

## ОТЗЫВ

члена диссертационного совета на диссертацию Евтиховой Светланы Александровны на тему «Региональная экономическая политика как фактор формирования транспортной инфраструктуры стран Балтии» представленную на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 5.2.5. – Мировая экономика

Диссертация Евтиховой Светланы Александровны соответствует отрасли науки (экономические науки) и паспорту специальности 5.2.5 – мировая экономика, по которой она представлена к защите, в том числе п. 13 «Стратегии участия региональных и корпоративных структур в международном экономическом взаимодействии (глобальный, региональный и национальный аспекты)», п. 19 «Инфраструктурные факторы развития мирохозяйственных связей» и п. 20 «Экономика зарубежных стран и регионов (экономическое страноведение и регионоведение). Сравнительные исследования национальных экономик в системе мирохозяйственных связей» паспорта специальности 5.2.5. Мировая экономика согласно номенклатуре научных специальностей, по которым присуждаются ученые степени (Приказ Минобрнауки России от 24.02.2021 N 118).

**Актуальность темы диссертационной работы.** Многовекковая мировая практика свидетельствует о том, что в определенной степени уровень экономического развития стран с открытой экономикой предопределен результативностью внешнеэкономической деятельности, что в свою очередь предполагает формирование и бесперебойное функционирование транспортной инфраструктуры. В то же время последние десятилетия характеризуются углублением процессов международной регионализации, что находит выражение в корректировке международной специализации государств и увеличении их экспортно-импортных операций в рамках интеграционных организаций и макрорегионов.

В представленной диссертации данные проблемы исследованы на примере стран Балтии, географическое расположение которых и производственный потенциал обусловили их международную специализацию на предоставлении транспортно-логистических услуг, ориентированных на перевалку транзитных грузов, позволяющей странам на протяжении длительного исторического периода наращивать объемы внешнеэкономического оборота, формировать значительную часть доходов бюджета государств, обеспечивать занятость населения. Вместе с тем сформировались негативные тенденции в развитии данного сектора, вызванные изменением политического устройства стран Балтии; политикой санкционного давления стран ЕС в отношении Российской Федерации и Республики Беларусь; разрывом связей и изменением направлений географической диверсификации экспортной деятельности традиционных торговых партнеров, что привело к снижению объемов и интенсивности транзитных транспортных потоков, а также инвестиций в инфраструктурные объекты.

Это предопределяет научный и практический интерес к исследованию тенденций развития транспортно-логистических услуг и функционирования транспортной инфраструктуры стран Балтии, стратегий их развития, выявления подходов к формированию транзитивной политики стран Балтии и в целом региональной, включая транспортную, политики ЕС, а также реализации их организационно-экономических механизмов регулирования, определения возможности адаптации позитивного опыта, разработки мер по преодолению негативных последствий для регионов, которые активно пользовались транспортной инфраструктурой прибалтийских стран, среди которых Российская Федерация и Республика Беларусь.

Это подтверждает актуальность и своевременность представленной диссертационной работы, целью которой является определение значимости региональной экономической политики в процессе формирования и функционирования транспортной инфраструктуры стран Балтии.

Проведенное исследование актуально, в том числе для государств-членов ЕАЭС.

**Основные научные результаты исследования и их новизна.** В процессе диссертационного исследования Еатикова С. А. получила ряд результатов, которые обладают научной новизной. К ним относятся следующие.

**Развитие теоретических основ формирования национальной и наднациональной региональной политики,** включая уточнение понятийного аппарата; исследование генезиса теории регионального регулирования и региональной политики, эволюции подходов к региональному экономическому развитию, формированию транспортного комплекса и пространственного размещения производства; характеристику становления и модификации институциональной структуры национальной и наднационального регулирования; обоснование пераостепенности развития транспортных систем в целях устойчивого развития территорий, разработки транспортной политики как структурной части региональной политики; определить место стран Балтии в развитии европейской интеграции. Это позволило доказать целесообразность реализации в условиях интеграционных организаций модели многоуровневого регулирования (субнационального, национального, наднационального); определить цели и принципы региональной политики в соответствии с уровнем регулирования, субъектов; рассмотреть транспортную инфраструктуру в качестве объекта региональной экономической политики; выделить этапы, факторы формирования, характерные черты транспортных систем Латвии, Литвы, Эстонии, представить результаты сравнительного анализа транспортной инфраструктуры (портовой, сухопутной, аэропорты) стран Балтии; обосновать положение, что существенные изменения состояния транспортной инфраструктуры прибалтийских стран на протяжении длительного исторического периода обусловлены воздействием внешних факторов геополитического и экономического характера и проводимой национальной и региональной политикой.

**Обоснование модели региональной политики Европейского союза,** включая разработку периодизации ее формирования, выделение стратегической цели, тактических задач и их модификацию в зависимости от этапов реализации, инструментов регулирования, источников и механизмов финансовой и административной поддержки отдельных стран и регионов ЕС, определение целей и подходов к созданию единого европейского пространства по перевозке пассажиров и грузов. Это позволило показать, что в ЕС определены подходы к сочетанию рыночных механизмов с наднациональным регулированием; что в качестве ведущего используется принцип преемственности; отдается предпочтение административным и организационным инструментам и формам реализации региональной политики; что определен переход от стратегии укрепления институционального потенциала государственных органов и заинтересованных сторон к эффективному государственному управлению к наращиванию потенциала и сотрудничеству с партнерами внутри и за пределами государств-членов на основе горизонтальных взаимодействий;

обосновать ряд выводов: а) основу региональной политики, включая транспортную, образуют программы структурных фондов и совместного развития, механизмы поддержки Европейского фонда регионального развития и Фонда сплочения стран; б) ЕС постепенно освобождает себя от обязательств финансировать региональные программы в более экономически развитых регионах, вместе с тем, сохраняя поддержку слабым территориям на прежнем уровне; что политика сплочения нацелена на четыре вида регионов (приграничные регионы и трансграничное сотрудничество (Interreg), городские районы, отдаленные, островные, горные или малонаселенные районы, наиболее отдаленные регионы);

исследовать роль и место прибалтийского транспортной системы в европейской инфраструктуре, развитии национальной экономики и мирохозяйственных связей; выделить приоритеты, цели и ключевые сферы поддержки Программы развития региона Балтийского моря, сопоставить объемы финансирования национальных программ в странах Балтии, осуществляемых из источников ЕС и национальных источников, в том числе из

европейских структурных и инвестиционных фондов; обосновать, что в отношении стран Балтии общий размер финансирования региональных программ зависит от масштаба национальной экономики, с ориентацией финансирования на решение проблем наименее развитых регионов и выравнивание их уровней экономического развития; доказать результативность транспортных проектов в странах Балтии в 2014–2020 гг., направленных на переход к мультимодальной системе, модернизации транспортных систем, улучшению доступности сельских территорий, актуализации механизмов планирования маятниковой миграции и городского пассажирского сообщения, охрану труда и безопасности работ в морских портах.

**Разработка стратегии развития инфраструктуры портов региона Восточной Балтики, включая порты Балтийского бассейна Российской Федерации, практических рекомендаций по совершенствованию регулирования, включая обоснование правомерности введения стратегии коопетации как перспективного механизма развития инфраструктуры мажоритарных портов стран Балтии и Балтийского бассейна Российской Федерации и решения их коммерческих задач; определение форм сотрудничества и конкуренции мажоритарных портов стран Балтии, используемых на практике и наиболее перспективных для применения.**

Это позволило представить результаты анализа и оценки состояния портового хозяйства восточной Балтики и выделить тенденции развития динамики грузооборота крупнейших портов, пропускной способности грузовых терминалов российских портов Балтийского бассейна и др.; исследовать последствия влияния введенных Евросоюзом антироссийских санкций на функционирование транспортной инфраструктуры стран Балтии; доказать зависимость развития транспортной инфраструктуры стран Балтии от проводимой транзитной политики России, как одного из внешних факторов; обосновать выводы: а) выбор стратегии коопетации представителями портового бизнеса и национальными портовыми организациями исследуемого региона целесообразен в случае возникновения форс-мажорных обстоятельств или в периоды «пиковой» нагрузки, генерируемой, в частности, благоприятной конъюнктурой мировых товарных рынков; б) о правомерности переориентации внешнеторговых грузов при условии наличия свободных мощностей в альтернативных портах Балтийского бассейна; определить направления трансформации подходов к формированию транзитной политики стран Балтии; доказать гипотезы о том, что сотрудничество портов в перевалке одних грузов при одновременной конкуренции за привлечение других оказывает положительное влияние на деятельность портов восточной Балтики в большей степени, чем чисто кооперативная или конкурентная стратегии, что позволяет аргументировать корректировку стратегии развития портовой инфраструктуры; о росте привлеченных транзитных грузов в порты прибалтийских стран в условиях введенных антироссийских санкций.

**Обоснованность и достоверность заключительных выводов и рекомендаций,** изложенных в диссертации, объясняется тем, что они базируются на научном анализе теоретического, аналитического материалов, представленного в отечественной и иностранной литературе (202 источника). Существенную роль в обосновании результатов сыграла используемая методология исследования, основанная на применении общенаучных методов познания, сравнительном анализе, статистических, эконометрических и др. методах исследования, метода «кейс-стади». Эмпирическая база исследования основана на официальных статистических данных, анализ которой оформлен с помощью многочисленных таблиц, графических построений. Обоснованность положений диссертационного исследования также подтверждается публикацией основных результатов исследования в научных изданиях. Оформление диссертации в целом и отдельных ее составляющих соответствует требованиям по оформлению диссертаций.

**Дискуссионные положения и замечания по диссертационной работе.** Определяя выводы, уточняющие и развивающие научные разработки по данной проблеме, их практическую значимость, необходимо отметить следующее:

1. В соответствии с методологией исследования формулировки предмета и цели исследования должны коррелировать с названием диссертации, в которой на первом месте "региональная политика", а в диссертации в трактовках цели и предмета отражена только "транспортная инфраструктура". Аналогично в названии первой главы и параграфах присутствует транспортная инфраструктура. Вместе с тем по содержанию первый параграф посвящен генезису теории и подходам к региональной, включая транспортную, политики.

2. Формулировки объекта и предмета по сути совпадают. Объект определен как транспортная инфраструктура стран Балтии. Однако объект исследования - это более широкое понятие, чем предмет. И в диссертации это отражено: исследован интеграционный процесс с акцентом на региональное развитие и его национальное, транснациональное регулирование. В тоже время достаточно подробно проанализирована и охарактеризована транспортная инфраструктура в целом ЕС.

3. В редакции цели целесообразно было отразить, что определено с точки зрения развития теории и какой практический результат. Все есть в диссертации.

4. Научную и практическую значимость имеют результаты проведенного соискателем исследования теории и опыта формирования, преобразования, механизмов финансирования транспортной инфраструктуры, модификации стратегий, тактических задач, механизмов многоуровневого организационно-экономического регулирования в ЕС. Целесообразно конкретизировать, что правомерно использовать в Российской Федерации, странах ЕАЭС в качестве практических рекомендаций.

Названные недостатки и пожелания не снижают значимости теоретических выводов и практических рекомендаций.

**Заключение о соответствии диссертационной работы критериям Положения о порядке присуждения ученых степеней.**

В целом диссертация написана на высоком профессиональном уровне, представляет собой самостоятельную, завершенную научно-квалификационную работу, выполненную на актуальную и практически значимую тему.

Диссертация Евтиховой Светланы Александровны на тему «Региональная экономическая политика как фактор формирования транспортной инфраструктуры стран Балтии» соответствует основным требованиям, установленным Приказом от 19.11.2021 № 11181/1 «О порядке присуждения ученых степеней в Санкт-Петербургском государственном университете», соискатель Евтихова Светлана Александровна заслуживает присуждения ученой степени кандидата экономических наук по специальности 5.2.5. – Мировая экономика. Пункты 9 и 11 указанного Порядка диссертантом не нарушены.

Член диссертационного совета  
доктор экономических наук, профессор,  
профессор кафедры международного бизнеса  
Белорусского государственного экономического  
университета, г. Минск, Республика Беларусь

15.11.2023 г.

