

ЗАКЛЮЧЕНИЕ ДИССЕРТАЦИОННОГО СОВЕТА 44.2.007.01,
СОЗДАННОГО НА БАЗЕ ФЕДЕРАЛЬНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО
БЮДЖЕТНОГО ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО УЧРЕЖДЕНИЯ ВЫСШЕГО
ОБРАЗОВАНИЯ «СИБИРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ» ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ПО ДИССЕРТАЦИИ НА
СОИСКАНИЕ УЧЕНОЙ СТЕПЕНИ КАНДИДАТА НАУК

аттестационное дело № _____
решение диссертационного совета от 19 апреля 2024 г. №2

О присуждении Беломестнову Ивану Викторовичу, гражданину Российской Федерации ученой степени кандидата экономических наук.

Диссертация «Совершенствование экономического инструментария оценки транспортно-логистической инфраструктуры приграничного региона» по специальности 5.2.3 - «Региональная и отраслевая экономика» (транспорт и логистика) (экономические науки) принята к защите 12 февраля 2024 года (протокол № 1) диссертационным советом 44.2.007.01, созданным на базе федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Сибирский государственный университет путей сообщения», федерального агентства железнодорожного транспорта (630049, г. Новосибирск, ул. Д. Ковальчук, 191), (Приказ Минобрнауки России от 20 июля 2022 г. № 912/нк о создании диссертационного совета).

Соискатель Беломестнов Иван Викторович, 19 мая 1995 года рождения. В 2018 году соискатель с отличием окончил федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Восточно-Сибирский государственный университет технологий и управления» с присвоением квалификации магистр по направлению подготовки 38.04.01 - «Экономика». С 2016 г. работал на различных должностях в системе «Росгранстрой» (г. Улан-Удэ). В 2022 году соискатель был прикреплен к ФГБОУ ВО «Восточно-Сибирский государственный университет технологий и управления» для сдачи кандидатских экзаменов, и в 2023 году – к ФГБОУ ВО «Сибирский государственный университет путей сообщения» для сдачи кандидатских экзаменов (справка о сдаче кандидатских экзаменов № 104/593 от 07.11.2023 г.) и работы над кандидатской диссертацией по научной

специальности 5.2.3 – «Региональная и отраслевая экономика» (приказ № 568-к от 03.05.2023 г.). После участия в конкурсе «Лидеры России» был переведен в федеральное государственное казенное учреждение «Дирекция по строительству и эксплуатации объектов Росграницы» (ФГКУ Росгранстрой) на должность заместителя руководителя. По совместительству работает преподавателем кафедры «Экономика» ФГАОУ ВО «Национальный исследовательский технологический университет «МИСИС» (Московский институт стали и сплавов).

Диссертация выполнена на кафедре «Государственное и муниципальное управление» федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Сибирский государственный университет путей сообщения» Федерального агентства железнодорожного транспорта.

Научный руководитель доктор экономических наук, доцент Рубан Владимир Алексеевич, профессор кафедры «Государственное и муниципальное управление» федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Сибирский государственный университет путей сообщения».

Официальные оппоненты:

Куршакова Наталья Борисовна – гражданка Российской Федерации, доктор экономических наук по специальности 08.00.10 «Финансы, денежное обращение и кредит», доцент, профессор кафедры «Экономика транспорта, логистика и управление качеством» федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Омский государственный университет путей сообщения» (г. Омск);

Смирнова Анна Владимировна – гражданка Российской Федерации, кандидат экономических наук по специальности 08.00.05 «Экономика и управление народным хозяйством», доцент, доцент кафедры «Логистика и управление транспортными системами», федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Российский университет транспорта (МИИТ)» (г. Москва) дали положительные отзывы на диссертацию.

Ведущая организация – Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I», (г. Санкт-Петербург) в своем положительном заключении, подписанном Чеченовой Лианой Мухамедовной, доктором экономических наук, доцентом, профессором и заместителем заведующего кафедрой «Экономика транспорта» и утвержденным первым проректором - проректором по научной работе, доктором технических наук, профессором Титовой Тамилей Семеновной, отметила, что диссертация Беломестнова Ивана Викторовича «Совершенствование экономического инструментария оценки транспортно-логистической инфраструктуры приграничного региона» является самостоятельной и законченной научно-квалификационной работой, в которой изложены обоснованные предложения и разработки, имеющие большое практическое значение в области решения основных проблем развития транспортно-логистической инфраструктуры (ТЛИ) в части применения предлагаемых методик оценки уровня развития ТЛИ, а также инструментов регулирования транспортно-логистических барьеров (ТЛБ) на пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации (пункт пропуска). Выносимые автором на защиту положения получены им в результате последовательно организованных исследований, экспериментов и практической апробации. Диссертационное исследование выполнено на высоком научном уровне, содержит научную новизну и отвечает требованиям, предъявляемым к кандидатским диссертациям. Автореферат и опубликованные работы отражают основное содержание диссертации. Диссертационное исследование соответствует критериям Положения «О порядке присуждения ученых степеней» (пп 9-14), а ее автор заслуживает присуждения ученой степени кандидата экономических наук по специальности 5.2.3 Региональная и отраслевая экономика (транспорт и логистика).

Наряду с этим, ведущей организацией сформулированы следующие замечания:

1. Автор предлагает транспортную и логистическую специализацию

пограничных пунктов пропуска грузов, но не приводит убедительного обоснования их создания, в первую очередь с точки зрения инвестиционных вложений и уровня развития транспортной сети. Логистическая специализация пунктов пропуска грузов должна представлять предмет отдельного исследования.

2. Автором предложена схема государственно-частного стратегического партнерства в развитии и эксплуатации ТЛИ (с. 88-102 диссертации), при этом не уточнены ожидаемые эффекты от реализации интересов, целей и приоритетов и задач развития сторон, выраженных в форме определенных обязательств друг перед другом, обеспечивающие эффективное преодоление транспортно-логистических барьеров.

3. При составлении прогноза загрузки пунктов пропуска (с. 134 диссертации) автором были установлены допущения и приняты определенные условия, но не указана методика, в соответствии с которой был произведен расчет и получены прогнозные данные по целевым показателям требуемой пропускной способности пунктов пропуска в Республике Бурятия (с. 135 диссертации).

4. Наиболее существенные результаты, полученные автором, в части предложенной модели организации цифровой среды для функционирования транспортно-логистической инфраструктуры требуют дополнительного пояснения в контексте описания модели с указанием целеполагания, параметров ее реализации, финансирования, ожидаемых эффектов.

5. В работе отмечено, что в состав информационной базы диссертационного исследования включены информационные ресурсы ФДА «Росавтодор». Ссылки на данный источник не приведены в списке использованной литературы.

Соискатель имеет 40 опубликованных работ, в том числе по теме диссертации опубликована 21 работа общим объемом 22 п. л., личный вклад автора составил 6,9 п. л., в том числе одна монография. Одна статья в международных базах цитирования 0,7 п. л. (личный вклад автора 0,15 п. л.), семь статей в изданиях, входящих в Перечень ведущих научных рецензируемых

изданий ВАК Минобрнауки России, объем которых составил 3,85 п. л. (личный вклад автора 2,05 п. л.).

Наиболее значимые статьи, опубликованные в рецензируемых научных изданиях (научные статьи):

1. Беломестнов И.В. Моделирование управления транспортно-логистическими барьерами региона // Глобальный научный потенциал, 2023. – №5. (146). – С. 252-254. (0,4 п.л.)
2. Беломестнов И.В. Локализация и оптимизация транспортно-логистических барьеров / И.В. Беломестнов, В.А. Рубан // Вестник Бурятского государственного университета. Экономика и менеджмент, 2023. – №1. – С. 27-34. (0,6 п.л. / 0,3 п.л.)
3. Беломестнов И.В. Интегрированные региональные проекты развития транспортно-логистической инфраструктуры / И.В. Беломестнов, В.А. Рубан // Транспортное дело России, 2023. – №1. – С. 4-6. (0,5 п.л. / 0,25 п.л.)
4. Беломестнов В.Г. Управление стратегическим развитием на основе концепции веры в необходимость изменений и преактивного видения будущего / В.Г. Беломестнов, И.В. Беломестнов // Вестник ЗабГУ, 2022. – Т.28. – №3. – С.81-87. (1,0 п.л. / 0,5 п.л.)
5. Беломестнов В.Г. Информационные основы инвестиционных проектов развития субъектов экономики / В.Г. Беломестнов, Л.Н. Маншеева, И.В. Беломестнов, И.Ж. Дамбаева // Глобальный научный потенциал, 2022. – №4. – С. 234-236. (0,25 п.л. / 0,1 п.л.)
6. Беломестнов В.Г. Формирование новой экономики России в условиях трансформации экономических систем / В.Г. Беломестнов, И.В. Беломестнов // Вестник ЗабГУ, 2022. – Т.28. – № 6. – С. 101-113. (1 п.л. / 0,5 п.л.)
7. Беломестнов В.Г. Пространственное развитие Восточной Сибири: к проблеме строительства новых городов / В.Г. Беломестнов, И.В. Беломестнов // Вестник ЗабГУ, 2021. – Вып. 27. – №9. – С. 88-98. (0,85 п.л. / 0,4 п.л.)

Также соискатель принял участие в издании монографии по теме исследования:

1. Беломестнов В.Г. Трансграничная интеграция / В.Г. Беломестнов,

В.М. Багинова, Н.В. Фалилеева, И.В. Беломестнов – Улан-Удэ: Изд-во ВСГУТУ, 2021. – 176 с. (10,23 п.л. / 2 п.л.)

Требования к публикациям основных научных результатов диссертации, предусмотренных пунктами 11 и 13 Положения о присуждении ученых степеней, выполнены.

В диссертации отсутствуют недостоверные сведения об опубликованных соискателем учёной степени работах, в которых изложены основные научные результаты диссертации. Беломестнов И.В. ссылается на авторов и источники заимствования материалов и отдельных результатов.

На диссертацию и автореферат поступили отзывы:

1. Отзыв доктора экономических наук, профессора, профессора кафедры «Международные экономические отношения» ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный морской технический университет» (г. Санкт-Петербург) Санжиной Ольги Петровны. Отзыв положительный. В качестве замечаний отмечено: в представленных моделях расчёта, рассматривая два вида транспорта железнодорожный и автомобильный, автор не учитывает уровень конкуренции на рынках этих видов транспорта. В анализе не исследуется количество автомобильных перевозчиков, представленных на данном рынке. Рынок автомобильных перевозчиков является конкурентным, в связи с большим количеством предложения и в то же время рынок железнодорожных перевозок это монопольный рынок, что необходимо учитывать при планировании развития транспортно-логистической системы региона.

2. Отзыв доктора экономических наук, профессора, научного руководителя Международного центра управления цепями поставок ФГАОУ ВО «Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики» (г. Москва) Сергеева Виктора Ивановича. Отзыв положительный. В качестве замечаний отмечено: из текста автореферата не ясно, как рассчитаны целевые показатели модернизации МАПП Кяхта (с. 16). Недостаточно раскрыт также принцип формирования карт текущего и целевого состояния потоков на МАПП Кяхта (с. 13-14).

3. Отзыв доктора экономических наук, профессора, заведующего кафедрой

логистики и управления цепями поставок ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный экономический университет» (г. Санкт-Петербург) Щербакова Владимира Васильевича. Отзыв положительный. В качестве замечаний отмечено: 1. На с. 9 автореферата автор пишет о выявленной «...неравномерности развития транспортно-логистического потенциала регионов, что обуславливает ряд проблем организации перевозок». Было бы полезным развить доказательную базу автора и показать схожие/отличные проблемы приводимых в расчетах показателя регионов. 2. В таблице 3 на с. 16 автореферата приведены целевые (проектируемые) показатели проекта модернизации МАПП Кяхта. При этом планируется рост пропускной способности на инспекционно-досмотровом комплексе (ИДК) в 28 раз, по оформлению прибытия лишь в 1,4 раза, по оформлению таможенной процедуры транзита всего в 1,1 раз. Возможно, из-за ограниченного объема автореферата в нем не нашлось места для обоснования проектируемых целевых показателей. Однако из материала автореферата не совсем ясно, чем руководствовался соискатель при расчете целевых показателей после модернизации.

4. Отзыв доктора экономических наук, профессора, заведующего кафедрой «Международные транспортные операции» ФГАОУ ВО «Московский государственный институт международных отношений (университет) Министерств иностранных дел Российской Федерации» (г. Москва) Дунаева Олега Николаевича. Отзыв положительный. В качестве замечаний отмечено: для большей корректности вывода о возможности эффективного развития транспортно-логистической системы следовало бы раскрыть более подробно факторы развития бережливого производства, которые имеют научную и практическую значимость в оценке транспортно-логистической инфраструктуры приграничных регионов.

5. Отзыв доктора экономических наук, профессора, главного научного сотрудника АО «Институт региональных экономических исследований» (г. Москва) Зиядуллаева Наби Саидкаримовича. Отзыв положительный. В качестве замечаний отмечена необходимость уточнения некоторых представленных положений: 1. Обоснованность использования автором термина «коэффициент

концентрации» ТЛБ (с. 17) в качестве критерия для оценки эффективности инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры. На взгляд Зиядуллаева более корректным было бы использование термина «коэффициент барьерности», так как понятие «коэффициента концентрации» носит достаточно устойчивый характер и относится к понятию уровня конкуренции. 2. Целесообразность внедрения функционала информационного сопровождения организации согласованных со всеми участниками маршрутов грузопассажирских перевозок и формирования расписания для них с применением инструментов искусственного интеллекта (с. 19) ввиду возможных рисков чрезмерного государственного регулирования транспортной отрасли.

6. Отзыв доктора технических наук, доцента, заместителя генерального директора АО «РЖД Логистика» (г. Москва) Лёвина Сергея Борисовича. Отзыв положительный. В качестве замечаний отмечено: 1. Работа бы только выиграла, если бы соискатель более подробно остановился на вопросах расчета значений транспортно-логистического потенциала, в частности на вопросах сверстки и обработки интегральных показателей оценки ресурсов, процессов и региональных ориентиров. 2. Более подробного обоснования требуют выносимые автором положения по критериальным подходам к выбору предпочтений для управления барьерами.

7. Отзыв кандидата экономических наук, доцента, директора Финансово-экономического института ФГАОУ ВО «Северо-Восточного федерального университета имени М.К. Аммосова» (г. Якутск) Набережной Анны Тимофеевны. Отзыв положительный. В качестве замечаний отмечено: использование транспортно-логистического потенциала по Маршаллу имеет определенные колебания в краткосрочном периоде в зависимости от спроса. Предполагается, что в длительном периоде определяющее влияние будут иметь реальные издержки. Из текста автореферата не совсем ясно, как автором будут раскрываться данные взаимозависимости в динамической модели с учетом временного фактора.

8. Отзыв кандидата экономических наук, ведущего научного сотрудника Института проблем рынка Российской академии наук (г. Москва) Медкова

Алексея Анатольевича. Отзыв положительный. В качестве замечаний отмечено:

1. Автор указывает, что в работе «...систематизированы общеэкономические и специфические для регионов факторы, а также социальные и технологические процессы, обуславливающие необходимость стратегических изменений в транспортном потенциале и транспортной инфраструктуре приграничных регионов в рамках адаптации к стратегической трансформации экономических систем» (с. 22). Следует отметить отсутствие в автореферате систематизации этих факторов, что не дает полноценно оценить картину их взаимосвязей и взаимовлияния. Кроме того, на основании выражения указанных факторов можно было выделить особенности приграничных регионов.
2. В автореферате неоднократно приводятся ссылки на проведенный автором эксперимент (с. 2,3,4,7,9,12,20), однако отсутствует четкое описание предмета и условий эксперимента, что не позволяет полноценно оценить его характеристики.

9. Отзыв доктора экономических наук, профессора, ведущего научного сотрудника Управления научных исследований, профессора кафедры «Экономика, организация и управление производством» ФГБОУ ВО «Восточно-Сибирский государственный университет технологий и управления» (г. Улан-Удэ) Булатовой Надежды Николаевны. Отзыв положительный. В качестве замечаний отмечено:

1. На стр.9 автореферата в таблице 1 предложена система показателей, включаемых в состав расчета значений транспортно-логистического потенциала, например «Интегральная совокупность ресурсных показателей, в том числе системные (статичные) характеристики ТЛИ, такие как плотность транспортной сети, протяженность видовых путей сообщения и др., а также эксплуатационные (динамичные) характеристики ТЛИ, к примеру, провозная способность линии транспорта, пропускная способность участка транспортной сети и др. Показатели приводятся к однотипной мере измерения и суммируются между собой. Каким образом показатели (плотность сетей, протяженность, провозная способность и пр.) переводятся в однотипное измерение и суммируются, не поясняется, что на наш взгляд, методически привести их в однотипное измерение невозможно, что в свою очередь требует пояснения.
2. На стр. 18 автореферата автором предлагается комплекс

мероприятий управления транспортно-логистическими барьерами при развитии ТЛИ. В автореферате не раскрыто конкретное содержание предложенных мероприятий для реализации модели управления транспортно-логистическими барьерами, что упрощает прикладной аспект исследования, поэтому требует дополнительного пояснения.

10. Отзыв кандидата экономических наук, директора АНО «Институт научных исследования проблем управления» (г. Кемерово) Метелевой Марины Анатольевны. Отзыв положительный. В качестве замечаний, на рис.2.4 можно отметить: 1. Автором в работе предложен методический подход к оценке транспортно-логистического потенциала (стр.9 автореферата) за счет системы предложенных частных и обобщенных показателей, представленных в таблице 1 с утверждением, что оценка осуществляется с позиции совокупности ресурсно-структурного, процессного и регионально-ориентированного показателей, с учетом применения коэффициентов значимости. Предлагаемый подход требует апробации и дополнительных доказательств заявленных утверждений. 2. Автором в работе заявлено (стр. 12), что «в настоящее время управление транспортными потоками в основном носит асинхронный характер, определяемый как плановыми крупными, так и случайными, в том числе разовыми перевозками». При этом, автореферат не содержит более подробного описания характеристик существующей системы управления транспортными потоками.

Выбор официальных оппонентов и ведущей организации обосновывается соответствием профиля их научных работ направлению научных исследований в диссертационной работе автора, их широкой известностью в данной отрасли науки, профессиональной компетентностью, а также способностью оценить научную и практическую значимость диссертации.

Диссертационный совет отмечает, что на основании выполненных соискателем исследований:

разработаны методические подходы к интегральной оценке развития транспортно-логистической инфраструктуры региона, с учетом особенностей формирования его транспортно-логистического потенциала, интересов

стейкхолдеров и имеющихся ограничений на участках ТЛИ, связанных с возникающими транспортно-логистическими барьерами;

предложены оригинальные суждения о возможности направленного регулирования транспортно-логистических барьеров на основании критериальных предпочтений в рамках процессного инновационного подхода к управлению ТЛБ, основанному на моделировании составных частей транспортных потоков;

доказана перспективность использования фактора времени в практике определения экономического эффекта от модернизации транспортно-логистической инфраструктуры;

введены дополнения к понятиям транспортно-логистических барьеров и транспортно-логистического потенциала при оценке перспектив развития транспортно-логистической инфраструктуры.

Теоретическая значимость исследования обоснована тем, что:

доказаны положения, отражающие необходимость совершенствования подходов к обеспечению стратегических изменений в транспортно-логистическом потенциале и транспортно-логистической инфраструктуре корреспондирующих экономических систем;

применительно к проблематике диссертации результативно (эффективно, то есть с получением обладающих новизной результатов) **использован** комплекс существующих в экономике транспорта и транспортной логистике базовых методов и экспериментальных методик, основанных на фундаментальных и прикладных положениях экономической теории, экономики транспорта, теории транспортных систем, теории анализа и прогнозирования конъюнктуры транспортных рынков, теории логистических цепей, позволивших обеспечить развитие методических подходов к оценке развития ТЛИ и управлению организационно-экономическими барьерами;

изложены аргументированные доказательства влияния предлагаемой автором системы частных и обобщающих показателей транспортно-логистического потенциала на уровень его состояния и роста, а также на развитие инфраструктуры приграничных регионов;

раскрыты несовершенства существующей системы управления транспортно-логистической инфраструктурой на отраслевом уровне, предложены подходы к выбору предпочтений, учитывающих интересы и факторы развития стейкхолдеров с алгоритмизацией организационно-экономических критериев совершенствования транспортно-логистической инфраструктуры;

изучен генезис процессной модели транспортных потоков международных грузоперевозок в приграничном регионе, выявлены причинно-следственные связи объема перевозок и фактора времени, на основании которых определен экономический эффект от сокращения времени прохождения груза в пределах пункта пропуска;

проведена модернизация существующих методов оценки транспортно-логистической инфраструктуры с использованием системы частных и обобщающих показателей транспортно-логистического потенциала, отражающая влияние интересов стейкхолдеров и включающая в процесс оценки конечных пользователей транспортно-логистических услуг.

Значение полученных соискателем результатов исследования для практики подтверждается тем, что:

разработана и внедрена в реальную практику пограничных переходов система электронных очередей для транспортных средств на пунктах пропуска, что позволяет осуществлять эффективное регулирование транспортно-логистических барьеров, возникающих в процессах международных грузоперевозок перед пунктами пропуска;

определены пределы и перспективы практического использования авторского подхода к формированию архитектуры функционирования единой интегрированной государственной информационной системы транспортно-логистической инфраструктуры как модели организации цифровой среды для функционирования ТЛИ;

создана система практических рекомендаций, которая может послужить основой для формирования стратегии развития транспортно-логистической инфраструктуры приграничного региона за счет формирования комплекса

интегрированных региональных проектов развития транспортной инфраструктуры и мероприятий по устранению транспортно-логистических барьеров;

представлены предложения по дальнейшему совершенствованию деятельности транспортной инфраструктуры в рамках локализации и оптимизации транспортно-логистических барьеров для достижения целевого состояния транспортных потоков международных грузоперевозок в пунктах пропуска.

Оценка достоверности результатов исследования выявила:

для экспериментальных работ использованы сертифицированные программные продукты, а также достоверная информация в достаточном объеме, полученная с применением методики и инструментов бережливого производства (картирование материального и информационного потока создания ценности, хронометраж конкретных операций в потоках на пункте пропуска), что обуславливает воспроизводимость результатов проведенных математических расчетов в различных условиях;

теория построена на известных данных, которые согласуются с данными эмпирических наблюдений в условиях экспериментов, проведенных на базе пилотных объектов, в составе которых включен МАПП Кяхта и еще 10 пунктов пропуска на различных участках государственной границы Российской Федерации;

идея базируется на авторском анализе существующей практики, а также действующей нормативной базы в области методов оценки функционирования и развития транспортно-логистической инфраструктуры в республике Бурятия;

использовано сравнение авторских данных и данных, полученных ранее в области оценки уровня развития транспортно-логического потенциала региона, в ходе теоретических и экспериментальных исследований по управлению транспортно-логическими барьерами;

установлено качественное совпадение полученных автором результатов с результатами авторитетных специалистов, ведущих организаций и научных школ, представленных в независимых источниках по рассматриваемой тематике;

использованы современные методики сбора и обработки исходных данных, с использованием информационного обеспечения процессов пересечения государственной границы транспортными средствами в пунктах пропуска. Обеспечение репрезентативности анализируемой выборки достигнута путем авторского анализа статистических данных о динамике движения транспортных средств через пункты пропуска за пятилетний период обследования.

Личный вклад соискателя состоит в: непосредственном участии соискателя в получении исходных данных, их обработке и последующих расчетах, детальном анализе показателей транспортно-логистического потенциала регионов рассматриваемого полигона в целях выявления недостатков существующей системы управления развитием транспортно-логистической инфраструктуры, а также в разработке и апробации модели организации эффективной цифровой среды для функционирования ТЛИ и в подготовке основных публикаций по теме диссертации.

Диссертация соответствует всем критериям, предусмотренным пп. 9-14 Положения о присуждении ученых степеней для кандидатской диссертации, и в соответствии с п. 9 данного Положения представляет собой законченную научно-квалификационную работу, направленную на совершенствование подходов к развитию транспортно-логистического потенциала приграничного региона на основе процессного подхода к системному регулированию организационно-экономических барьеров.

В ходе защиты диссертации критических замечаний высказано не было. Соискатель Беломестнов И.В. ответил на все задаваемые ему в ходе заседания вопросы.

Диссертация обладает структурным логическим единством и завершенностью, что подтверждается фактическим достижением поставленных цели и задач исследования, содержит новые научные результаты и свидетельство личного вклада автора в науку. В диссертации отсутствуют недостоверные сведения об опубликованных соискателем ученой степени работах, в которых изложены основные научные результаты диссертации.

Беломестнов И.В. ссылается на авторов и источники заимствования материалов и отдельных результатов.

Диссертационная работа соответствует формуле паспорта специальности 5.2.3 Региональная и отраслевая экономика (транспорт и логистика) (экономические науки); паспорту специальности по пунктам 5.5 «Транспортно-логистическая инфраструктура, современные тенденции ее развития и теоретико-методологические основы ее анализа» и 5.6. «Экономическая эффективность нового строительства, технического перевооружения и модернизации объектов транспортной инфраструктуры (по видам транспорта)».

На заседании 19.04.2024 г. диссертационный совет принял решение - за решение научной задачи совершенствования инструментария оценки развития транспортно-логистической инфраструктуры приграничного региона на основе процессного управления организационно-экономическими барьерами, имеющей существенное значение для решения основных проблем экономики транспорта, присудить Беломестнову И.В. ученую степень кандидата экономических наук.

При проведении тайного голосования диссертационный совет в количестве 12 человек, из них 11 докторов по научной специальности 5.2.3 Региональная и отраслевая экономика (транспорт и логистика) (экономические науки), участвовавших в заседании, из 16 человек, входящих в состав совета, (дополнительно не вводили), проголосовали: «за» – 12, против – нет, недействительных бюллетеней – нет.

Председатель

диссертационного совета 44.2.007.01

д-р экон. наук, профессор

Алексей Петрович Дементьев

Ученый секретарь

диссертационного совета 44.2.007.01

канд. экон. наук, доцент

Марина Олеговна Северова

19 апреля 2024г.

