ОТЗЫВ

официального оппонента

доктора экономических наук, доцента

Куршаковой Натальи Борисовны

на диссертационную работу Беломестнова Ивана Викторовича

«Совершенствование экономического инструментария оценки транспортно-логистической инфраструктуры приграничного региона»

Актуальность избранной темы.

Пространственное развитие субъектов Российской Федерации во многом зависит от развития сети транспортной и логистической инфраструктуры регионов, раскрытия транспортно–транзитных и логистических потенциалов, создания транспортно–логистических систем на макро – и микроуровне, внедрения новых технологий в сфере транспортировки грузов, формирования современных форм взаимодействия между участниками цепей поставок.

В условиях значительных геополитических изменений настоящего периода, трансформации экономических систем, формировании единого экономического пространства развитие транспортно-логистической инфраструктуры (ТЛИ) Азиатской части России, включая приграничные регионы, приобретает первостепенное социально-экономическое значение для обеспечения устойчивого развития субъектов Российской Федерации, способствует увеличению международной торговли со странами глобального Юга, укрепляет связи между различными территориями, стимулирует экономический рост в России. ТЛИ создает условия для эффективной работы транспортной сети, обеспечивает непрерывность и безопасность транспортно-логистических процессов. В связи с чем решение актуальных проблем оценки развития ТЛИ имеет существенное значение не только для экономики отдельных регионов, но для страны в целом.

Практически полная приостановка международной логистики на западном направлении, разрыв международных цепей поставок, звеньями в которых выступали хозяйствующие субъекты стран – членов Европейского союза, привели к острой необходимости приведения состояния ТЛИ на юге и востоке страны в соответствие требуемому уровню качества процессов перевозки, пропускной и провозной способности.

Особенно ярко это проявилось при изменении направлений транспортных потоков с Запада на Восток, когда транспортный потенциал восточных приграничных регионов не смог удовлетворить увеличенные потребности экономики страны в перевозках по данному направлению, что в

итоге привело к вынужденному повышению стоимости и увеличению сроков доставки грузов.

Наблюдаемое несоответствие транспортно–логистического потенциала (ТЛП) потребностям экономики в условиях переориентации зарубежных транспортных потоков обосновывает необходимость развития ТЛИ приграничных регионов Дальнего Востока, как в рамках государственных программ развития, так и за счет частных инициатив. В этой связи одной из ключевых задач развития ТЛИ является развитие потенциала внутри страны и на международном уровне, обеспечение соответствия и возможного опережающего развития потребностям социально-экономического развития регионов и государства в целом.

Современные тенденции в развитии ТЛИ связаны с реализацией стратегического направления в области цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации (распоряжение Правительства РФ от 21 декабря 2021 г. N 3744-р), внедрением новых технологий, цифровизации транспортно-логистических процессов, совершенствованием систем управления и контроля для обеспечения оптимизации всех звеньев цепи поставок, сокращения сроков оформления документов, времени доставки грузов, улучшения качества транспортных и логистических услуг, сокращения логистических издержек в цепях поставок.

Несмотря на принимаемые меры и затрачиваемые ресурсы, стоит признать отсутствие в настоящем периоде значительного прорыва в развитии ТЛИ приграничных регионов, незрелость цифровых решений, направленных на создание системы «единого окна» для транспортной отрасли и сферы логистики. В связи с чем предложенные в диссертации модели количественной оценки эффективности функционирования ТЛИ, направленные на устранение противоречий между существующим и необходимым уровнями развития ТЛИ приграничного региона, представляют методическую и практическую значимость. Существенное прикладное значение имеет и расширение методологической базы процессных подходов к системному регулированию транспортно-логистических барьеров, возникающих при организации перевозок.

Таким образом, вышесказанное указывает на то, что тема диссертация Беломестнова Ивана Викторовича является обоснованно актуальной на текущей стадии развития отечественной экономики и транспортно-логистической инфраструктуры страны.

Степень обоснованности научных положений, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертации.

Научные положения, выводы и рекомендации, представленные в

диссертации, базируются на глубоком и всестороннем анализе результатов современных исследований в области оценки экономической эффективности развития транспортно-логистической инфраструктуры, развития регионального транспортно-логистического потенциала, изучении широкого круга научных публикаций отечественных и зарубежных авторов по исследуемой проблеме, а также апробацией разработанных соискателем методических положений.

Аргументированность выводов, сформулированных в диссертации, обусловлена использованием программных и нормативных документов Правительства Российской Федерации, Минтранса России, ФГКУ Росгранстрой, а также публикаций в специализированных периодических изданиях.

Достоверность и новизна полученных результатов.

Достоверность результатов диссертационной работы Беломестнова И.В. подтверждается анализом особенностей функционирования транспортно-логистической инфраструктуры, а также проведенными экспериментом и исследованиями.

Теоретические и практические результаты, выводы рекомендованы к практическому применению на уровне субъектов транспортно–логистической системы регионов, организаций и подразделений транспортно-логистической инфраструктуры, отдельных учреждений и ведомств в органах государственной власти.

Обоснованность и репрезентативность результатов подтверждена 21 публикацией в открытой печати, из которых 7 статей в изданиях, входящих в Перечень ведущих научных рецензируемых изданий ВАК Минобрнауки России, одна статья в международных базах цитирования и одна монография.

В ходе исследования автором были получены следующие существенные научные результаты, обладающие научной новизной:

– определены и систематизированы общеэкономические и специфические факторы, влияющие на процесс перемещения и переработки грузов в транспортно-логистических системах, в том числе в приграничном регионе;

– разработана модель оценки влияния факторов на процессы развития, протекающие в транспортно-логистической инфраструктуре на основе расчета интегрального показателя;

– проведена систематизация эффектов, получаемых участниками стратегических партнерств по различным направлениям взаимодействия, позволяющая разработать и оценить влияние заинтересованных сторон – субъектов стратегического партнерства на развитие транспортно-

логистического потенциала рассматриваемого полигона;

– сформированы критериальные подходы к выбору предпочтений для управления транспортно-логистическими барьерами;

– предложена и апробирована модель организации цифровой среды для функционирования транспортно-логистической инфраструктуры.

Теоретическая и практическая значимость полученных автором результатов.

Теоретическая база исследования основывается на использовании теорий: трансформации экономических систем, инвестиционного и инновационного развития, развития отраслевой экономики, транспортных систем, анализа и прогнозирования конъюнктуры транспортных рынков.

Теоретическая значимость исследования заключается в анализе и систематизации факторов трансформации транспортно-логистической инфраструктуры, а также разработке теоретико-методических положений развития транспортно-логистической инфраструктуры на основе процессного организационно-инновационного управления транспортно-логистическими барьерами регионов.

Практическая значимость результатов состоит в том, что разработанные методические рекомендации по оценке развития транспортно-логистической инфраструктуры, а также конкретные подходы и меры, направленные на снижение барьеров, нашли применение в деятельности Федерального государственного казенного учреждения «Дирекция по строительству и эксплуатации объектов Росграницы» (ФГКУ Росграстрой), Министерства по развитию транспорта, энергетики и дорожного хозяйства Республики Бурятия.

Наряду с внедренными в деятельность отрасли решениями, исследования автора содержат ряд новых теоретических положений, которые также возможно рекомендовать к апробации: общая структура Единой интегрированной государственной информационной системы транспортно-логистической инфраструктуры (ЕИГИС ТЛИ), система учета фактора времени при определении экономического эффекта от модернизации ТЛИ и другие решения.

Оценка содержания диссертации, её завершенность.

Анализ содержания диссертационной работы Беломестнова И.В. показал, что оно соответствует теме исследования и профилю диссертационного совета, а также требованиям Положения ВАК, предъявляемым к кандидатским диссертациям.

Поставленная цель и вытекающие из нее задачи (с. 6–7) определили структуру работы: диссертация состоит из введения, трех глав, заключения,

отражающего перспективы применения результатов исследования, списка литературы и приложений. Работа изложена на 191 странице основного текста и 10 страницах приложений.

В первой главе диссертации на основе обзора экономической литературы раскрыты несколько методологических подходов к рассмотрению сущности транспортно-логистической инфраструктуры регионов (с. 15–18). К первому отнесены труды исследователей отраслевой специфики транспортной инфраструктуры (ТИ) и транспортных систем, где в основном рассматривается системообразующая роль ТИ, а также вопросы, характеризующие «уровень плотности, связанности и структурированности экономического пространства региона» (с. 16). Ко второму – исследования ученых, в которых преобладают выделение логистической функции ТЛИ, указываются проблемы многоуровневых региональных логистических центров с позиции интересов государства по обеспечению товарной и продуктовой безопасности на основе распределения товарно-материальных потоков и возможного изменения цепей поставок (с. 17–18).

Исследованы факторы и проблемы, обуславливающие процессы ТЛИ страны в целом (с. 13–15, с. 23), и приграничных регионов Дальнего Востока в частности (с.19), отмечены инфраструктурные ограничения для экономического развития регионов, выделены основные направления развития ТЛИ Восточной части страны (с. 20–24).

Проанализированы экономические условия развития транспортно-логистического потенциала регионов, представлено стратегическое видение двух направлений изменений в ТЛИ: в основе первого – учет влияния общеэкономических факторов и тенденций, относящихся к инновационно-технологической трансформации ТЛИ, второго –региональных факторов и тенденций, в том числе ограничений, которые в совокупности с преференциями определяют пути социально-экономического развития регионов и трансформации ТЛИ (с. 32-40).

Проведен обзор и описание существующих в теории методических подходов к экономической оценке развития транспортно-логистической инфраструктуры с точки зрения инвестиций, играющих важнейшую роль в наращивании ТЛП, обеспечении устойчивости развития субъектов ТЛИ и экономики регионов в целом, а также эффективности инвестиционных процессов в ТЛИ (с. 40–43).

В целом автором исследования рассмотрены общеэкономические и специфические для регионов факторы, а также социальные и технологические процессы, обусловливающие необходимость стратегических изменений в ТИ и ТЛП потенциале приграничных регионов;

выявлено их влияние на процессы развития, протекающих в ТЛИ приграничных регионов Дальнего Востока.

Во второй главе проведена оценка эффективности развития регионального ТЛП на основе предложенного автором интегрального подхода; раскрыты функциональные особенности организационно-экономических барьеров в приграничных регионах; проведена оценка влияния концентрации барьеров на обеспечение баланса экономических предпочтений в транспортно-логистической инфраструктуре.

На основе изложенных методических подходов к оценке эффективности инвестиций, выполненной систематизации направлений взаимодействия (экономических, социальных, экологических, производственно-технологических, политических) при использовании государственно-частного партнерства как эффективного инструмента для обновления и развития ТЛИ, а также на основе эффектов, получаемых стратегическими партнерами (с. 44–46), автором сформулированы направления оценки эффективности интегрированных региональных проектов в развитие ТЛИ (с. 47–49). Исходя из выделенных направлений предложена авторская методика оценки ТЛП, структура и содержание показателей для расчета, методические подходы по определению значений, примеры ресурсных, процессных показателей, показателей региональных ориентиров развития транспортных перевозок (с. 50–52), позволяющих оценить ТЛП региона. В работе приведен пример расчета показателей ТЛП регионов Дальнего Востока (с. 53–54).

Исходя из научных положений, предложенный в работе методический подход к оценке степени наличия инфраструктуры и спроса на ее развитие, а также к оценке ТЛП с позиции совокупности ресурсных, процессных и регионально-ориентированных показателей, с учетом применения коэффициентов их значимости, установленных сторонами, заинтересованными в развитии ТЛИ (стейкхолдерами), позволяет выявить эффективность функционирующей ТЛИ и определить ее соответствие будущим потребностям (с. 55).

В ходе исследования отмечено возрастающее влияние на развитие ТЛИ транспортно-логистических барьеров (ТЛБ), под которыми понимаются «преграды или ограничения в деятельности ТЛИ, а также акселераты или преимущества, предоставляемые определенному участнику транспортных потоков» (с. 65). Составлена классификация видов транспортно-логистических барьеров развития ТЛИ по выделенным признакам, указаны причины возникновения (с. 62–64), разработана схема взаимозависимости составных частей ТЛП региона (с. 66), заключающаяся в имеющихся

взаимодействиях в ТЛИ при организации и использовании ТЛП для транспортных потоков с позиции оптимизации параметров по всем элементам ТЛИ и ТЛБ.

В качестве показателя эффективности инвестиций в развитие ТИ региона предложено использовать коэффициент концентрации (насыщенности) транспортно-логистических барьеров (с. 83, 85). На примере Республики Бурятия проведен расчет наличия ТЛБ в транспортной инфраструктуре региона (с. 85–87), сформирован алгоритм последовательной оптимизации критериев развития ТЛИ (с. 88–89), представлена процедура развития ТЛИ на основе управления ТЛБ с установлением согласованных приоритетов заинтересованных сторон развития ТЛИ (с. 91-93).

В третьей главе диссертации раскрыт процессный подход к системному регулированию транспорно-логистических барьеров, основу которого составляет предложенная поточно-проектная модель ТЛБ. В исследовании доказано, что логика преобразований ТЛИ заключается в разбиении бизнес-процессов по функциональному признаку видов деятельности и по структурному признаку операций и переходов между ними. Спецификой такого подхода к развитию ТЛИ является и разбиение транспортного потока на партии, где связующим механизмом процесса преобразований становится формирование отношений предшествования, а также совместность процессов и операций. Данный подход позволяет провести анализ возможности концентрации операций и переходов, ускорения и синтеза новой структуры бизнес-процессов (с. 103–107).

Автором разработан алгоритм выбора предпочтений для экономического регулирования ТЛБ на пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации (с.120), составлен комплекс мероприятий управления ТЛБ при развитии ТЛИ (с. 121), содержание которых изложено в таблице 3.4 (с. 122–123), предложена формула для расчета эффекта от применения мероприятий (с. 123-124).

В этом же разделе представлена авторская концепция построения архитектуры Единой интегрированной государственной информационной системы транспортно-логистической инфраструктуры (с. 126-127).

Отдельный параграф посвящен раскрытию автором структурированного подхода к оценке эффективности развития объектов ТЛИ. Выделены особенности, структура, функции интегрированных региональных проектов проектов ТЛИ (с. 155-158), в т. ч. на примере проектов развития ТИ Республики Бурятия (с.160-162), предложен и обоснован методический подход к оценке их эффективности, где в качестве метода используется интегрированный сравнительный подход к

экономической оценке инвестиций в развитие ТЛИ (с. 167).

В заключении диссертации автором представлены выводы, предложения по практическому использованию полученных результатов и перспективы дальнейшего развития исследований.

Соответствие диссертации и автореферата установленным требованиям.

Анализ автореферата соискателя Беломестнова Ивана Викторовича показал, что он раскрывает основные положения и выводы, содержащиеся в диссертационной работе.

Диссертация и автореферат оформлены согласно требованиям ГОСТ Р 7.0.11–2011, системы стандартов по информации, библиотечному делу, а также структуре и правилам оформления диссертационных работ. В тексте диссертации имеются ссылки на список литературы, включая ссылки на работы, опубликованные автором по теме диссертации.

Достоинства и недостатки в содержании и оформлении диссертации.

Несмотря на достаточно высокий научный уровень и глубину проведенного исследования, целесообразно выделить определенные недостатки диссертации:

1. Автор в ходе диссертационного исследования выполнил большую исследовательскую работу по раскрытию факторов и процессов развития ТЛИ приграничных регионов, обоснованию научно-методических подходов и экономических инструментов управления для оценки перспектив их развития. Однако, поскольку в качестве предмета диссертационного исследования выступают «организационно-экономические взаимосвязи в процессах развития ТЛИ» (с.7), следовало одну из задач посвятить рассмотрению форм и видов взаимосвязей (отношений), возникающих между участниками этих процессов. Возможно, в результате были бы выявлены специфические взаимосвязи, присущие субъектам государственно-частного стратегического партнерства ТЛИ, состав которых указан на с. 67, с. 89, или субъектам ТЛИ, или общие взаимосвязи между двумя группами.

Кроме того, в отношении субъектов ТЛИ непонятно, какой подход к субъектному составу используется автором (комплексности оказываемых субъектами услуг, или закрепленного за субъектами функционала, или интеграции и координации транспортно-логистической деятельности, или какой-то иной). В диссертации не удалось обнаружить классификацию субъектов ТЛИ, на стр. 4 перечислены лишь элементы ТЛИ, на стр. 22 – ее компоненты, на рисунке 2.12 (с. 89) – указан перечень субъектов ТЛИ в части установления критериев приоритетов, на рисунках 2.14 (с. 100), 3.2 (с. 120)

этот же перечень отнесен уже к системе ТЛИ. Такое разнообразие затрудняет восприятие, поэтому целесообразно уточнить состав основных субъектов ТЛИ и признак, по которому они объединены.

2. Автором исследования при описании и систематизации различных подходов к транспортно-логистической инфраструктуре недостаточно подробно представлены обобщающие характеристики логистического подхода в сравнении с транспортным (с. 14–17) и не раскрыт комплексный подход, основанный на бизнес-процессе «производство–транспортировка–распределение–потребление» (с. 18). Из-за отсутствия в работе описания комплексного подхода к ТЛИ, возникает вопрос – почему из бизнес-процесса исключено снабжение (обеспечение материально-техническим ресурсами), ведь одной из его функций является организация доставки сырья, материалов, комплектующих для производства.

3. На стр. 22 автор приводит следующее определение транспортно-логистической инфраструктуры – «технологический комплекс, который включает в себя саму систему ТЛИ (транспортные средства в регионе по видовым направлениям ТЛИ, пути сообщения с соответствующей обязательной инфраструктурой обслуживания по видовым направлениям транспортной инфраструктуры), а также логистическую систему обслуживания грузов и пассажиров, логистические узлы, в том числе транспортно-логистические центры, с учетом системных точек пунктов отгрузки и прибытия». Возникает вопрос – эта дефиниция относится к общему понятию ТЛИ или к видовому – ТЛИ региона (приграничного региона). Если это видовое определение, то каковы его существенные признаки, отличающие его от родового определения.

Также стоит раскрыть значение понятий, содержащихся в определении ТЛИ, – «система ТЛИ» и «логистическая система обслуживания грузов». Целесообразно пояснить, насколько точно в этой трактовке отражается комплексный подход к ТЛИ, основанный на бизнес-процессе «производство–транспортировка–распределение–потребление», который, как указано на стр.18, автор взял за основу диссертационного исследования.

4. На стр.19 отмечается, что автором на примере Республики Бурятия проведен анализ перспектив и проблем развития транспортной инфраструктуры (ТИ) в целях повышения транспортно-логистического потенциала. В исследовании приведены зоны локализации и интенсивного развития транспортной инфраструктуры Республики Бурятия, показатели плотности железных дорог восьми субъектов Дальневосточного Федерального округа, в том числе на 100 тыс. чел. населения, объемы отправление грузов железнодорожным транспортом, сделаны

промежуточные выводы по рисункам 1.3–1.6 относительно регионов, имеющих лучшие показатели. Однако обобщающий вывод о проблемах и перспективах развития ТИ Республики Бурятия в целях повышения ТЛП по результатам анализа в параграфе 1.1 не представлен.

5. Несмотря на то, что в диссертационной работе подробно рассмотрено понятие транспортного потенциала (с. 24–25), указаны направления и проблемы его развития (с. 26–29), тем не менее, ни специфика понятия «логистический потенциал», ни понятия «транспортно-логистический потенциал» не раскрывается. Хотя на странице 24 автор и предлагает подробнее рассмотреть понятие ТЛП, но приводит только дефиницию этого термина без ссылки на источник, возможно, это авторская трактовка. В ней ТЛП представляется как система, состоящая из факторов, ресурсов, механизмов, условий, участников рынка и контрагентов. На странице 47 автор возвращается к рассмотрению вопросов ТЛП, под которым понимает «совокупность предпосылок развития и организацию взаимодействия субъектов ТЛИ через определение потребности и емкости региона в транспортно-логистических услугах». Это же определение содержится и в автореферате на стр. 10. Еще одна трактовка понятия ТЛП представлена на странице 7 автореферата «совокупность региональных предпосылок развития активов и организация взаимодействия субъектов ТЛИ через определение экономических, социальных, политических и экологических потребностей и емкости региона в транспортно-логистических услугах, а также ресурсов и процессов ТЛИ в целях обеспечения эффективной организации текущих и перспективных транспортных потоков».

С научной точки зрения в диссертации целесообразно было привести одно основополагающее значение термина ТЛИ, сразу после его первого употребления. Если же автору потребовалось рассмотреть это понятие с определенных позиций, выделить конкретный аспект, то в диссертационной работе следовало изложить алгоритм выполненных действий и руководствоваться правилами формулирования расширенного определения.

6. В параграфе 1.2 под названием «Экономические условия развития транспортно-логистического потенциала трансграничного региона» выделяются направления анализа емкости региона по отношению к транспортной инфраструктуре – транспортно-экономической, транспортно-экологической, транспортно-социальная, транспортно-политическая. Вместе с тем обобщение экономических условий в виде вывода автором не сделано, кроме того, не совсем понятно, к чему относятся результаты – к трансграничным регионам или к приграничным, или регионам вообще.

7. Отсутствие в диссертационном исследовании четко выделенного понятия транспортно-логистического потенциала сказывается на восприятии разработанной автором схемы взаимозависимости составных частей транспортно-логистического потенциала региона (с. 66). Не совсем понятно, как были определены составные части ТЛП, указанные на схеме, как эти части соотносятся с элементами структуры транспортно-логистического потенциала региона, изображенными на рисунке 2.3 (с. 49). Также требуется пояснить, почему автор в структуру ТЛП (с.49) включает субъектов рынка транспортных услуг, а не субъектов транспортно-логистических услуг.

8. В разделе 2.3 автор приводит пример расчета коэффициента концентрации транспортно-логистических барьеров на магистральной железнодорожной инфраструктуре Республики Бурятия по путям сообщения (с.85), было бы целесообразно дополнить раздел сравнительным расчётом указанного показателя среди других регионов Дальнего Востока, а также привести исходные данные для расчета показателей концентрации барьеров на региональных и муниципальных автомобильных дорогах, поскольку в разделе указаны только их коэффициенты (с.86).

9. На стр.91 автор указывает на недостаток существующих систем стратегического управления ТЛИ, заключающийся «в отсутствии эффективных механизмов координации действий субъектов видовых систем ТЛИ, инфраструктуры их функционирования и развития, потребителей услуг, органов государственного управления, общественных организаций и других сторон, заинтересованных в развитии ТЛИ». В диссертации уместно было бы дать пояснение видовым системам ТЛИ и их субъектам, показать состав инфраструктуры функционирования и развития видовых систем ТЛИ, это позволило бы избежать тавтологии в тексте. При разработке процедуры развития ТЛИ региона на основе управления ТЛБ (с.91-93), наряду с содержанием этапов, необходимо было четко выделить предлагаемые механизмы, благодаря которым может быть достигнуто установление согласованных приоритетов заинтересованных сторон развития ТЛИ.

10. На стр.125 автор отмечает, что «для реализации рассмотренных подходов был разработан информационно-аналитический блок выбора проекта развития пунктов пропуска, который в дальнейшем должен войти в Единую интегрированную государственную информационную систему транспортно-логистической инфраструктуры (далее – ЕИГИС ТЛИ)». Важно дать пояснение, какие подходы имеет в виду автор или в каком параграфе они им рассматривались. Кроме того неясно, где результаты разработки информационно-аналитического блока, если далее автор переходит к формированию авторского подхода к созданию ЕИГИС ТЛИ, предлагая

кластерный и функциональные подходы к построению архитектуры ЕИГИС ТЛИ (с.126–127). Также требуется уточнить содержание кластеров, изображенных на рисунке 3.6.

11. Параграф 3.3 «Подход к оценке эффективности развития объектов ТЛИ» (с.154) начинается с перечисления проблем и направлений развития транспортно-логистической инфраструктуры Республики Бурятия. Непонятно, это обобщение ранее полученных результатов или авторское видение, не требующее доказательств.

12. Стоить отметить наличие в диссертации фактов неоднократного повторения слов и выражений. К отдельным рисункам – 1.2 (с.14), 2.2 (с.48) не дано пояснений. Рисунок 2.2 «Влияние факторов и процессов трансформации на развитие транспортно-логистической инфраструктуры региона» логичнее было представить в первой главе, где автор раскрывает стратегическое видение изменений в ТЛИ регионов. Если же в нем объединены результаты, полученные при обосновании интегрального подхода к экономической оценке эффективности развития регионального ТЛП, то целесообразно указать, как они были получены, иначе возникает вопрос – какую смысловую нагрузку несет данный рисунок в параграфе 2.1.

В целом отмеченные недостатки не влияют на положительную оценку диссертационной работы, которая содержит решение задач по обоснованию нового подхода к экономической оценке транспортно-логистической инфраструктуры приграничного региона через оценку транспортно-логистического потенциала, как интегрального показателя, учитывающего ресурсно-структурную, процессную и регионально-ориентированную составляющие.

Заключение о соответствии диссертации критериям, установленным «Положением о присуждении ученых степеней».

Диссертация подготовлена в виде рукописи, написана автором самостоятельно, обладает внутренним единством и содержит новые научные результаты и положения, выдвигаемые для публичной защиты, и свидетельствует о личном вкладе автора диссертации в науку. В диссертации имеются сведения о практическом использовании полученных научных результатов, которые свидетельствуют о личном вкладе соискателя (п. 10 Положения о порядке присуждения ученых степеней).

Основные научные результаты диссертации достаточно полно отражены в ведущих рецензируемых научных журналах и изданиях, рекомендованных ВАК России, что соответствует критериям, установленных п. 11 Положения о порядке присуждения ученых степеней.

В работе автор ссылается на используемые источники по

рассматриваемой тематике, а также собственные публикации по теме исследования, выполненные как самостоятельно, так и в соавторстве (п. 14 Положения о порядке присуждения ученых степеней).

Диссертация Беломестнова И.В. на тему: «Совершенствование экономического инструментария оценки транспортно-логистической инфраструктуры приграничного региона» является самостоятельной научно-квалификационной работой, в которой содержится решение актуальных задач, имеющих существенное значение для совершенствования системы оценки экономической эффективности транспортно-логистической инфраструктуры приграничного региона.

На основании анализа диссертации можно констатировать, что она отвечает требованиям, предъявляемым ВАК Минобрнауки России к диссертациям на соискание ученой степени кандидата экономических наук в соответствии с п. 9 «Положения о присуждении ученых степеней», а ее автор, Беломестнов Иван Викторович, заслуживает присуждения ученой степени кандидата экономических наук по специальности 5.2.3 – Региональная и отраслевая экономика (транспорт и логистика).

Официальный оппонент:
доктор экономических наук,
доцент Куршакова Наталья Борисовна

25 марта 2024 г.

Сведения об оппоненте:
Куршакова Наталья Борисовна - доктор экономических наук, доцент, профессор кафедры «Экономика транспорта, логистика и управление качеством» ФГБОУ ВО «Омский государственный университет путей сообщения», г. Омск (644046, Россия, г. Омск, пр. Маркса, 35, тел. 8 (3812) 31-06-48, e-mail: nbk2004@mail.ru), докторская диссертация защищена по специальности 08.00.10 – Финансы, денежное обращение и кредит.

Подпись Куршаковой Н.Б. заверяю

Начальник УКД и ПО ОмГУПС *Попова Ольга Николаевна*