В диссертационный совет 75.1.060.01
на базе АО «Институт региональных экономических исследований»

ОТЗЫВ ОФИЦИАЛЬНОГО ОППОНЕНТА
доктора экономических наук, профессора Соколова Алексея Павловича на диссертационную работу Морозова Владимира Дмитриевича на тему «Развитие экономики региона на основе регулирования его транспортного комплекса», представленную на соискание учёной степени кандидата экономических наук по специальности 5.2.3. Региональная и отраслевая экономика (региональная экономика)

Актуальность темы исследования.

Современное социально-экономическое развитие регионов Российской Федерации в значительной степени зависит от качества транспортной инфраструктуры, обеспечивающей связанность территорий, мобильность населения, устойчивость логистических цепочек и доступность рынков труда и сбыта. Транспортный комплекс выступает не только отраслевой подсистемой, но и важным фактором пространственной организации экономики, влияющим на инвестиционную привлекательность региона, уровень издержек хозяйствующих субъектов, занятость населения и динамику валового регионального продукта. В условиях усиления территориальной дифференциации и роста инфраструктурных нагрузок вопросы повышения эффективности его регулирования приобретают особую научную и практическую значимость.

Наиболее отчетливо указанные проблемы проявляются в Москве и Московской области, формирующих единое транспортно-экономическое пространство с высокой интенсивностью пассажирских, трудовых и грузовых потоков. Рост агломерации, увеличение маятниковой миграции, развитие новых жилых, деловых и логистических зон требуют согласования решений органов власти, транспортных организаций и иных участников региональной системы. При этом существующие подходы к управлению транспортным комплексом нередко сохраняют ведомственную разобщенность, преимущественно отраслевую направленность и недостаточную связь с долгосрочными целями социально-экономического развития территории.

В связи с этим исследование Морозова В.Д., направленное на разработку научно-методических и практических рекомендаций по развитию экономики региона на основе регулирования его транспортного комплекса, является своевременным и востребованным. Особый интерес представляет

предложенная автором интеграция координационных, цифровых, инвестиционных, пространственных, кадровых и экологических факторов, а также разработка инструментов оценки влияния транспортной политики на региональную экономику. Решение поставленной научной задачи способствует развитию теории региональной экономики и совершенствованию практики стратегического управления транспортными системами субъектов Российской Федерации.

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

Диссертационная работа Морозова В.Д. выполнена на основе тщательного анализа современных теоретических и прикладных исследований в области региональной экономики и регулирования транспортных комплексов. Автор глубоко проработал обширный круг источников: от фундаментальных трудов по пространственной экономике и инфраструктурному развитию до современных публикаций по проблемам цифровизации транспортных систем и социально-экономического развития регионов. В работе прослеживается хорошее знание отечественных и зарубежных исследований, что позволяет органично вписать собственные результаты в современное научное поле.

Методологическая база исследования отличается комплексностью. В диссертации используются методы системного и сравнительного анализа, статистические методы, экспертные оценки, индексное моделирование и прогнозирование. В ряде случаев автор опирается на методы экономико-статистической обработки данных, что позволяет не только концептуально раскрыть влияние транспортного комплекса на региональное развитие, но и количественно подтвердить полученные выводы. Такой многоплановый инструментарий обеспечивает целостность результатов и повышает уровень их достоверности.

Эмпирическая база исследования построена на материалах официальной статистики, данных Министерства экономического развития Российской Федерации, органов власти Москвы и Московской области, транспортных организаций, а также нормативных и стратегических документов. Существенным достоинством является привлечение материалов, характеризующих развитие транспортных систем различных регионов и позволяющих показать влияние транспортной инфраструктуры на социально-экономические показатели территорий. Кроме того, автор использует результаты собственных расчетов и прогнозных оценок, что расширяет спектр подтверждающих данных.

Обоснованность выводов усиливается также практической апробацией результатов. Отдельные положения исследования внедрены в деятельность ГУП «Московский метрополитен» и используются в учебном процессе Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации и Московского университета имени С.Ю. Витте. Наличие 11 публикаций, включая 7 статей в рецензируемых изданиях, свидетельствует о том, что результаты прошли предварительную проверку в профессиональном сообществе и получили научную апробацию.

Таким образом, научные положения, выводы и рекомендации диссертационного исследования обладают высокой степенью обоснованности. Они опираются на комплексную методологию, подтверждаются разносторонней эмпирической базой, апробированы в научной и образовательной среде, а также в практической деятельности транспортной организации. Все это позволяет признать их достоверными и заслуживающими включения в современный научный оборот.

Новизна научных положений, выводов и рекомендаций. Представленные соискателем и выносимые на защиту научные результаты проработаны и обоснованы, являются оригинальными и могут быть отнесены к личным заслугам автора.

1. Предложен научный подход к развитию экономики региона на основе регулирования его транспортного комплекса (с. 9-10 автореферата). Его новизна заключается в рассмотрении транспортной инфраструктуры как фактора пространственно-экономической трансформации региона с учетом координационных, инвестиционных, пространственных, цифровых и кадровых параметров. Это позволяет связать транспортные решения с динамикой ВРП, занятостью, инвестиционной привлекательностью и устойчивостью логистических процессов.

2. Обоснованы направления развития экономики региона на основе инновационного развития транспортного сектора (с. 10-12 автореферата). Отличительной особенностью предложений является объединение Центра координационного управления, адаптивной цифровой платформы, программно-целевого механизма с ESG-индикаторами, сетевого лицензирования операторов и блока оценки вклада транспортной системы в ВРП. Такая совокупность рещений обеспечивает переход от разрозненного отраслевого регулирования к согласованному управлению транспортным и экономическим развитием региона.

3. Разработан метод развития экономики региона на основе регулирования транспортного комплекса посредством пяти взаимосвязанных модулей (с. 12-13 автореферата). Научная новизна метода состоит в сочетании

координационного центра, цифровой платформы, программно-целевого механизма, сетевой лицензирующей модели и блока оценки вклада в ВРП. В отличие от традиционных вертикально-иерархических моделей, предложенный метод основан на горизонтальной координации, цифровой синхронизации и привязке управленческих решений к социально-экономическим результатам региона.

4. Предложены инструменты развития региона на основе регулирования его транспортного комплекса (с. 13-17 автореферата). Их оригинальность заключается в функциональной классификации механизмов по организационно-управленческому, финансовому, цифровому, правовому, координационному и кадровому направлениям с определением критериев эффективности и индикаторов оценки. Это формирует комплексную систему стратегического управления и обеспечивает устойчивую связь транспортной политики с целями социально-экономического развития региона.

5. Разработан интегральный индекс эффективности развития региона на основе регулирования его транспортного комплекса (с. 17-22 автореферата). Новизна индекса выражается в объединении показателей структурной сбалансированности, цифровизации, координации, экологичности и кадровой устойчивости. Апробация на материалах Москвы и Московской области позволила выявить взаимосвязь между динамикой индекса и ростом ВРП, что создает возможности для количественной оценки, сценарного моделирования и прогнозирования результатов транспортной политики.

В совокупности полученные результаты позволяют говорить о формировании автором целостного подхода к развитию экономики региона через регулирование транспортного комплекса. Это углубляет научные представления о транспортной инфраструктуре как факторе регионального роста и расширяет инструментарий стратегического управления социально-экономическим развитием территорий.

Теоретическая и практическая значимость результатов исследования. Исследование выполнено на высоком теоретическом и методологическом уровне. Все положения и выводы диссертации логически взаимосвязаны, последовательно обоснованы и представлены в научной форме. Работа отличается четкой структурой, полнотой раскрытия материала и оригинальностью авторского подхода. Предложенные Морозовым В.Д. научный подход, метод регулирования транспортного комплекса, система механизмов стратегического управления и интегральный индекс эффективности развивают теоретико-методические основы региональной экономики за счет объединения системного, пространственного,

координационного, цифрового и индексного подходов. Теоретическая значимость исследования заключается в рассмотрении транспортного комплекса не только как отраслевой подсистемы, но и как фактора, непосредственно влияющего на связанность территории, инвестиционную активность, занятость и динамику региональной экономики.

Полученные результаты обладают существенной практической значимостью. Разработанные автором подходы могут быть использованы органами государственной власти субъектов Российской Федерации при формировании стратегий социально-экономического и транспортного развития, совершенствовании межведомственной координации, оценке эффективности инфраструктурных решений и прогнозировании их влияния на экономику региона. Региональные транспортные администрации и организации транспортного комплекса могут применять предложенные инструменты для цифровизации управления, повышения согласованности действий участников, оптимизации транспортных потоков и оценки вклада транспортной системы в ВРП. Значимым является также использование результатов исследования в образовательном процессе при подготовке специалистов в области региональной экономики и управления транспортными системами.

Основные положения и выводы диссертации соответствуют Паспорту научной специальности 5.2.3. «Региональная и отраслевая экономика» (региональная экономика): п. 1.3. «Региональное экономическое развитие и его факторы. Проблемы сбалансированности регионального развития. Сбалансированность региональных социально-экономических комплексов»; п. 1.5. «Оценка роли регионов в национальной экономике, их вклада в экономическое развитие страны».

Замечания по диссертационному исследованию.

Давая высокую научную оценку диссертационному исследованию Морозова В.Д. и оценивая работу как соответствующую требованиям ВАК РФ, следует отметить, что она не лишена отдельных дискуссионных моментов, в частности:

1. Автор рассматривает Москву и Московскую область как единое транспортно-экономическое пространство, что соответствует реальной интенсивности агломерационных связей. Вместе с тем эти территории являются самостоятельными субъектами Российской Федерации, имеют различные системы управления, бюджеты и статистические показатели. Более подробное раскрытие методики объединения региональных данных и учета межрегиональных эффектов позволило бы исключить риск двойного учета результатов транспортного развития и повысить точность расчетов.

2. Разработанный интегральный индекс эффективности сопоставляется с динамикой ВРП Москвы и Московской области за 2022-2024 гг. Однако столь ограниченный временной интервал не в полной мере позволяет подтвердить устойчивость выявленной взаимосвязи. Кроме того, воздействие транспортных инвестиций на экономику может проявляться с временным лагом, а рост ВРП, в свою очередь, создает возможности для увеличения финансирования транспортного комплекса. Учет отложенных эффектов и обратной причинности усилил бы доказательность предложенной методики.

3. Предложение о создании Центра координационного управления транспортом региона представляется обоснованным, однако в работе недостаточно подробно определено его место в действующей системе органов управления. Дополнительного уточнения требуют правовой статус Центра, источники финансирования, распределение полномочий, ответственность за принимаемые решения и порядок взаимодействия с уже существующими транспортными и межведомственными структурами. Такая детализация позволила бы снизить риск дублирования управленческих функций.

4. Научный интерес представляет разработанная сетевая модель лицензирования транспортных операторов на основе рейтингов, KPI и цифровых протоколов. Вместе с тем нуждаются в дополнительном обосновании ее соответствие действующим процедурам допуска операторов на рынок, механизмы независимой проверки рейтингов и способы предотвращения избыточной административной нагрузки. Представляется целесообразной предварительная апробация этой модели на ограниченном числе маршрутов или транспортных подсистем.

Отмеченные замечания носят дискуссионный и рекомендательный характер, определяют перспективные направления дальнейшего исследования и не затрагивают концептуальных основ диссертационной работы Морозова В.Д.

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

Диссертация Морозова В.Д. на тему «Развитие экономики региона на основе регулирования его транспортного комплекса» обладает актуальностью, научной новизной, теоретической и практической значимостью. Работа представляет собой завершенное научное исследование, в котором решена важная научная задача развития теоретических и методических основ регионального экономического развития посредством совершенствования регулирования транспортного комплекса, имеющая существенное значение для развития региональной экономики и практики управления территориями.

Диссертация Морозова В.Д. отвечает требованиям, установленным пп. 9-11, 13-14 Положения о присуждении ученых степеней, утвержденного Постановлением Правительства Российской Федерации от 24 сентября 2013 г. № 842, предъявляемым к кандидатским диссертациям, а ее автор - Морозов Владимир Дмитриевич - заслуживает присуждения ученой степени кандидата экономических наук по специальности 5.2.3. Региональная и отраслевая экономика (региональная экономика).

Я, Соколов Алексей Павлович, даю согласие на включение своих персональных данных в документы, связанные с работой диссертационного совета, и их дальнейшую обработку.

Официальный оппонент:
Профессор кафедры цифровой экономики и предпринимательства
ФГБОУ ВО «Российская государственная академия интеллектуальной собственности»
доктор экономических наук, профессор

Соколов Алексей Павлович

«28» августа 2026 г.

Подпись д.э.н., профессора Соколова А.П. заверяю.
Специалист по персоналу

Ерофеева С.В.

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Российская государственная академия интеллектуальной собственности»
117279, г. Москва, ул. Миклухо-Маклая, 55а
+7 (499) 460-0520
info@rgiis.ru