономическое развитие территории. Поэтому проходящее по всей работе А.Б. Бардаль педантичное разграничение транспортных систем национального и местного уровня считаю неверным и нежизненным, потому что с точки зрения выбранной ею темы они все вместе участвуют в развитии экономики макрорегиона (национальное со временем переходит в локальное, локальное вдруг становится национальным и даже субглобальным). Интеграция здесь должна быть «выше» дифференциации: нужно не противопоставлять, а признавать совместное влияние транспортных систем разного уровня на состояние и развитие местных социально-экономических систем, для чего применяются понятия транспортной мультимодальности и позитивных экстерналий.

В-четвертых, в последнее десятилетие Российская Федерация предпринимает очередную попытку активизировать и инвестиционно укрепить развитие своего

дальневосточного фасада (достаточно амбициозную на фоне предыдущих) и в этом контексте работа А.Б. Бардаль посвящена ключевому звену и ключевым отношениям, которые, по словам В.И. Ленина, могут вытянуть всю цепочку – то есть через оптимизацию развития транспортных систем можно динамизировать развитие всей экономики макрорегиона. И это тем более важно, что соседние-то с Россией страны Северо-Востока Азии развиваются в последние десятилетия весьма активно и требуется адекватный наш ответ на этот усиливающийся внешний вызов. Он пока неполный, неадекватный, робкий. Такие работы, как диссертация А.Б. Бардаль, в том числе его готовят.

В-пятых, актуальность работы А.Б. Бардаль нужно рассматривать и в контексте работ дальневосточной школы региональных исследований (А.Б. Бардаль – это такой дальневосточный В.Ю. Малов или Л.А. Безруков, которые соответственно в Западной и Восточной Сибири занимаются проблемами транспортного комплекса и его увязкой с социально-экономическим развитием территории). Анализ показывает, что тематика транспортных систем и их значения для местных социально-экономических систем является воспроизводящейся в этой школе: и в этом смысле диссертацию А.Б. Бардаль можно рассматривать как прямое продолжение (понятно, что уже на новом уровне знаний и современных реалий) выполненной 40 лет назад в этой же школе работы А.Г. Проскуриной «Этапы формирования и развития транспортной системы Дальнего Востока// Ретроспективный анализ экономики Дальнего Востока. Владивосток. ДВНЦ АН СССР. 165с. С. 102-115.

Новизна исследования (и в этом я не согласен с авторской формулировкой новизны, которая в диссертации и в автореферате рутинно перечисляет объем выполненных работ), на мой взгляд, заключена в следующих аспектах работы. Во-первых, впервые транспортный комплекс макрорегиона системно рассмотрен уже в новых границах Дальневосточного федерального округа, то есть с Забайкальским краем и Республикой Бурятия – соответственно транспортная статистика пересчитана с 1990-х годов с учетом этих реалий (хотя автор не во всех таблицах акцентирует этот момент). И это не просто механическое включение – оно потребовало добавить новую проблематику, например, развития «сухих портов» и очертить новые перспективы расширенной территории Дальнего Востока России.

Во-вторых, автор выходит на уровень анализа «больших данных», давая анализ транспортной обустроенности муниципальных образований Дальнего Востока – городских округов, муниципальных округов и муниципальных районов макрорегиона (индекс плотности транспортной инфраструктуры, оценку транспортной обеспеченности и др. – хотя здесь есть претензии как по методологии, так и по точности названий индексов и оценок). Оцениваю усилия в работе с муниципальной транспортной статистикой очень высоко, обращаю внимание А.Б. Бардаль на нашу пионерную работу для Дальнего Востока и Сибири, выполненную в этой же идеологии – трехлетний проект РГО-РФФИ № 17-05-41168 РГО_а «Зональная мультимодальная транспортная система как основа новой комплексной схемы размещения и развития производительных сил Сибири и Дальнего Востока», в том числе монография: Рабочие тетради. Выпуск 2. Локальные транспортные системы Сибири и Дальнего Востока. [б. м.]: Издательские решения, 2018. 322 с., размещены на сайте www.regionalconsulting.org и около десяти статей в различных журналах. Нужно сказать, что автор значительно обесценивает результат своего интересного исследования тем, что во всех трех «муниципальных» приложениях к своей диссертации дает список муниципальных образований не по значениям рейтингов, а по регионам Дальнего Востока, то есть не учитывая возникающую межрегиональную кластеризацию сходных по индексным значениям муниципалитетов (а это и есть самое интересное).

В-третьих, в работе впервые убедительно и аргументированно определены потенциальные направления для развития экспорта транспортных услуг для соседних стран АТР, рассчитаны минимальные денежные объемы такого расширения специализации макрорегиона (рост доходов от экспорта транспортных услуг в полтора раза) и обозначены конкретные меры государственной поддержки для выращивания этих, приносящих очевидный экономический эффект макрорегиону, видов экономической деятельности. Это системно проведенное, хотя и миниатюрное, исследование в рамках данной диссертации считаю новаторским и интересным. Важно также и то, что по традиционно популярным направлениям создания международных транспортных коридоров А.Б. Бардаль четко говорит, что здесь главный экономический выигрыш получает сильнейший партнер (то есть Китай), а наши ожидания «манны небесной» беспочвенны – сначала нужно крепко вложиться в морской флот, обустройство пунктов погранпереходов и др., но даже и в этом случае доля российского дополнительного доходов в общем сгенерированном доходе не будет преобладающей.

В-четвертых, безусловно новаторской является проведенная в работе экспертиза количественных прогнозных показателей федеральных нормативных правовых документов – стратегий и программ развития российского транспорта - в той части, которая касается Дальневосточного федерального округа. А.Б. Бардаль убедительно подтверждает нереалистичность многих «лихих» прогнозных показателей. Считаю это важным и практически значимым результатом данной работы, который должен быть доведен через представителей макрорегиона в Государственной Думе и Совете Федерации Федерального Собрания РФ до федеральных органов исполнительной власти.

В-пятых, в диссертации А.Б. Бардаль впервые определены количественно значения дисбалансов между отдельными элементами транспортной системы макрорегиона, которые сдерживают раскрепощение экономического потенциала всей транспортной системы Дальнего Востока России (принцип слабого звена).

Степень обоснованности научных положений, выводов и рекомендаций диссертационного исследования. Как следует из анализа публикационной активности А.Б. Бардаль, автор работает в данной теме 15 лет – срок, признаваемый достаточным даже в строгое советское время для выхода на защиту докторской диссертации, а в новое российское время он у некоторых представителей нашей науки сокращается уже до семи-десяти лет (возможности компьютерной обработки «больших данных» позволяют). Конечно, знание реалий последних 30 лет развития транспортных систем Дальнего Востока в контексте социально-экономической динамики макрорегиона есть – многоплановые эффекты радикальной экономической реформы в России на развитие транспортного комплекса Дальнего Востока показаны отчетливо, объемно, чувствуется погружение в материал, взгляд не неопита, а вдумчивого и давно работающего (хотя и робкого) исследователя.

Еще один аргумент за обоснованность выводов – это примененный разноуровневый подход – как говорил Л.Н. Гумилев, с высоты птичьего полета (субглобальный), с холма (национальный) и из мышиной норы (локальный и региональный) – то есть развитие транспортного комплекса Дальнего Востока рассматривается с трех ракурсов, что дает объемность взгляда и широту выводов. Выход на субглобальный уровень придает свежесть этой работе и позволяет охарактеризовать развитие транспортного комплекса стран-соседей – как урок для России и ее Дальнего Востока.

Авторская исследовательская манера, проявившаяся в диссертационном исследовании, состоит в том, чтобы сначала постулировать мощный вывод или результат, а потом его существенно ослабить многочисленными оговорками, конфликтующими уточнениями, деталями. Это может раздражать читателя, но зато гарантированно

обеспечивает обоснованность научных положений, выводов и рекомендаций, потому что делает сформулированные выводы реалистично скромными, подчас даже робкими. В этом смысле недостатки диалектически оборачиваются достоинствами. Например, сначала автор бодро пишет, что «локальные задачи транспортного комплекса неизменны по своей сути» (с чем трудно согласиться в условиях перехода к новому технологическому укладу), но тут же сама нейтрализует свое положение – «однако их масштаб в каждый конкретный период времени зависит как минимум от отраслевой структуры экономики данного региона, масштаба и направлений межрегиональных взаимоотношений данного региона в пределах национальной экономики, масштаба и направлений внешнеэкономических связей региона, системы расселения и особенностей обеспечения социального оборота (? – вопрос мой)». С. 10 автореферата.

Резюмируя, скажу, что ряд научных положений диссертации может вызывать у экспертов критику, недоумение, иронию, но во всех случаях есть понимание, что автор пришла к этим умозаключениям под влиянием дисциплинированно проанализированной фактуры, а не верхоглядно. А это и есть научная обоснованность сделанных выводов, с которыми можно соглашаться или нет – это уже зависит от научного бекграунда оппонента или эксперта.

Достоверность научных положений, выводов и рекомендаций диссертационного исследования. Вижу несколько аргументов, ввиду которых возникает доверие ко многим авторским выводам и рекомендациям (и чаще это более приземленные выводы, чем «глобальные» - там ошибок, на мой взгляд, больше). Автор в своей работе использует множество исследовательских методов - эконометрический, социологический, картографический, статистический анализ и др. Все они в совокупности обеспечивают искомую достоверность выводов. Для меня дополнительную убедительность придает тот факт, что даже «провалившийся» регрессионный анализ, который не обеспечил исследовательские надежды соискателя в увязке развития видов транспорта и производительных сил макрорегиона, в работе приведен и честно сказано, что получены противоречивые результаты, которые являются следствием плохой модели и/или не вполне корректных исходных данных. Большинство коллег просто спрятало бы эти результаты от научной общественности, выкинуло бы их в корзину. Убедительность выводам придает длинный ряд ретроспективного анализа – по качественным, событийным, данным в несколько веков, по статистическим данным – последние 30 лет детально, в десятках региональных показателей. Классический наш советский балансовый метод помогает выявить огрехи федеральных показателей, в том числе прогнозных, в развитии транспортной системы Дальнего Востока. Последнее в перечне, но не последнее по значению – это опека работы со стороны академика РАН Павла Минакира, который является старожилом дальневосточной школы региональных исследований – его невидимое присутствие в работе обеспечивает взвешенность оценок, формулировок, достоверность ее научных положений, выводов и рекомендаций.

Конечно, в такой большой работе есть и фактические ошибки, число которых некритично и составляет примерно по одной на 20 страниц. Перечислю их: блестящий американский экономист Альберт Хиршман (не Хиршмен) (стр. 5 автореферата). На странице 33 диссертации со ссылкой на Тимошенко А.И., написано, что уже в 1940 году на Колыме (рудник Кинжал Утинская обогатительная фабрика) добывалось 46,3% общесоюзного объема золота, что не соответствует действительности - добывалось исключительно россыпное золото, отсылаю к своей монографии, где даны правильные оценки: Пилясов А.Н. Закономерности и особенности освоения Северо-Востока России: ретроспектива и прогноз. Магадан: СВКНИИ, 1995. 145с. На стр. 57 автор пишет, что в Магаданской области развивалась золотодобыча и оловянная промышленность в 1930-е годы, что не соответствует действительности, потому что Магаданская область была

создана в 1953 году, в 1930-е годы существовал гострест «Дальстрой». На странице 65 автор в таблице указывает, что в 1970-е годы проходила модернизация сети БАМ, - неверно, началось строительство Байкало-Амурской магистрали. На странице 66 работы автор пишет, что автомобильная сеть (макрорегиона) начала развиваться после 1930-х годов, когда «акцент транспортного обеспечения сместился на обслуживание внутреннего развития экономики макрорегиона». Неверно, потому что Колымская трасса была построена как раз в этот период ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО для обустройства золотороссыпных приисков в бассейне Верхней Колымы для решения НАЦИОНАЛЬНЫХ экономических целей и задач. На странице 80 диссертационного исследования автор дает ссылку на железнодорожную ветку Кызыл-Курагино, которая не имеет отношения к транспорту ДФО, это Сибирский федеральный округ – Республика Тыва и Красноярский край. На странице 114 работы автор пишет, что «Сложившаяся структура экономики макрорегиона характеризуется ... замкнутостью оборота, значительная часть экономических взаимодействий локализована в пределах ДФО. Это неверно для территорий севера и Арктики Дальнего Востока (ЧАО, Камчатский край, Магаданская область), в которых доля межрегионального и международного миграционного оборота в потоках на вход и выход традиционно преобладает над внутрорегиональным (аналогичные тенденции по вывозу денежной наличности). На странице 122 автор пишет, что отсутствие транспортной доступности является важным фактором, препятствующим реализации проекта Баимской медно-порфировой зоны. Это не совсем так: «Для разработки крупного медно-порфирового месторождения Песчанка, где появится Баимский ГОК, на Чукотке, в районе мыса Наглейнын, построят терминал для перевалки продукции. От места добычи полезных ископаемых до нового порта необходимо построить автомобильную дорогу Песчанка – Билибино – Наглейнын. Протяженность трассы – 430 км. Как сообщил министр РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики Александр Козлов, по строительству автодороги инвестором подтверждено финансирование за собственный счет участка от Песчанки до г. Билибино. Вопрос финансирования строительства участка от Билибино до Наглейнына требует дополнительной проработки. «Нам необходимо в короткие сроки подготовить перечень возможных вариантов для решения этих вопросов, причем мы должны выступать альянсом, и считаю необходимым подключить еще коллег из Якутии, потому что строительство новой дороги позволит связать Якутию с портом Наглейнын и обеспечить круглогодичное транспортное сообщение, в том числе северный завоз», – уточнил А. Козлов.

Сегодня в случае высокой привлекательности ресурсного объекта частный собственник нередко готов инвестировать в развитие транспортной инфраструктуры: таким образом, умная логистика и частный интерес делает транспортные ограничения менее значимым фактором при освоении суперуникальных месторождений, чем это было в советское время. Подробнее об этом написано в моих последних монографиях по освоению Арктики России и новым ресурсным проектам. Важно также отметить, что пример Баимки разбивает авторский тезис о четкости разграничения национального и местного транспорта в транспортных системах Дальнего Востока: отмечается, что нужная для освоения Баимской рудной зоны автотрасса Песчанка – Наглейнын (Чукотка) ОДНОВРЕМЕННО повысит транспортную доступность районов Чукотки и Якутии <https://www.rzd-partner.ru/auto/news/na-stroitelstvo-avtotrassy-peschanka-nagleynyn-chukotkane-khvataet-investitsiy/>

На странице 139 работы автор пишет, что «в ходе структурных преобразований экономики была практически утрачена отлаженная ранее система морских прибрежных перевозок в северных районах: Магаданской области, Камчатском крае, Чукотского автономного округа», что не соответствует действительности, так как эта система была утрачена во второй половине 1970-х годов, в период централизации, укрупнения сельской сети расселения и процесса совхозизации колхозов 1977 года (как уроженец Магаданской области знаю это достоверно). В Камчатском крае (тогда области), возможно, это было иначе. На странице 146 автор пишет, что «в настоящее время многие автомобильные дороги в отличие от формально зафиксированного статуса на практике являются

сезонными (пригодными для относительно безопасного проезда в зимний период)», что не соответствует действительности – например, все автодороги федерального и местного значения в Магаданской области действует и летом, и зимой. ДОПОЛНИТЕЛЬНО к ним существуют и технологические зимники, о которых в работе А.Б. Бардаль ничего не сказано, хотя для некоторых районах и НОВЫХ РЕСУРСНЫХ ПРОЕКТОВ на севере Дальнего Востока они являются сверхзначимыми.

На странице 172 и 268 работы автор ссылается на статью Нетерина А.С. – неверно, это статья Нетерина А.С., Зотовой М.В., Ломакиной А.И., Тархова С. А. Транспортная связность и освоенность восточных регионов России. Известия РАН Серия географическая 2019, № 6. С. 35-52. Во многих таблицах главы 2 сумма по ДФО «не бьется» из сумм регионов, входящих в ДФО.

Смена концепции освоения и развития Дальнего Востока происходила не раз в десять лет (стр. 90 работы), а раз в 40-50 лет, что было связано с новой парадигмой освоения и сменой технологических укладов, то есть было вполне объективным феноменом. О регулярности пересмотра модели хозяйственного освоения Севера и Арктики России написано в моих монографиях: Пилясов А.Н. (отв. ред.) Освоение Арктики 2.0: продолжение традиций советских исследований. М.: Красанд/УРСС. 2022. 432с.; Пилясов А.Н. И последние станут первыми. Северная периферия на пути к экономике знания. М.: Либроком/УРСС. 2021. 544с.; Замятина Н.Ю., Пилясов Российская Арктика: к новому пониманию процессов освоения. М.: УРСС. 2018. 400с.

В таблице и этапах формирования и развития транспортного комплекса Дальнего Востока прослеживается недооценка роли Транссиба, завершение строительства которого радикальным образом повлияло на все аспекты развития регионального транспортного комплекса Дальнего Востока – до этого через Суэц морскими судами рабочая сила прибывала на Дальний Восток, потом напрямую поездами по Транссибу. Об этой роли Транссиба в развитии экономики Дальнего Востока хорошо написано в монографии Л.Л. Рыбаковского «Население Дальнего Востока за сто пятьдесят лет» М.: Наука, 1990. 167с. (ссылок в работе А.Б. Бардаль на книгу нет).

В описании периода «восстановления...» 1920-1930-х годов развития транспортной системы Дальнего Востока абсолютно не поднята тема Колымской автотрассы, построенной в Дальстрое в сверхкороткий период восьми лет. Для периода характерны прорывы в транспортном обустройстве, а не просто «увеличение количественных и качественных характеристик транспортного комплекса», как пишет автор. Аналогично возражение против характеристики второго этапа развития транспортной системы Дальнего Востока 1930-2000 годов как «преобладание локальных задач региональной социально-экономической системы для функционирования транспортного комплекса». Это абсолютно неверно, потому что именно в это время Колымская трасса обеспечивала добычу от половины до трети золота страны, что никак нельзя назвать «локальной задачей».

Период 1940-начала 1960-х годов развития транспортного комплекса Дальнего Востока дан в работе очень минорно. А в это время началось освоение «золотой Чукотки», вошедшее в классику советской литературы романом О. Куваева «Территория», шло мощное обустройство чукотских морских портов и укрепление отрезковых дорожных трасс от них к месторождениям россыпного золота. Автор же концентрируется исключительно на реалиях южной зоны Дальнего Востока (не только здесь, но во многих разделах своей работы), описывая «резкое снижение финансирования, увеличение дефицита провозных способностей и технической отсталости транспортной инфраструктуры». Отсылаю автора к работе сенатора от Магаданской области д.и.н., профессора А.И. Широкова «Государственная политика на Северо-Востоке России в 1920-1950-х годах». Томск: Издательство Томского университета. 2009. 460с. в том числе главе

5.2. Транспортная инфраструктура и снабжение региона в 1945–1957 гг. (железные дороги узкой колеи, новые «Татры» на автодорогах «Дальстроля» и др.)

Значимость для науки результатов диссертации. На мой взгляд, важнейший результат диссертации А.Б. Бардаль для современной российской региональной науки состоит в том, что она отчетливо показывает последствия либеральной модели корпоративного капитализма, не отягощенного государственным регулированием и регламентом, для развития транспортной системы отдаленного и уникального макрорегиона России – Дальнего Востока. Корпоративный транзит сибирских грузов оборачивается многочисленными диспропорциями в развитии местной транспортной системы и порождает даже желание обособить национальные и местные цели и задачи развития транспортной системы. Потому что экспоненциальный рост корпоративного транзита (в 2010 году 38% всех перевозок – в 2019 году 49% всех перевозок) ничего не дает региону, никак не укрепляет существующую здесь транспортную инфраструктуру, наоборот, порождает новые в ней диспропорции.

Этого ничего бы не было, если бы над корпоративным транзитом стояло государство, проводящее активную перераспределительную политику с транзитной частной ренты в пользу и в интересах динамичного и полноценного развития транспортных систем макрорегиона (прежде всего в расширении провозной способности железнодорожных путей). Именно либеральное учебниковое обособление корпоративного и государственного, когда корпоративным акторам достается приватизация прибыли, а государственным – социализация убытков, порождает уродливые формы несбалансированного развития современного транспортного комплекса макрорегиона.

А теоретическим оправданием этому негативному процессу, который в последние годы лишь усугубляется, выступает табу на перекрестное субсидирование от корпоративного к государственному сектору. Но именно в условиях Дальнего Востока, в интересах полноценного развития его производительных сил и транспортных систем оно не только абсолютно оправданно, но жизненно необходимо!

А интеллектуальной реакцией на сложившуюся негативную ситуацию у местных региональных экономистов выступает желание просто обособить национальное, от федералов, и местное, от дальневосточников, в развитии транспортной системы макрорегиона. Но это тупик, это не решение! Решение состоит в том, чтобы исследовательски обосновывать формы и объемы перераспределения корпоративной транзитной ренты, формируемой крупнейшими ресурсными компаниями России на уникальном экономико-географическом положении Дальнего Востока.

Вот – миссия дальневосточной региональной науки, а не схематичное обособление транспортных задач на национальные (чужие) и местные, дальневосточные. В таком подходе нет решения, нет правды жизни. Потому что в реальности это ОДНА транспортная система и нужно искать эффективные формы перераспределения доходов ВНУТРИ нее, в интересах укрепления ее жизнестойкости.

Поэтому я считаю, что лучшая часть автореферата А.Б. Бардаль – это страница 38, которая написана смело и вдохновенно: «...наращивание экспорта в рамках сценария «национальный транзит» не потребует значительных организационно-управленческих усилий от государства (помимо модернизации инфраструктуры железных дорог), поскольку этот сценарий отвечает корпоративным интересам крупного бизнеса и будет поддерживаться частными компаниями, в т.ч. за счет инвестиционных вложений и лоббирования необходимых институциональных изменений. В то время как сценарий «внутрирегиональные приоритеты и интеграция в международный рынок транспортных услуг» реализовать гораздо сложнее, поскольку он предполагает изменение структуры экономики (для постепенного включения в глобальные цепочки формирования добавленной стоимости), формирование новых сегментов внешнеэкономической

специализации (экспорт транспортных услуг), повышение технологического уровня работы элементов транспортного комплекса (контейнеризация). Это идет вразрез с интересами крупных добывающих компаний, стремящихся получить максимально возможную прибыль в сложившихся условиях благоприятной конъюнктуры азиатских сырьевых рынков». Именно здесь подлинная политическая экономия развития транспортной системы Дальнего Востока проступает явственно, а скрываемые за камуфляжем красивых деклараций подлинные и отчужденные от региона интересы – обозначены абсолютно четко. Вот она, самая крупная исследовательская проблема, поставленная в этой диссертации.

Таким образом, на самом деле имеет место не противопоставление национальное-локальное, которое проводит через всю работу А.Б. Бардаль, это ложная дихотомия, - а корпоративное или государственное: государство либо сдало свои полномочия компаниям, как того требует либеральная модель, сводя свою роль в экономике до «правки провалов рынка», что звучит особенно чудовищно на Дальнем Востоке, на большинстве территорий которого рынок никогда не сможет возникнуть по объективным физико- и экономико-географическим причинам, либо проводит реальную работу по укреплению экстерналий, конструктивному перераспределению корпоративной ренты в пользу и в интересах местных инфраструктурных объектов и транспортных акторов. Иначе говоря, это А. Смит против Ф. Листа, рыночный либерализм против государственного развития производительных сил, а не национальное против локального. Транспортный комплекс макрорегиона разворачивается под компании или под государственные интересы – вот как стоит вопрос.

С этой дихотомией связан и любопытный институциональный сюжет, который может войти в учебники по региональной политике из диссертации А.Б. Бардаль. Автор пишет, что вложения в пограничные пункты пропуска и железнодорожные сети – государственные, а в модернизацию терминальных инфраструктуры морских портов Дальнего Востока – частные. Неудивительно поэтому, что погрузочные емкости «частных» морских портов значительно обгоняют провозную способность государственных железных дорог, что в итоге тормозит и угрожает будущему сибирского корпоративного угольного транзита. Причина внутрисистемных транспортных диспропорций абсолютно институциональная.

Практическая значимость диссертационного исследования (возможные пути использования). Автор с первых страниц своего исследования совершенно четко заявляет свою цель – предельно актуальную – Дальний Восток должен выступать не просто «естественным транзитным мостом» при взаимодействиях с азиатскими странами, но и полноценной контактной зоной (с. 4 диссертации). А транспортный комплекс должен работать на диверсификацию местной экономики через рост экспорта транспортных услуг (хотя и не только!). Несомненную прикладную ценность имеют встроенные в работу исследовательские миниатюры: как соседние приграничные станции имеют разную длину путей и в силу этого могут принимать разные поезда (с. 134): «из-за ограничений длины путей станций Гродековского узла средний состав передаваемых маршрутов составляет 36 вагонов, в то время как станция Суйфэньхэ (КНР) готова принимать поезда длиной 68 условных вагонов. В результате этого несоответствия перерабатывающая способность железнодорожного перехода Пограничный-Суйфэньхэ сокращается на 30%»; анализ физической доступности транспорта по регионам Дальнего Востока за 30 лет с точки зрения покупательной способности населения; классификация международных транспортных коридоров с точки зрения отдачи для экономики макрорегиона и др.

Степень завершенности диссертационного исследования. Представленная диссертационное исследование А.Б. Бардаль является завершенным и целостным, в котором присутствуют все три необходимых компонента – научная теория,

исследовательская методология и практика конкретного эмпирического исследования транспортной системы макрорегиона за несколько веков и более предметного – за последние 30 лет.

Качество оформления диссертации добротное, хотя, работая последние годы с географами, я уже привык к значительно более высокой картографической культуре, чем та, которую демонстрирует работа А.Б. Бардаля.

Недостатки диссертационного исследования. Многоплановая работа А.Б. Бардаля не свободна от недостатков, что считаю абсолютно естественным. Самый раздражающий недостаток – это значительная доля описательных материалов в работе (да и само название диссертационного исследования лишено проблемности). На десятки страниц идет историческая хроника освоения Дальнего Востока России и сопряженного с этим процессом развития транспортных систем. Можно было бы дать в приложении весь событийный ряд вех развития транспорта макрорегиона до наших дней, а в тексте главы 2 ограничиться реперными, структуроформирующими, знаковыми событиями, проблемными вопросами экономической истории регионального транспортного комплекса (причем не только в его южной, но и северной части, которая в работе представлена очень слабо). Аналогично можно было бы вместо описания федеральных нормативных правовых актов на многие страницы дать его в приложении, а в тексте диссертации сконцентрироваться на ментальных заблуждениях, интеллектуальных мифах федеральных чиновников по поводу развития транспорта Дальнего Востока, которые явственно видны по федеральным документам. Это было бы конструктивнее для докторской диссертации, хотя привело бы к проигрышу в «тоннаже» по количеству листов.

Другая претензия к работе связана с бинарной логикой, в которой она выполнена: речь идет о ложной дихотомии «национальное-локальное», которое резко сужает весь контекст развития транспортного комплекса макрорегиона, исследовательский арсенал методов и подходов автора. Настойчивое стремление А.Б. Бардаля подкрутить факты под данную ментальную конструкцию на деле оборачивается принижением тех фактов, которые в нее не вписываются, и приводит к оскудению исследовательской картины реальности (например, игнорированию хода развития транспортных систем северных и арктических территорий Дальнего Востока), опьяненности схемой, очень формалистической и предельно уязвимой при первом же внимательном рассмотрении.

Правда жизни реальных и очень разнообразных процессов в транспортном секторе Дальнего Востока приносится в жертву механистической статичной конструкции. То, что начиналось как локальное, нередко потом становилось национальным и наоборот. На деле имели место постоянные переходы одного в другое, в этом была подлинная правда эволюционного развертывания процессов становления транспортной системы Дальнего Востока. Можно сказать, что в этом процессе больше аналогий не с эволюционной биологией, а с механикой. Предложенная бинарная конструкция для такого сложного и разнообразного объекта исследования, как транспортная система Дальнего Востока, не выдерживает столкновения с жизнью и выглядит предельно искусственной и неработоспособной. Самое главное, что и сама автор это признает: «четкое разделение инфраструктуры транспортного комплекса ...сложно произвести, поскольку часть объектов, создаваемых изначально без учета потребностей региона, со временем была интегрирована в обслуживание внутрорегиональных процессов и в настоящее время выполняет определенные локальные задачи» (с. 14 автореферата), но упрямо придерживается во всей работе.

Порочная бинарная логика прослеживается и при разработке сценариев развития регионального транспортного комплекса на перспективу. Сценарий «национальный транзит» - это грустный, без технологических изменений, вариант business as usual.

Сценарий «внутрирегиональные приоритеты и интеграция в международный рынок транспортный услуг» чуть поживее, но опять специально оговаривает незыблемость технологических и институциональных условий, то есть того, что ввиду значительной отсталости транспортного комплекса макрорегиона как раз должно в прогнозный период активно меняться. То есть несмотря на качественные различия – первый от национальных, второй от местных интересов – оба сценария имеют экстраполяционный характер. Вместо тривиальной дихотомии в сценарии нужно было заложить степень инновационности технологических преобразований, то есть тот фактор, который реально значим для дальнейшего развития транспортного комплекса Дальнего Востока.

Упрек к периодизации, которой автор пользуется при ретроспективном анализе развития транспортного комплекса Дальнего Востока, - что она немая, то есть в ней нет структур, акторов, рубежных институтов – процесс как будто идет в безвоздушном, и, как правило, южном, пространстве, потому что севера Дальнего Востока в этой периодизации просто нет. Выделение этапов проходит по десятилетиям, а лучше бы по реперным событиям, например, завершения строительства Транссиба, создания Дальневосточной республики, жизненного цикла «Дальстроя», начала строительства БАМа, старта реализации ключевого проекта, перехода на хозяйствование в логике «интегральных комбинатов», совнархозов, к ведомственной модели развития и так далее. Я не могу согласиться со словами автора, что трудно четко выделить этапы. Есть событийный ряд, рубежные реперные события, которые задавали ритм новой хозяйственной эпохи, которую они открывали. Вот по ним и нужно выделять этапы. В этом могут помочь работы экономических историков Дальнего Востока, в том числе А.Е. Савченко (яркий молодой исследователь, работе А.Б. Бардаля полезны были бы его смелые аналогии развития Бразилии и российского Дальнего Востока). Сжать весь царский период и первые 15 лет советского в один этап транспортного строительства на Дальнем Востоке – это очень лихой, но уязвимый подход.

Значительное место в диссертации уделено тезису про условную избыточность транспортной инфраструктуры Дальнего Востока. Есть ощущение, что автор очень гордится своей парадоксальной наработкой. Между тем термин предельно неудачен, потому что мистифицирует и мифологизирует, а не проясняет, реальные процессы. Требуется его «прочистка».

Вспомним К. Маркса с его идеей относительной перенаселенности. Она работает и здесь. Значит, не условная избыточность, а относительная избыточность в контексте того состоявшегося развития производительных сил региона, которая сегодня существует. Но это означает необходимость подтягивания развития местных производительных сил под имеющиеся мощности транспортного комплекса, а не порочность созданных «преувеличенных» объемов транспортной инфраструктуры (что на деле во многих случаях неверно). Резюмирую, на деле на Дальнем Востоке имеет место как относительная избыточность, так и дефицит транспортной инфраструктуры. Искусство государственной политики состоит в том, чтобы налаживать позитивные экстерналии, маневры между первым и вторым, заниматься конструктивным выравниванием, что реально не делается.

«Также излишними с точки зрения потребностей в транспортном обслуживании социально-экономической системы ДФО является модернизация Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей, проводимая с 2013 года для увеличения их провозной способности» (с. 14 реферата). А если нужно роженицу срочно доставить в ФАП и нет других видов транспорта в Забайкальском крае, кроме как по Транссибу? И поезд делает социальную остановку для ее спасения. Такие примеры есть. И модернизация провозной способности Транссиба уже не кажется излишней.

Еще один недостаток работы А.Б. Бардаль, на мой взгляд, состоит в перекосе ограничений и возможностей. В предлагаемых сценариях автор много говорит про проблемы в развитии транспортного комплекса, а возможности видит в основном в расширении экспорта транспортных услуг, игнорируя технологический прогресс и институциональные перестановки и изменение структуры региональной экономики, который сгенерирует новый спрос на услуги транспорта. Через всю диссертацию проходит линия, что технологические новшества – это для транспортных систем центральных районов страны и стран-соседей, но не для самого Дальнего Востока:

«Заложенные в новой Транспортной стратегии с прогнозом до 2035 года возможности технологического совершенствования и цифровизации отдельных аспектов транспорта РФ (бесконтактная оплата, автономный автомобильный транспорт, интеллектуальные транспортные системы общественного транспорта и в управлении дорожным движением) относятся к пассажирскими перевозкам и наиболее вероятно, затронут в первую очередь центральные районы страны». (С. 242). «Транспортный комплекс Дальнего Востока в период до 2035 года будет функционировать и развиваться в соответствии со сложившимися к настоящему времени тенденциями технического, технологического и организационного характера... (С. 242-243). Такой взгляд мне представляется неверным.

Является безусловным парадоксом, что в работе, посвященной динамичному сюжету сопряженных изменений транспортного комплекса и социально-экономических систем Дальнего Востока, автор строит свои гипотезы предельно статично: все прогнозные сценарии исходят из сохранения статус-кво. Презумпция нулевых технологических, организационных и институциональных изменений не безобидна, так как лишает автора творческого поиска альтернатив, неизбежно скатывается к банальным выводам и результатам (национальный транзит, избыточность транспортной инфраструктуры, дихотомия «национальное- локальное» и т.д.).

Работе можно предъявить и упрек пропущенных сюжетов: мультимодальности, социалистической индустриализации, коренных малочисленных народов Севера, районов с ограниченными сроками завоза грузов (перечень по Дальнему Востоку), трубопроводного транспорта, туризма и развития транспортного комплекса, зимников и др. Будем считать, что это задачи автору «на вырост», дальше.

Есть упреки и по первым двум теоретико-методологическим главам. Не уверен, что заход от экономического пространства правильный. Для выбранной темы уместнее было бы развивать теорию регионального развития удаленного периферийного уникального региона в контексте функционирования его базового транспортного комплекса. А дальше идет концептуализация регионального транспортного комплекса Дальнего Востока, в том числе путем его сравнения с уральским и сибирским, чтобы отбить уникальность. Здесь пригодились бы работы Л.А. Безрукова по сибирскому транспорту и Восточной Сибири, а также цикл из десятков работ по проекту ESPON Европейского Союза, выполненных в последние два десятилетия (особенно для периферийных территорий ЕС).

Перечисленные недостатки не меняют мою положительную оценку данной работы, которую считаю важной для дальневосточной школы региональных исследований и для выработки новой федеральной политики в отношении этого «талантливый» макрорегиона.

Основные результаты исследований опубликованы в десятках рецензируемых научных изданиях в 35 научных статьях. Их хронологический анализ отчетливо выявляет, как шло становление А.Б. Бардаль как регионального исследователя – от первых робких работ по транскорейской железнодорожной магистрали и грузопотоку в Хабаровском крае

2007-2009 годов до формулирования черт транспортной системы в контексте новой модели развития макрорегиона Дальнего Востока (2020 год).

Содержание автореферата соответствует основным идеям и выводам диссертационного исследования.

Диссертация А.Б. Бардаль соответствует требованиям п. 9 Положения о порядке присуждения ученых степеней Постановления Правительства РФ от 24 сентября 2013 года № 842, предъявляемым к работам на соискание ученой степени доктора экономических наук по специальности 08.00.05 «Экономика и управление народным хозяйством» (региональная экономика). Ее теоретическое положение об опасностях для региона и страны нерегулируемого государством корпоративного транзита, о необходимости перехода к существенно более активному государственному присутствию в транспортном комплексе Дальнего Востока, об исчерпанности развития транспортной системы макрорегиона без радикальных технологических и институциональных новшеств следует признать научным достижением.

Важное значение имеет решение в докторской диссертации крупной научной проблемы развития транспортного комплекса макрорегиона в современных условиях деглобализации и распада мировой экономики на крупные блоки, в том числе Северо-Восточную Азию, страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Автор предлагает конкретные решения (меры, структуры, институты) по наращиванию экспорта транспортных услуг в полтора раза в соседние с Дальним Востоком России страны.

Автор диссертационного исследования А.Б. Бардаль «Транспортное обеспечение социально-экономического развития макрорегиона (на примере Дальнего Востока)» заслуживает присуждения ей степени доктора экономических наук по специальности 08.00.05 «Экономика и управление народным хозяйством» (региональная экономика)

А.Н. Пилясов

профессор кафедры социально-экономической географии зарубежных стран
географического факультета МГУ имени М.В. Ломоносова
доктор географических наук, профессор

2 сентября 2022 года

Пилясов Александр Николаевич
доктор географических наук, шифр номенклатуры специальности 25.00.24 экономическая,
социальная, политическая и рекреационная география
профессор
МГУ имени М.В. Ломоносова, географический факультет
профессор кафедры социально-экономической географии зарубежных стран
119991, Москва, Ленинские горы, 1,
+7495-9393621
+7916-6295429
pelyasov@mail.ru