

ОТЗЫВ ОФИЦИАЛЬНОГО ОППОНЕНТА

доктора экономических наук, профессора

Татьяны Анатольевны Прокофьевой

на диссертацию Гончаренко Елены Станиславовны «Российские участки международных транспортных коридоров как объект экономического исследования», представленную на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами - транспорт)

Актуальность темы исследования. На современном историческом этапе интеграции мирохозяйственной системы с активизацией взаимного технологического и товарного проникновения ведущих и активно развивающихся стран, поддержанного инвестиционным обеспечением транснациональными финансовыми структурами, закономерными являются два процесса интеграции: региональный, в масштабах одного континента, и трансконтинентальный, с формированием глобальных экономических полюсов.

В обоих случаях следствием интеграции явилось лавинообразное нарастание товарообмена между странами и континентами и соответствующее развитие международных транспортных коридоров (МТК), технологическая и организационная оптимизация которых обеспечивает снижение транспортных издержек в стоимости товарной продукции, а также сокращение времени доставки продукции заказчику. При этом страны и регионы, расположенные в зоне тяготения к МТК, получают дополнительные доходы от пропуска международного транзита, одновременно становятся более привлекательными для инвесторов, что положительно влияет на хозяйственное развитие регионов. Таким образом, идет процесс взаимной поддержки и обогащения транспортных маршрутов и территорий. Поэто-

Вход. № 46

“ 30 ” 04 2015 г.

му все страны стремятся привлечь на свою территорию международные транспортные коридоры. Одним из условий консолидации стран Евросоюза (ЕС) является прохождение как минимум одного МТК по территории каждой страны – члена ЕС.

Один из наиболее мощных мировых товарных потоков сформировался между Восточной Азией и Европой, противоположными периферийными зонами Евразийского материка. Основным товарным маршрутом между указанными макрорегионами является водный - через три океана (Южный морской путь - ЮМП). По нему следует около 98% всего евроазиатского грузопотока.

Учитывая выгоды от пропуска транзитного грузопотока, внутриконтинентальные страны Евразии, предложили проложить аналогичные, но сухопутные маршруты между Европой и Азией, по направлениям древних торговых путей. Такие коридоры официально утверждены на международных евроазиатских конференциях.

Наиболее удачным является широтное евроазиатское транспортное направление, проходящее через Россию, представляющую территорию с наименьшим расстоянием между СВА и Европой, а также рельефом, позволяющим развивать высокую скорость движения составов. В итоге МТК «Транссиб» способен обеспечить время пути между Северо-Восточной Азией и Европой 7-10 суток, что в 4-5 раз меньше, нежели на морском маршруте ЮМП. Кроме того маршрут через Россию лишен многочисленных пограничных переходов и таможенных формальностей, увеличивающих время и стоимость транспортировки.

Однако, при неоспоримых преимуществах МТК «Транссиб», транзитный поток по коридору не увеличивается, в отличие от альтернативных евроазиатских маршрутов. Еще более сложное положение у другого меридионального российского МТК «Север-Юг», соединяющего Южную Азию с Северной Европой и не обладающего тем неоспоримым преимуществом, которое имеется у МТК «Транссиб».

В итоге Россия теряет выгоду от возможного международного транзита, не повышает инвестиционную привлекательность прилегающих к МТК территорий, не активизирует хозяйственную деятельность в регионах, расположенных в зоне тяготения к МТК.

В этих условиях диссертационное исследование Гончаренко Е.С., направленное на повышение эффективности российских участков международных транспортных коридоров, является весьма актуальным и своевременным. Эта актуальность еще более усиливается с учетом вводимых против России санкций.

Научная ценность и новизна исследования.

На основе комплексного анализа географического положения стран, их природных условий, различий в построении транспортной инфраструктуры автором дано системное обоснование (с.12-17) особого, объективно наиболее выгодного положения России в глобальной системе МТК для максимального привлечения на ее территорию евроазиатских внешнеторговых грузопотоков, что позволит реализовать колоссальный транзитный потенциал РФ в системе Евроазиатских МТК в качестве мощного транспортно-распределительного центра Евразийского континента. Именно по территории России проходит кратчайший путь между Северо-Восточной Азией и Западной Европой, позволяющий минимизировать время прохождения грузов между указанными регионами. Равнинный, в целом, рельеф территории страны позволяет достигать максимальных скоростей подвижных составов и, соответственно, сокращать время доставки грузов. Среднее для Евразии положение страны и особенности ее железнодорожной, автодорожной, морской и речной инфраструктуры с выходами на границы десятков государств Евразии, большая территория с единым пограничным и таможенным режимом сокращают потери времени на формальности, связанные с пограничными переходами.

Ценной частью диссертационной работы, обладающей несомненно элементами научной новизны, является проведенный автором системный анализ обширного фактического материала, охватывающего значительный период 1950-2013гг. с прогнозом до 2030 года, что явилось базой для оценки автором тенденций и особенностей формирования грузовых потоков на отдельных участках МТК (с.17-35 диссертации). При этом была выявлена объективная связь эффективности функционирования МТК с уровнем промышленного развития регионов, по территории которых проходит МТК. Проведенный анализ позволил автору вскрыть главные причины проблем российских участков МТК (с.36-48 диссертации), которые не позволяют обеспечить высокую их загрузку евроазиатскими транзитными грузами.

Ценной частью работы является обоснование автором необходимости рассмотрения проблемы обеспечения эффективности МТК с учётом двух этапов их жизненного цикла: этапа формирования МТК и этапа эксплуатации МТК, решая при этом две задачи: прямую и обратную. Прямая задача - обоснование эффективности будущего (проектируемого) транспортного маршрута. Обратная задача – формирование способов поддержания и наращивания грузопотока в ходе эксплуатации МТК в условиях дефицита грузовой базы.

Важной частью диссертационного исследования явилось доказательство отсутствия до настоящего времени четких методических указаний по определению экономической эффективности МТК (с.49-87), хотя вопросы развития и размещения международных коридоров обсуждаются на многочисленных международных конференциях, отражены в стратегиях и программах развития транспорта до 2030 года. В исследовании показано, что современные оценки эффективности МТК ограничиваются лишь чисто отраслевым экономическим эффектом, упуская из виду такие важные аспекты эффективности, как развитие территорий, национальную безопасность в различных ее проявлениях.

Ценным является доказательство автором необходимости учета вероятностного характера при определении эффективности МТК. (с. 66-74) Кроме того особый интерес представляет обоснование автором необходимости комплексного целевого подхода к повышению эффективности МТК с переходом к интегральной ее оценке на основе планового и пропорционального развития всех составляющих эффективности МТК. При этом автором впервые предлагается для этого использовать математический инструментарий векторной алгебры.

Выполненное в диссертации исследование системы рисков для международных транспортных коридоров позволило автору их систематизировать, учитывая многоплановый характер эффективности МТК. (с.88-99) Одновременно была доказана необходимость повышения требований по снижению экономических, производственных, социальных и иных рисков. При этом автор обоснованно доказывает, что наибольшего внимания заслуживает надежность грузовой базы в необходимом для обеспечения эффективности МТК объеме и качестве.

В диссертационном исследовании обосновывается необходимость оптимального выбора производственных мощностей МТК – их пропускной, провозной и перерабатывающей способности с целью их оптимизации с использованием соответствующих алгоритмов и программ компьютерного регулирования.

Ценным является доказательство автором необходимости использования не только статических, но и динамических резервов, зависящих от качества управления перевозками (с.99-116).

Принципиально важной частью диссертационного исследования является обоснование автором (с.117-130) принципов формирования локальных грузообразующих центров на участках маршрутов МТК, в качестве которых целесообразно использовать свободные экономические зоны, обеспечивающие условия наибольшего благоприятствования для выпуска и реализации экспортной продукции.

Несомненный научный и практический интерес имеют разработанные в диссертационном исследовании рекомендации по обеспечению дополнительного повышения грузообразующего потенциала регионов, по территории которых проходят МТК, за счет сетевой (кластерной) организации совокупности трансграничных свободных экономических зон.

Исключительно важное значение имеет то, что в диссертационном исследовании автор дает практические рекомендации (138-158) по повышению эффективности функционирования МТК за счет наращивания высокодоходной грузовой базы на самом сложном каспийском участке МТК «Север-Юг», обеспечивающим пропуск внешнеторговых и транзитных грузопотоков в мультимодальном сообщении на направлении Северная Европа (Хельсинки) – Россия (Санкт-Петербург – Москва – Волгоград – Астрахань - порты Оля и Махачкала) – Иран (порты Бендер-Энзели и Бендер-Абас) – Индия (порт Мумбай). При этом автор предельно подробно и обоснованно дает рекомендации по производственному профилю свободных экономических зон, объединенных по кластерному методу.

Теоретическая значимость диссертации определяется решением комплекса научно-методических вопросов, главными из которых являются разработка методов и программ повышения эффективности МТК на стратегически важных и одновременно проблемных российских участках Евроазиатских международных транспортных коридоров. Дается обоснование использования СЭЗ для повышения эффективности МТК на основе формирования качественной и особо структурированной грузовой базы. Обоснована целесообразность, и предложена методика кластеризации с использованием сетевого метода объединения локальных производственных центров (СЭЗ) с целью роста общего объема региональной грузовой базы.

Полученные результаты будут способствовать совершенствованию методологической и методической базы формирования Единой транспортной системы (ЕТС) страны, повышению эффективности и конкурен-

тоспособности российских участков МТК с повышением их влияния на ускоренный экономический рост регионов и усиление экономической роли России на евроазиатском пространстве.

Практическая значимость проведенного автором исследования имеет весьма существенное значение. Основные положения и выводы диссертационного исследования могут быть рекомендованы к использованию для принятия обоснованных решений как по вопросам развития транспортной инфраструктуры, так и по формированию новых грузообразующих центров в регионах, расположенных в зоне тяготения к международным транспортным коридорам.

В частности, результаты исследования целесообразно использовать при формировании перспективы стратегического развития стран каспийского региона, а также при решении вопросов повышения эффективности МТК «Север-Юг», в том числе на самом сложном каспийском участке МТК. В работе обоснованы первоочередные практические задачи, которые необходимо решать для актуализации МТК «Север-Юг».

В рамках поставленных в диссертации задач, исследование можно считать полностью завершенным. Работоспособность предложенных научно-методических подходов подтверждена расчетами и практическими обоснованными рекомендациями.

Апробация результатов исследования состоялась на Байкальском экономическом форуме в 2006 году, в г. Иркутске. Результаты исследований докладывались на международных научно-практических конференциях: «Управление развитием крупномасштабных систем» в Институте проблем управления им. В.А.Трапезникова РАН (2010, 2013гг.); «Транспортно-промышленный потенциал стран каспийского региона: состояние, проблемы, Рекомендации по решению первоочередных задач повышения эффективности МТК «Север-Юг» перспективы интеграции» в Институте востоковедения РАН (2012г.); «Евразийское пространство: приоритеты социально-экономического развития» в Евразийском открытом институте

(2011, 2012, 2013 гг.); «Инновационное развитие современной экономики: теория и практика» в Евразийском открытом институте (2011, 2012, 2013 гг.).

Оценка содержания диссертации, ее завершенность.

Диссертация состоит из введения, четырех глав основного текста, заключения, списка литературы и приложений. Общий объем работы 188 страниц, включая 14 таблиц и 40 рисунков.

Построение диссертации логично и последовательно. В первой главе «Международные транспортные коридоры (МТК) и их роль в перспективном развитии транспортных коммуникаций» (с. 11-48) рассмотрены принципы по формированию общеевропейских и евроазиатских международных транспортных коридоров, современное состояние и перспективы развития основных направлений, объемов и структуры грузопотоков евроазиатских МТК, выполнен анализ проблемных вопросов российских участков МТК.

Во второй главе «Оценка экономической эффективности международных транспортных коридоров» (с.49-87) приведен анализ экономических разработок по вопросам эффективности развития отечественного транспорта, оцениваются научно-методические подходы к оценке сравнительной эффективности инвестиций на отечественном транспорте, представлена разработанная методика оценки эффективности МТК, показан эффект от повышения потенциала транспортной сети, экономической и национальной безопасности страны, а также целесообразность интегральной оценки МТК.

В третьей главе «Научно-методические рекомендации по решению практических задач, связанных с формированием МТК на территории России» (с. 88-116) представлена оценка экономических рисков инвестиционных проектов в транспортной сфере, приводятся обоснования по необходимости повышения качества прогнозов спроса на перевозки, совершенст-

ования методов определения перевозочного потенциала МТК, последовательного научного сопровождения разработки проектов МТК.

В четвертой главе «Пути повышения эффективности МТК «Север-Юг» (с.117-157) рассмотрены свободные экономические зоны в качестве элементов повышения эффективности МТК, проанализированы кластеры как механизмы сетевой организации формирования грузовой базы на отдельных участках МТК, представлены рекомендации по актуализации проекта МТК «Север-Юг» на его каспийском участке с созданием трансграничных свободных экономических зон кластерного типа.

В рамках поставленных и решенных в диссертации задач исследование можно считать завершенным.

Критические замечания. Давая положительную оценку работе в целом, нужно указать и некоторые ее недостатки.

1. Использованный в первой главе статистический материал несколько перегружает диссертацию. Часть его можно было бы вынести в приложение.

2. В диссертации показаны некоторые положительные стороны зарубежного опыта в области кластеризации. Было бы целесообразным увязать зарубежный опыт в области кластеризации с территориальной организацией МТК, проходящих по территории соответствующих регионов.

3. Целесообразно было бы оценить перспективы наполнения грузовой базой каспийского участка МТК «Север-Юг» отдельными свободными экономическими зонами различного производственного профиля.

4. В тексте диссертации встречаются недостаточно четкие формулировки и мелкие редакционные погрешности.

Однако указанные выше замечания носят, преимущественно, рекомендательный характер и не снижают общей высокой оценки, научной и практической ценности данной диссертационной работы.

Автореферат полностью отражает содержание диссертации. Авторские публикации (19 печатные работы, в том числе 4 научные статьи в рецензируемых научных журналах, рекомендованных ВАК РФ) достаточно полно отражают основные положения защищаемой диссертации.

Текст диссертации изложен грамотно, хорошим литературным языком.

Оформление диссертации и автореферата отвечает требованиям ГОСТ Р7.0.11-2011.

Диссертация отвечает критериям, установленным «Положением о присуждении ученых степеней»:

- по пункту 10 - диссертация написана автором самостоятельно, обладает внутренним единством, содержит новые научные результаты, выдвигаемые для публичной защиты, свидетельствующие о личном вкладе автора диссертации в экономическую науку. Результаты исследования использованы при подготовке рекомендаций по итогам форумов и конференций, проводимых под эгидой СФ РФ и РАН в Администрацию Президента РФ, аппарат Правительства РФ, в региональные структуры власти, соответствующие министерств и ведомств;
- по пункту 11 - основные научные результаты (методики, алгоритмы, практические рекомендации) опубликованы в рецензируемых научных изданиях;
- по пункту 14 - основные научные результаты диссертационного исследования опубликованы в 4 научных статьях рецензируемых изданий, что превышает нормативы Положения.

Общий вывод. Диссертация Гончаренко Елены Станиславовны «Российские участки международных транспортных коридоров как объект экономического исследования», представленная на соискание ученой степени кандидата экономических наук, является научно-квалификационной работой, в которой содержится решение научной и практической транспортно-экономической задачи - повышения эффективности и, соответственно, конкурентоспособности российских участков в системе евроазиатских международных транспортных коридоров, имеющей важное народнохозяйственное значение.

Диссертация отвечает требованиям п. 9 Положения о порядке присуждения ученых степеней.

Автор диссертации Гончаренко Елена Станиславовна заслуживает присуждения ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами - транспорт).

Официальный оппонент,
Главный научный сотрудник
отдела инновационной логистики
Института исследования
товародвижения и конъюнктуры
оптового рынка (ОАО
«ИТКОР»), доктор экономических
наук, профессор

Прокофьева Татьяна Анатольевна

27 апреля 2015г.

Адрес: 125319, г. Москва, ул. Черняховского, 16.

Тел.: 8 (499) 152-18-23

Email: log-invest@mail.ru

Email: info@itkor.ru



Подпись Прокофьевой Т. А.

ЗАВЕРЯЮ

Ученый секретарь Ученого совета ИТКОР

Т.Д. Крылова

27 апреля 2015 г.