

## **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**

### **1. Актуальность темы диссертационного исследования.**

Достаточно хорошо известно, что транспортная отрасль стран Балтии имеет большое значение для их экономики. При этом в течение весьма длительного времени соответствующая транспортная инфраструктура используется, прежде всего, для обеспечения транзитных перевозок. Речь идет о продукции, производимой не только в сопредельных государствах. Прибалтийские порты стали своеобразными внешнеторговыми воротами для многих евразийских предприятий. В данных условиях именно потоки зарубежных товаров определяют востребованность и степень загрузки конкретных маршрутов доставки.

Вступление Эстонии, Латвии и Литвы в Европейский союз (ЕС) создало применительно к последним двум десятилетиям новые приоритеты и условия развития как в целом народно-хозяйственных комплексов указанных государств, так и их транспортной инфраструктуры в частности. С одной стороны, появилась возможность получать финансовую и техническую поддержку ЕС, а с другой – принципиальное значение приобретает необходимость соблюдения требований, выдвигаемых региональными регуляторами. Указанное обстоятельство делает весьма значимым изучение принципов и механизмов поддержки национальной транспортной отрасли стран-членов Евросоюза и эмпирический анализ предлагаемых финансовых программ. Эти факторы любопытным образом накладываются на некие долгосрочные тенденции развития инфраструктуры прибалтийских стран, для выявления которых уместным представляется развернутый

исторический экскурс. Резкое обострение международной напряженности с весны 2022 года формирует целую совокупность новых вызовов и придает особую актуальность оценке текущей ситуации и попытке дать прогноз развития транспортной политики стран региона Балтийского моря.

Рассуждая более конкретно, важно отметить, что доминирование транзитных перевозок и учет данного обстоятельства в национальных транспортных стратегиях стран Балтии представляют собой серьезную проблему как в теоретическом, так и в практическом плане. Имеются в виду, прежде всего, риски и возможные негативные последствия чрезмерного интереса к транзиту и создания отдельных объектов, специализирующихся именно на таких перевозках. В случае изменения экономического ландшафта или геополитической обстановки стороны, генерирующие потоки, могут перейти на альтернативные маршруты доставки. Обоснованная оценка подобных перспектив с позиций сегодняшнего дня является очень востребованной.

## **2. Обоснованность выдвигаемых научных положений, выводов и рекомендаций**

Представленные в диссертационном исследовании С.А. Евтиховой научные положения, выводы и рекомендации характеризуются приемлемой степенью достоверности и обоснованности, что подтверждается рядом моментов.

Во-первых, при написании работы было использовано достаточное количество публикаций (всего 202 источника, включая официальные документы, статистические сборники, аналитические доклады международных организаций научные статьи и монографии).

Во-вторых, результаты исследования отражены в 7 публикациях, включая статьи в зарубежных изданиях и в изданиях, входящих в Перечень научных изданий ВАК РФ.

Помимо этого, была проведена апробация материалов диссертации на семи международных научных конференциях в Санкт-Петербурге, Антверпене и Варшаве.

В-третьих, в процессе исследования используются официальные статистические данные и релевантные методы исследования. Для проверки выдвигаемых гипотез применяется современный научный инструментарий, включая корреляционный анализ.

В-четвертых, диссертационное исследование содержательно соответствует пунктам Паспорта специальности 5.2.5. Мировая экономика.

### **3. Основные научные результаты исследования и их новизна.**

Представленное диссертационное исследование состоит из введения, трех глав, заключения, списка литературы. Данная структура позволяет в целом раскрыть объект и предмет исследования, достичь сформулированные цели и решить поставленные задачи. Определенной научной новизной и теоретической ценностью обладают:

во-первых, попытка систематизации и обобщения развития транспортного сектора стран Балтии в исторической ретроспективе (п. 1.2.);

во-вторых, выявление изменений транзитных возможностей транспортной инфраструктуры прибалтийских стран после введения антироссийских санкций в 2022 г. в рамках предложенной соискателем классификации географической структуры грузового транзита. Автор оценивает перспективы белорусского транзита, потребности Калининградского транзита, а также возможности перевалки российских внешнеторговых грузов в отечественных портах (п.3.2.);

в-третьих, введение в научный оборот понятия «коопетиция морских портов» (с.116-120). В результате сопоставления структуры грузов, переваливаемых в портах, (с. 121-126) показано, что использование стратегии коопетиции целесообразно в случае «оживления» конъюнктуры мировых товарных рынков, а также при возникновении непредвиденных обстоятельств (с. 128-131). Введение антироссийских санкций привело к

перераспределению транзитных потоков и, как результат, к усилению конкуренция портов стран Балтии за привлечение альтернативных грузов (сс. 133-144);

в-четвертых, обобщение принципов и методов поддержки транспортных проектов в Евросоюзе (сс. 81-86, 94-97, 98-99).

#### **4. Дискуссионные положения и замечания по диссертационной работе.**

При оценке представленной диссертационной работы необходимо обратить внимание на имеющиеся в ней недостатки и дискуссионные моменты:

Во-первых, фактическое содержание параграфа 1.1 во многих его местах непосредственно к заявленной теме параграфа 1.1 (Транспортная инфраструктура как объект региональной экономической политики: вопросы теории и методологии) привязан недостаточно. Как таковой параграф носит во многом фрагментарно-реферативный характер, не производит впечатление целостного научного текста.

Во-вторых, смысл исторического экскурса, как мне кажется, должен состоять (особенно учитывая рассуждения автора в параграфе 1.1 об «эффекте колеи») в выявлении неких долгосрочных тенденций, предопределивших современную траекторию развития рассматриваемых портов. Но, к большому сожалению, в параграфе 1.2 мы находим преимущественно просто некий набор фактов без их должного осмысления и в прискорбно большом количестве случаев без ссылок на источники информации. Таблица 1, которая, как утверждает автор, обобщает исторический экскурс, мало что дает для серьезного обобщения. Предшествующее ей утверждение о том, что «развитию и процветанию портов стран Балтии способствовала политическая стабильность» С.58 вызывает в лучшем случае недоумение. Отдельно отмечу, что, на мой взгляд, исследованию явно не хватает четкости и внятности в части осмысления значения советского периода для развития большинства

рассматриваемых портов (исключение, пожалуй, только порты Лиепай и, отчасти, Клайпеды).

В-третьих, в главе 2, хотелось бы видеть больше материала, непосредственно относящегося к непосредственному объекту исследования. И в параграфе 2.1, и в параграфе 2.2, как представляется, избыточно много внимания уделяется общеевропейским сюжетам в ущерб рассмотрению стран Балтии как таковых.

В-четвертых, применительно к во многом безусловно уместному параграфу 3.2 возникает вопрос, насколько можно делать сколько-нибудь серьезные выводы на таком коротком отрезке времени.

В-пятых, не могу не отметить, что в целом, в редакционном плане текст далек от совершенства. Приведу лишь один, вызывающий, мягко говоря, недоумение, пример. На с. 16 диссертации читаем: «Немногочисленные успешные проекты (*имеются в виду инфраструктурно-пространственные проекты – С.С.*) отмечались в тех случаях, когда ученые выступали в качестве консультантов в соответствующих правительствах. Так, будучи сотрудником бюро планирования и землеустройства СС, В. Кристалер работал над проектом переустройства оккупированных фашистской армией территорий – Чехословакии, Польши и Советского Союза – в целях их заселения немецкими фермерами.» Подобный пассаж, особенно в контексте текущей ситуации, представляется крайне неуместным.

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

Указанные выше недостатки ухудшают общее впечатление от работы, но все-таки не изменяют ее общей положительной оценки и соответствующего общего вывода, заключающегося в следующем:

Диссертационное исследование Евтиховой Светланы Александровны на тему «Региональная экономическая политика как фактор формирования транспортной

инфраструктуры стран Балтии» представляет собой самостоятельную, завершённую научно-квалификационную работу, выполненную на актуальную и практически значимую тему. Оно соответствует основным требованиям, установленным Приказом от 19.11.2021 № 11181/1 «О порядке присуждения ученых степеней в Санкт-Петербургском государственном университете», а 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 мировой экономики  
Санкт-Петербургского государственного  
университета



Сутырин С.Ф.

20.11.23