

## ОТЗЫВ

члена диссертационного совета на диссертацию Бхагвата Джавахара Вишну на тему: «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

Как показывает опыт, государства, несмотря на противоречивые процессы транснационализации и глобального развития, на своей национальной площадке играют ведущую роль в регулировании и конструировании социальных структур и отношений, отвечающих интересам их стран и народов. При этом развитие соединяющих различные территории транспортных путей и артерий является для них одним из важнейших направлений стратегических усилий, как при укреплении своего суверенитета, так и в развитии межгосударственных отношений.

В этом контексте стоит поддержать автор в попытке изучения «акторов и механизмов процесса формирования и реализации государственной политики России в сфере развития Северного морского пути как национальной транспортной коммуникации в Арктике» (с. 14). Вполне релевантными такой формулировке цели следует признать и поставленные Бхагватом Джавахаром Вишну задачи своего исследования.

Скажем сразу, в целом автор вполне успешно справился с поставленными целями и задачами, представив на суд читателя творческую и самостоятельную работу, раскрывающую сложную общественно-политическую проблему. Новизна данной работы состоит в разработке оснований теоретико-прикладной модели, позволяющей выявить субстанциональные, политico-управленческие и нормативно-правовые основания формирования государственной политики по развитию

современных морских транспортных коммуникаций на примере Северного морского пути.

Сформулированные автором основные выводы и положения способны существенно уточнить процессуальные параметры разработки и реализации транспортных стратегий в политическом пространстве современного российского государства, что одновременно способствует концептуальному и практическому совершенствованию политico-административного проектирования при развитии транспортных коммуникаций в Арктике.

Залогом успешного выполнения поставленных в диссертации задач является фундированный характер работы, опора автора на широкий круг теоретических и специальных работ и источников по теме исследования. Будучи исследователем из Индии, автор подробно изучил работы не только российских, но и различных зарубежных авторов из Канады, США, Норвегии и Китая, а также региональных экспертов и статистических агентств. В частности, в библиографическом разделе указано более 480 наименований - от политических программ и статистических данных, до специальных книг, статей и других материалов. Все это демонстрирует стремление автора представить информацию и научные выводы наиболее точным образом.

Используя обширный теоретический материал и эмпирические данные и опираясь на методологию агентивного подхода, автор содержательно охарактеризовал конструкции многоуровневого управления в российском социуме, показав современные особенности взаимодействия государственных и негосударственных акторов в процессе формирования и реализации государственной транспортной политики. Такие теоретические основания позволили ему органично соединить представления о глубинных тенденциях эволюции национальных морских транспортных коммуникаций с актуальными процессами освоения Северного морского пути, а также продемонстрировать ряд существенных факторов геополитического сдвига российской политики на Восток.

Еще одним фактором успешного решения автором поставленных целей и задач является хорошая структуризация текста, позволившая ему последовательно осветить основные сюжетные линии в выбранном предметном пространстве, органически соединить универсальные и специфические характеристики данного вида отраслевой государственной политики. Так, в первой главе автор сосредоточился на анализе различных подходов к определению транспортной политики и развитию транспортных коммуникаций. При этом было отмечено, что в отличие от Запада, где морские коммуникации исторически играли доминирующую роль в улучшении торговли, в России больше внимания уделялось поддержке наземного транспорта. В этой связи диссертантом (на основе анализа роли государства в экономической сфере) выделяются три подхода к модернизации и развитию транспортных систем – либеральный, развиваемый в логике deregулирования и опоре на частный капитал; патерналистский, с использованием преимущественно административных методов управления и не направленный на экономическую эффективность транспортной инфраструктуры, а также комбинированный.

В рамках предложенной классификации автор останавливается на комбинированном подходе, подчеркивая, что в его рамках участие государства в осуществлении транспортной политики реализуется в качестве осуществляемых властями функций владельца и провайдера транспортной инфраструктуры, регулятора процесса ее функционирования и формирования институциональных условий, а также инвестиционного источника. В данном контексте автор исследует исторические и актуальные процессы и факторы, влияющие на место и роль морских транспортных коммуникаций в системе государственной политики, подчеркивая, что они демонстрируют осознание важности руководством страны линии по развитию морских транспортных коммуникаций. Приведенные автором аргументы и факты позволяют согласиться с его выводом о

последовательном возрастании геополитического и геоэкономического значения Северного морского пути для России.

Во второй главе диссертации автор обращается к проблемам развития Северного морского пути как национальной транспортной коммуникации. В данном аспекте автор рассматривает геополитическое и геоэкономическое значение этого проекта в качестве составной части международной транспортной системы. Проведенный анализ позволяет ему прийти к выводу о принципиальном значении данного проекта как важной составляющей различных (промышленной, энергетической и транспортной) граней государственной безопасности, развитие которого приведет к более быстрому развитию страны и повышению ее международного статуса в современной геополитической системе. Анализируя организационную структуру государственной политики по развитию Северного морского пути, автор обращает внимание на различные роли участников данного проекта, усматривая при этом в преимущественной ориентации на федеральные органы власти определенные слабости этой транспортной стратегии.

В заключительной части работы автор обращается к изучению места и роли субъектов АЗРФ в развитии Северного морского пути, государственно-частное партнерство в развитии СМП и взаимодействия России с иностранными государствами и бизнесом в целях обеспечения развития Северного морского пути в Арктике. В данной части работы автор обстоятельно проанализировал ситуацию последствий специальной военной операции России в Украине, а также влияния санкционного режима в его актуальном и перспективном форматах.

В данной связи автор обращает внимание на ограничения в доступе к важным промышленным технологиям и международным перевозкам, страхованию судов, уточняя, однако, что ряд рестрикций Россия уже научилась обходить с помощью нетривиальных решений отечественных компаний и помочь дружественных стран. Однако автор предупреждает, что в таких условиях амбициозные цели по грузоперевозкам, поставленные в

Плане-2022, могут быть и не достигнуты. Тем более, что по его оценке, все эти факторы пока еще не учитываются Правительством РФ в полном объеме, что может не лучшим образом отразиться на планировании развития Северного морского пути. В то же время данный проект следует рассматривать как стимул, повышающий значимость судоходства и даже развития Россией ее национальных морских коммуникаций.

В целом качество выводов, аргументированность и достоверность основных положений диссертационного исследования позволяет положительно оценить данную работу. В то же время при общем комплиментарном отношении к тексту можно отметить и ряд дискуссионных моментов, содержащихся в предлагаемой диссертации.

Так, автор имел больше возможностей обратить внимание на онтологические параметры государственной транспортной политики, уточнив, в частности, статус гражданской общественности как фактического или же гипотетического партнера и оппонента предлагаемых властями социально значимых проектов. В этой связи встает и вопрос о включении в определение государственной политики результатов осуществления поставленных целей. Коротко говоря, при всем разнообразии государственных политик (включая и содержащие в них отдельные, более частные проекты и программы) применительно к каждой из их разновидностей неизбежно встает вопрос об определении статуса населения в процессе разработки и реализации поставленных целей.

Потребность в уточнении субстанциональных позиций гражданских структур в теле государственной политики (стимулирующих различные противоречия в контексте фактического продвижения ее целей и замыслов) неразрывно связана и с пониманием роли межведомственной конкуренции, взаимодействием институтов исполнительной власти и бизнеса (как российского, так и зарубежного), а также другими аналогичными связями и механизмами, оказывающих существенное влияние на планирование и распределение ресурсов, тактику микро бюджетирования и т.д. Такое

содержательное расширение исследовательской проблематики могло бы представить более полную картину развития Северного морского пути.

Отметим также, что, несмотря на то, что сведения в приведенных автором таблицах дают достаточно аутентичный обзор влияния западных санкций на разрабатываемые Россией связанные с развитием Северного морского пути проекты, все же хотелось бы видеть более углубленный анализ этих данных. Впрочем, это замечание следует учесть при проведении будущих исследований.

Ну и в качестве некоторого гипотетического развития авторских подходов было бы интересно услышать его мнение относительно возможностей формирования совместного управления СМП Россией и Китаем (поскольку, как помнится, во время визита председателя КНР в Москву в 2023 г. президент Российской Федерации заявил о возможности создания совместного рабочего органа по развитию СМП). Каким же автору видится решение данного вопроса - стоит ли создавать российско-китайскую дирекцию по управлению СМП, организовывать совместную комиссию или же институализировать управляющую компанию ?

Однако высказанные суждения не влияют на общую положительную оценку представленной диссертации и не умаляют ее научного и прикладного значения. Данная диссертация представляет собой высоко квалифицированную, творческую и логически завершенную работу, отвечающую всем требованиям, предъявляемым к исследованиям подобного рода и свидетельствующую о наличии у автора должных профессиональных знаний и компетенций. Основные положения и выводы его диссертационного исследования представляются вполне обоснованными и достоверными.

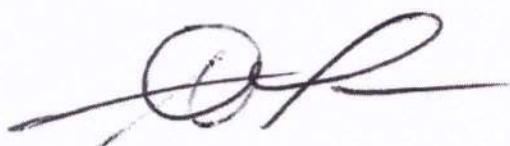
Суммируя сказанное, можно констатировать, что диссертация Бхагвата Джавахара Вишну: «Государственная политика в сфере развития национальных морских транспортных коммуникаций (на примере Северного морского пути)» полностью соответствует основным требованиям, установленным Приказом от 19.11.2021 № 11181/1 «О порядке присуждения

ученых степеней в Санкт-Петербургском государственном университете», а 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.

Доктор политических наук, профессор,  
заведующий кафедрой политического анализа  
факультета государственного управления  
Московского государственного университета  
имени М.В. Ломоносова

А.И. Соловьев



Доктор полит. наук А.И.Соловьев  
затвержено  
30.10.2023