ОТЗЫВ

члена диссертационного совета на диссертацию Бхагвата Джавахара Вишну: «Государственная политика в сфере развития национальных морских транспортных коммуникаций (на примере Северного морского пути)», представленную на соискание ученой степени кандидата политических наук по научной специальности 5.5.3. Государственное управление и отраслевые политики

Представленная к защите диссертация Дж. Бхагвата написана на актуальную В политологическом И управленческом плане тему России сфере государственной политики В морских транспортных коммуникаций в таком важном макрорегионе современного мира как Арктика. Государственная политика России в сфере развития национальных морских транспортных коммуникаций исследована на международном, национальном региональном уровне; осуществлен системный структурный анализ состояния этой политики и ее ближайших перспектив, обуславливаемых современными геоэкономическими и геополитическими факторами.

Особо отметим тот факт, что представленная диссертация, посвященная государственной политике России, выполнена зарубежным исследователем из Республики Индия, что само по себе означает серьезный вклад в политическую компаративистику, а учитывая, что соискатель в недавнем прошлом офицер военно-морского флота, исследование политики в сфере морских коммуникаций расширяет его политологический фокус и делает чтение интересным и полезным.

Объект и предмет проведенного Дж. Бхагватом исследования определены корректно. В работе присутствует несомненная научная новизна. Сформулированные цели и задачи соответствуют теме диссертации. Их решение дает соискателю возможность раскрыть тему диссертационного исследования.

Целью исследования выступает изучение акторов и механизмов процесса формирования и реализации государственной политики России в сфере развития Северного морского пути как национальной транспортной коммуникации в Арктике. Автор логично конкретизирует эту цель в задачах исследования: анализ места и роли государства в развитии морских транспортных коммуникаций; изучение опыта осуществления транспортных политик зарубежных стран для выработки предложений по совершенствованию реализации государственной политики России в сфере

развития Северного морского пути; рассмотрение механизма формирования, акторов и ключевых направлений реализации государственной политики России в сфере развития Северного морского пути в Арктическом регионе; выявление основных перспектив увеличения геополитического влияния России с учетом национальных интересов в сфере развития транспортных коммуникаций в Арктическом регионе.

Структура диссертации отвечает поставленным исследовательским задачам. Диссертация Дж. Бхагвата состоит из введения, трех глав, девяти параграфов, заключения, библиографического списка и приложений. Особо отметим список литературы, включающий 486 наименований.

Следует согласиться с тезисом диссертанта, что в отличии от советского периода безальтернативного доминирования государства, в современных условиях транспортная политика России представляет собой многоуровневый и мультисубъектый процесс, в который вовлечены органы государственной власти федерального и регионального уровней и экономические акторы (крупные государственные и частные компании, как отечественные, так и зарубежные) (С.16).

Диссертант обоснованно отметил, что развитие СМП предполагает совместное участие всех заинтересованных субъектов: властных институтов федерального уровня, регионов Арктической зоны РФ, государственных корпораций, частного бизнеса (регионального и крупного) и зарубежных партнеров. При этом доминирующая роль сохраняется за руководством РФ, которое, по мнению диссертанта, должно стимулировать участие всех заинтересованных субъектов и обеспечивать основу для дальнейшего сотрудничества принимая во внимание повышенные риски в сфере военной безопасности (с.22).

В первой главе диссертант проанализировал теоретикометодологические основы изучения государственной транспортной политики. Рассмотрены отечественные и зарубежные подходы к изучению транспортной политики, определены и охарактеризованы ее модели. В качестве новации диссертантом предложены дополнения существующей классификации видов транспортной системы (С. 39). Отдельный параграф первой главы посвящен истории освоения Северного морского пути. Диссертантом критически переосмыслен советский опыт развития СМП и значение в период Великой Отечественной войны, а также Диссертант пришел к выводу, что «...СМП как послевоенный период. неотъемлемая часть советского Севера, занимал в политике руководства СССР значительное место и целенаправленно развивался ... Связанные с ним нормативно-правовые документы определяли два главных направления

развития СМП: экономико-хозяйственное и стратегическое» (С. 85). Первое было связано с внутренними государственными вопросами развития Севера, повышения производства, обеспечения жизни населения и т.п. Второе, стратегическое содержание политики в первую очередь касалось утверждения советского суверенитета над водами и территориями Севера.

Вторая глава исследования посвящена изучению организационной структуры и нормативно-правовой базе государственной политики по развитию $CM\Pi$. В параграфе 2.1 рассмотрены геополитическое значение Севморпути геоэкономическое как части международной Соискатель обоснованно считает, что ключевое транспортной системы. различие между западными и восточными арктическими акторами находится в области геополитики, в частности во взаимоотношениях с РФ. Азиатские государства ориентированы на формирование своего «международного» «Северного шелкового пути», основанного на сотрудничестве с Россией. Западные государства, напротив, склонны к конфронтации с целью дестабилизации России, особенно после 2014 г., что служит одним из элементов их геополитической стратегии расширения своего влияния (С. 111-112). Во параграфе 2.2 диссертант анализирует структуру управления СМП. Диссертант соглашается, что иерархия субъектов СМП, предложенная российскими исследователями А.А. Сергуниным и В.Н. Конышевым является актуальной, однако, по его мнению, обладает качеством излишнего государство-центризма. «Государственные институты корпорации действительно обладают приоритетом в определении основных направлений политики развития СМП. Более того, ситуации столкновения их интересов приводят к необходимости арбитража и принятия решений на уровне Главы государства и обеспечивают постоянное участие в этой политике Администрации президента» (С. 135). Но это не означает, по мнению диссертанта, что негосударственные акторы не обладают возможностями и рычагами своего влияния. «Очевидно, что в данном случае речь не идет о профессиональных, правозащитных и пр. объединениях. Однако крупные российские компании, такие как ПАО «Новатэк», ПАО «Газпром», ПАО «ГМК «Норильский никель», ПАО «Газпром нефть» также демонстрируют свою субъектность, лоббируют и реализуют определенные сегменты своих интересов, в том числе, привлекая своих зарубежных партнеров. Одним из примеров последнего фактора (иностранного капитала) служить сотрудничество ПАО «Новатэк» с французской компанией «Total» и китайскими корпорациями CNPC и CNOOC, в рамках проектов («Ямал СПГ» и «Арктик СПГ- 2»)» (С.136). По выводу диссертанта, как и в случае с субъектами, региональными коммерческие обладают акторы не

возможностью доминирования в решении стратегических вопросов СМП, однако могут влиять на них и реализовывать крупные прикладные проекты (упомянутый, «Ямал СПГ»), что делает их важным элементом организационной структуры политики развития СМП. Параграф 2.3. посвящен анализу нормативно-правовой базы политики по развитию СМП.

третьей главе проанализированы актуальные процессы коммуникации, возникающие в ходе реализации государственной политики по развитию СМП. Параграф 3.1 посвящен месту и роли субъектов АЗРФ в развитии Северного морского пути. Отметим, что рассмотрению регионов в качестве участников реализации государственной политики в сфере морских коммуникаций уделяется транспортных мало внимания научных исследованиях, что выступает сильной стороной диссертации. Параграф 3.2 посвящен государственно-частному партнерству (ГЧП). Отметим, что диссертант не только подробно рассматривает механизм и практики ГЧП в России, но и анализирует зарубежный опыт арктических зарубежных государств – Канады, Дании, США и Норвегии, а также российско-азиатское (с. 210-214). В параграфе 3.3 охарактеризованы сотрудничество международные проекты, способствующие развитию СМП в Арктике, которые реализуются на сегодняшний день РФ во взаимодействии с иностранными субъектами, в частности с КНР, Индией и рядом других государств, по развитию инфраструктуры Севморпути (они представлены на рис. 3.8 на с. 250).

Отметим, что на протяжении всего исследования диссертант анализирует достижения и недостатки политики России по развитию СМП, предлагает свои рекомендации. Данные практические рекомендации являются сильной стороной рассматриваемой диссертации.

Заключение представленной работы в сжатой форме содержит основные выводы и предложения, сделанные диссертантом. Это свидетельствует о его способности к выделению главного и обобщению, характеризует Дж. Бхагвата, как состоявшегося исследователя.

Несмотря на указанные преимущества представленной работы, следует обратить внимание на ее отдельные недостатки. Так, например, диссертант сосредоточился на проблематике транспортной политики в развитии СМП, но меньше внимания уделено вопросам взаимодействия парламентских и правительственных структур - как Дума и Совет Федерации взаимодействуют с правительством по вопросам транспортной политики в целом и СМП в частности; анализу этого процесса и его сравнение с процедурами в западных странах. Представляется, что более полное освещение данной проблематики позволило бы увеличить научную ценность

представленной работы. Кроме того, в своем исследовании автор не рассматривал причины, по которым европейские страны, особенно Северные страны, Германия и Нидерланды, не рассматривают СМП в качестве альтернативного маршрута, несмотря на преимущество расстояния. Представляется, что более полное освещение данной тематики позволило бы расширить научную ценность представленной работы.

Вместе с тем высказанные замечания не оказывают существенного влияния на раскрытие темы диссертационного исследования и не снижают общей положительной оценки представленной к защите работы. Диссертация Дж. Бхагвата характеризуется как завершенное комплексное и всестороннее исследование.

Заключение по диссертации

Диссертация Бхагвата Джавахара Вишну: «Государственная политика в сфере развития национальных морских транспортных коммуникаций (на примере Северного морского пути)» соответствует основным требованиям, установленным Приказом от 19.11.2021 № 11181/1 «О порядке присуждения ученых степеней в Санкт-Петербургском государственном университете», соискатель Бхагват Джавахар Вишну заслуживает присуждения ученой степени кандидата политических наук по научной специальности 5.5.3. Государственное управление и отраслевые политики. Нарушения пунктов 9 и 11 указанного Порядка в диссертации не установлены.

Член диссертационного совета, доктор социологических наук, профессор, и.о. зав. каф. Международных политических процессов Санкт-Петербургского государственного университета Грибанова Галина Исааковна

26 октября 2023 года