

*В Диссертационный совет Д 212.261.01  
при Тамбовском государственном уни-  
верситете имени Г.Р. Державина*

### **ОТЗЫВ**

официального оппонента диссертационную работу  
**Макарова Дмитрия Борисовича** на тему: «Инструментарий развития  
транспортной инфраструктуры региона», представленную на соискание  
учёной степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.05 –  
Экономика и управление народным хозяйством (региональная экономика)

**Актуальность темы исследования.** Ориентация национальной экономики России и её регионов на интенсивный путь модернизации и инфраструктурного развития является одной из основополагающих задач социально-экономического развития. Внимание к данной приоритетной задаче обусловлено, с одной стороны, народнохозяйственной значимостью логистическо-транспортной инфраструктуры, а, с другой, - её сервисно-функциональной ограниченностью и организационно-технологической отсталостью, что представляется серьёзным сдерживающим барьером регионального развития.

Проблемы развития транспортной сферы инфраструктуры, как основополагающего фактора структурной перестройки, приобретают дополнительную актуальность для муниципальных и региональных образований с учётом того, что с развитием экономических отношений транспортная инфраструктура становится важнейшей составляющей масштабных инновационных проектов, связанных с пространственно-территориальным размещением производительных сил и производственно-ресурсной базы в рамках национальной экономики.

В настоящее время всё более отчётливо проявляется тенденция к активному росту и качественным изменениям потребностей региональной и национальной экономики в транспортных услугах. Это требует поиска более эффективных подходов и механизмов совершенствования организационно-экономических отношений, а также создания и использования новых инстру-

ментов развития транспортной инфраструктуры. Таким образом, полагаем, что вышеизложенное является достаточным основанием для констатации актуальности и аргументированной поддержки выбранной автором темы диссертации.

**Научная новизна и значимость диссертационного исследования для науки и практики.** Новизна настоящего диссертационного исследования состоит в постановке и решении проблем комплексного развития транспортной инфраструктурой экономики регионов, а также разработке организационно-экономического и методического инструментария развития и управления единой транспортной системы региона (ЕТСР).

В работе, во-первых, на основе глубокого ретроспективного анализа представлений об объекте диссертационного исследования определены место и роль единой транспортной системы в региональной инфраструктурной сфере, а также дана её содержательная характеристика (с. 13-36), что позволило автору ввести в научный оборот понятие «единая транспортная инфраструктура региона» (ЕТСР). Кроме того, в рамках диссертационного исследования выявлены основные факторы эндогенного и экзогенного характера, а также закономерности развития транспортной инфраструктуры региона (с. 37-60). Автор бесспорно прав по поводу того, что эволюционные изменения закономерностей развития транспортной инфраструктуры регионаведут к изменению её функциональной нагрузки помогают выявить новое ролевое значение структурных элементов ЕТСР.

Во-вторых, важными признаками научной новизны обладают стратегические ориентиры развития ЕТСР (адаптивное регулирование транспортной политики, совершенствование административно-экономического инструментария, кластерное оформление транспортных проектов, формирование новых инфраструктурных организационных структур и виртуальных моделей-схем транспортных объектов) на основе учёта детерминант, содействующих и сдерживающих развитие транспортной инфраструктуры региона (с. 61-83). В совокупности это позволило автору предложить новую модель взаимосвязей в региональной политике, направленную на развитие её единой транспортной системы.

В-третьих, научного одобрения заслуживает схема управления развитием транспортной инфраструктуры экономики региона, функциональная значимость которой состоит в совершенствовании регионального инструментария организационно-экономических отношений по координации деятельности органов управления при решении хозяйственно-эксплуатационных и научно-технических задач развития транспортной инфраструктуры региона, а также экономической и правовой защите территориальных инфраструктурных потребностей, интересов и прав граждан (с. 84-107). Существенным научным приращением данной схемы управления является, на наш взгляд, введение новых структурных элементов в ЕТСР «Инфраструктурный провайдер» и «Инфраструктурное поле» с их обоснованием и содержательными характеристиками.

В-четвертых, с теоретической и практической точек зрения представляют интерес предложенные соискателем направления региональной социально-экономической политики по развитию транспортной инфраструктуры экономики регионов России, дифференцированные по федерально-региональному, региональному и регионально-муниципальному компонентам (с. 108-123). Следует согласиться с автором, что применение на практике предлагаемых направлений позволит соблюдать региональный баланс интересов всех субъектов транспортного рынка; реализовывать инфраструктурные проекты частно-государственного партнёрства, а также осуществлять модернизацию межэлементных связей в системе региональной инфраструктуры.

В-пятых, соискатель предложил комплекс мероприятий по совершенствованию федерального и регионального регулирования организационно-экономических процессов в рамках ЕТСР (с. 124-136). Кроме того, на основе сформированной портретной характеристики регионов РФ по обеспеченности и результативности использования ими транспортной инфраструктуры разработана управленческая матрица по стимулированию развития ЕТСР и предложены соответствующие рекомендации для регионов с низким, средним и высоким уровнем развития. Таким образом, считаем, что реализация данных ме-

роприятий позволит совершенствовать инструментарий развития управления транспортной инфраструктуры региональной экономики.

Из вышеизложенного следует, что грамотно и целенаправленно используя научное наследие предшественников, автору диссертации удалось достичь уровня новизны, необходимого для кандидатской диссертации.

**Степень обоснованности и достоверности научных положений и выводов соискателя.**

В целом о достоверности результатов диссертационной работы свидетельствует методологическая обоснованность исследования темы, достаточная глубина и аргументированность теоретических разработок, целостность, структурная логичность и завершённость материала диссертационной работы.

Глубина аргументации положений диссертационной работы обеспечена ретроспективным анализом научных работ учёных и специалистов в области транспортной инфраструктуры и региональной экономики, широким использованием материалов Росстата, территориальных органов Федеральной службы государственной статистики, специальных статистических обследований, документов муниципальных и региональных органов власти, также обобщением и анализом эмпирических данных. Все это даёт достаточное основание для вывода об обоснованности и достоверности результатов исследования.

Что касается методической стороны диссертации, то следует отметить широкое использование автором системного анализа и синтеза, структурно-функционального, компаративного и историко-логического анализа, способов обработки данных методами описательной статистики, кластеризацию регионов методом Варда, а также других исследовательских инструментов. Это в конечном итоге положительно повлияло на степень обоснованности и достоверности полученных в работе результатов.

Таким образом, степень обоснованности и достоверности научных положений, выводов и предложений, содержащихся в оппонируемой работе, сомнений не вызывает.

**Теоретическая и практическая значимость результатов диссертационного исследования.** В теоретико-методическом плане проведённое исследование может служить основой для дальнейших научных и проектных разработок по проблемам региональной экономики транспортной инфраструктуры, носящим комплексный характер и требующим в связи с этим привлечения специалистов различных областей знаний на базе межотраслевой научной кооперации. В практическом же плане полученные результаты диссертационного исследования могут найти своё применение в работе органов государственной власти регионального и муниципального уровней, а также в преподавании дисциплин «Региональная экономика», «Региональная экономическая политика» в вузах.

Апробация результатов исследования Макарова Д.Б. замечаний не вызывает. По результатам исследования в соавторстве самостоятельно опубликовано 9 работ, в том числе 4 статьи в научных журналах перечня ВАК при Минобрнауки РФ и одна монография. Общий объём опубликованных работ составляет 14,2 п.л., из которых авторских – 10,7 п.л. Полученные результаты исследования обсуждались на научных конференциях, нашли применение в практической деятельности и рассматривались на заседаниях и семинарах при разработке Программы развития и модернизации транспортной инфраструктуры, в Администрации Тамбовской области, на 2010-2020 годы, в текущей деятельности ФКУ Упрдор Москва-Волгоград.

В целом проведённое исследование, результатом которого стала разработка теоретико-методического базиса и организационно-экономического инструментария обеспечения управления транспортной инфраструктурой региона, вносит определённый вклад в развитие теории и практики региональной экономики.

**Оценка содержания диссертации.** Диссертационная работа Макарова Д.Б. в целом может быть оценена положительно. Структура диссертационной работы, состоящая из трёх глав и входящих в них шести параграфов, выстроена по проблемно-тематическому принципу в соответствии с необходимостью и

последовательностью решения поставленных научных задач, что позволило автору достаточно глубоко и подробно изложить суть всех выносимых на защиту научных положений. В общем диссертация представляет собой логически обоснованное и законченное научное исследование.

Вместе с тем диссертация, на наш взгляд, не свободна от недостатков и спорных положений, вызывает ряд вопросов критического характера, которые могут послужить основой для научной дискуссии во время её защиты. К ним относятся следующие:

1. Соискатель, характеризуя ключевые экзогенные и эндогенные характеристики причин требуемых изменений в транспортной системе региона, говорит о недостатках в управлении транспортной инфраструктурой (с. 40-51), которые представляются не вполне обоснованы с экономической точки зрения;

2. В тексте диссертации остаётся не вполне ясным, насколько противоречивы федеральные концепции и стратегии развития транспортной инфраструктуры по отношению к региональным и муниципальным потребностям в развитии транспортной инфраструктуры;

3. Отмечая оригинальность и значимость для совершенствования региональных организационно-экономических отношений предложенного автором институционального механизма «Инфраструктурный провайдер» (с. 92-107), следует указать, что в диссертационной работе недостаточно полно раскрыт вопрос о практической реализации этого предложения в рамках деятельности региональных органов власти с учётом необходимости преодоления возможных расхождений интересов и разногласий между участниками процесса функционирования и развития транспортной инфраструктуры региона.

Однако в целом отмеченные недостатки носят рекомендательный характер и не влияют принципиальным образом на основные теоретические и практические результаты диссертации. Полученные автором результаты достоверны, выводы и заключения обоснованы. Содержание автореферата в полной мере соответствует положениям диссертации.

**Общее заключение по диссертации.** Представленная диссертация Макарова Д.Б. является самостоятельным, законченным научным исследованием, обладает необходимым внутренним единством, содержит достаточную совокупность научных результатов, выносимых автором на защиту, что свидетельствует о личном вкладе автора в соответствующие разделы теории и практики региональной экономики.

Диссертация соответствует требованиям ВАК при Минобрнауки РФ, а ее автор, Макаров Дмитрий Борисович, заслуживает присуждения ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (региональная экономика).

**Официальный оппонент:**

доктор экономических наук, доцент, профессор  
кафедры экономической безопасности  
и финансового мониторинга ФГБОУ ВПО  
«Воронежский государственный  
университет инженерных технологий»

Ю.А. Саликов  
4 марта 2015 года

394036, Россия, г. Воронеж, проспект Революции, д. 19  
Телефон/факс: + 7 (473)255-37-82  
E-mail: post@vsuet.ru

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего профессионального образования «ВОРОНЕЖСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ИНЖЕНЕРНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ»
Подпись: <u>Саликов Ю.А.</u>
ЗАВЕРЯЮ
Начальник управления кадров <u>И.В. Дегтярева</u>
<u>04</u> <u>03</u> <u>2015</u>

