

В диссертационный совет 24.1.033.01 (Д 002.030.01)
при Федеральном государственном бюджетном учреждении науки
Институте Африки Российской академии наук,
123001, Россия, г. Москва, ул. Спиридоновка, д. 30/1

ОТЗЫВ ОФИЦИАЛЬНОГО ОППОНЕНТА

Ведущего научного сотрудника Центра арабских и исламских исследований Федерального государственного бюджетного учреждения науки Института востоковедения Российской академии наук, кандидата экономических наук **Филоника Александра Оскаровича** на диссертацию Баринова Андрея Константиновича на тему: «Развитие транспортной инфраструктуры в Африке и возможности российско-африканского сотрудничества», представленную на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 5.2.5. Мировая экономика

Актуальность темы диссертационного исследования.

Представленная на защиту работа может по многим основаниям рассматриваться как серьезное исследование проблемы, которая, вне всякого сомнения, относится к числу ключевых для Африканского континента. Этот огромный сегмент современного мира до сих пор находится в поиске достойного для себя места в системе международных экономических отношений. Чтобы добиться реального успеха на этом поприще, африканским странам приходится преодолевать существенные трудности, унаследованные еще от колониальных времен. Одна из них заключается в отсутствии целостной транспортной системы, которая могла бы объединить все страны континента и обеспечить нормальное функционирование рынка на уровне мезорегионов. Без решения этого вопроса едва ли удастся облегчить их общение с внешними рынками и ускорить беспрепятственное перемещение грузовых и пассажирских потоков по трансафриканским путям в интересах хозяйственного роста и социально-экономического подъема обширных территорий.

В целом, автор выносит на защиту большую группу базовых вопросов и проблем, каждая из которых нашла отражение на страницах диссертации и стала, своего рода, смысловым каркасом всей работы.

Тема российско-африканского сотрудничества в транспортной сфере на текущем этапе имеет стратегическое значение и для нашей страны в связи с ее разворотом в сторону Востока, включая и страны африканского макрорегиона. Тем более, что рост активности России на этом направлении может стимулировать встречный интерес африканского капитала, который, по экономическими соображениям или с целью диверсифицировать отношения с иностранными контрагентами, окажется склонным к тому, чтобы в лице нашей страны обрести серьезного и надежного партнера.

Структура диссертационного исследования логична и имеет строгую последовательность. Содержание работы соответствует заявленной научной теме – «Развитие транспортной инфраструктуры в Африке и возможности российско-африканского сотрудничества». Кандидатская диссертация Баринова А.К. включает в себя титульный лист, оглавление, введение, четыре главы, заключение, список литературы и приложение. Общий объем работы составляет 249 страниц, в том числе 20 таблиц, 15 рисунков и 13 приложений.

Степень обоснованности и достоверности полученных научных положений, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертации. Обсуждаемая диссертационная работа является примером широкого исследования, трудоемкость которого определяется уже тем, что объемлет 54 страны, каждая из которых обладает своей спецификой. И все это множество становится объектом детального анализа, который позволяет проникнуть вглубь темы и учесть все разнообразие фактов и связей, создающих весьма пестрый фон, на котором формировалась транспортная инфраструктура Африки.

Автор собрал обширный материал, что позволило ему составить представление о состоянии африканского транспортного сектора за колониальный период и показать меру отставания его по важнейшим показателям от общемирового уровня. Подробно рассмотрены базовые цели стран Африки в постколониальный период и показаны основные приоритеты

развития транспортного комплекса на протяжении последних десятилетий с акцентом на то, что транспортные издержки для континента все еще оказываются одними из самых высоких в мире.

Апробация основных положений и выводов диссертации была проведена автором на научных и экспертных конференциях, а также ключевые результаты исследования были изложены в 11 публикациях (в том числе в 6 статьях – в ведущих рецензируемых научных журналах, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией при Минобрнауки России для защиты по специальности 5.2.5. Мировая экономика).

Научная новизна основных результатов диссертационного исследования. Агрегированный и классифицированный материал автор подверг глубокой обработке и превратил полученные данные в базу для собственных расчетов. Такой подход обеспечил ему выход на ключевые позиции и помог вникнуть в суть процессов, имеющих реальную ценность для исследования. Он дает четкие характеристики транспортной инфраструктуры, выявляет степень ее зрелости, обнажает основные проблемы и тенденции развития, которые показывают уровень привлекательности объектов для иностранных капиталовложений.

Он также ранжирует страны по показателям транспортной обеспеченности, определяет объем и характер иностранных инвестиций, оценивает масштабы импорта продукции транспортного машиностроения в странах континента.

Проведенные изыскания подводят диссертанта к главной составляющей его труда, которая представлена кластерным и факторным анализом собранного «разновзвешенного» многоаспектного материала. Такой анализ необходим для установления целевой группы африканских стран, потенциально предрасположенных к налаживанию или дальнейшему развитию сотрудничества с Россией в изучаемой соискателем области. Еще одним производным темы, помимо собственно выхода на реальное участие в проектах транспортного строительства, становится выявление

перспективных направлений для экспорта товаров и услуг российских транспортных компаний и промышленных предприятий в исследуемом макрорегионе.

Вообще 4-я глава придает особую актуальность и новизну всей теме исследования, по крайней мере, по двум параметрам. Это, с одной стороны, ориентация на интересы России на Африканском континенте. С другой, своего рода, высокотехнологичный анализ показателей, которые влияют на потенциал российского проникновения в транспортную сферу Африки и определение наиболее склонных к сотрудничеству с Россией государств макрорегиона.

Значимость результатов диссертационной работы для науки и практики. В диссертации автор приводит методику реально сложных расчетов данных, необходимых ему для вынесения вердикта. И, как представляется, он попал в точку, остановив свой выбор на Египте, Алжире, Марокко и ЮАР. И этот выбор, собственно говоря, статистически подтвердил интуитивный ответ на поставленный вопрос, что, конечно, никак не отрицает и не компрометирует необходимость поддержки ответственных решений с привлечением прикладных методик.

В работе подчеркивается, что к концу второго десятилетия века индекс комплиментарности отечественного экспорта транспортных средств и африканского импорта вырос с 47 до 54 пунктов. Это дает основания предполагать, что при опоре на продукцию российского транспортного машиностроения можно расширить экспортные поставки за счет объемного рынка Африки. Если диссертация будет переработана в какой-то практический материал, то следовало бы указать, что проникновение на восточные рынки в немалой степени зависит не только от мобилизационной готовности отечественной индустрии, но и от политической воли, умения проходить тендера и знания реалий страны.

В этих условиях нужен учет всех факторов, поскольку автор прямо указывает - Россия имеет мало выходов на широкий круг африканских стран.

Это может сдерживать проникновение российского капитала на местные рынки транспортного оборудования и строительства, но при этом не перекрывать его полностью.

Диссертант смог создать достаточно полную и достоверную картину состояния транспортных и сопутствующих проблем Африки, отразить общее и особенное в развитии гигантской отрасли, которая пока только сводится в целостную систему. Прийти к подобному результату удалось, только скрупулезно собирая и изучая материал, который отнюдь не целиком лежал на поверхности. Это видно из того количества монографий, статистических сборников, статей, циркуляров и документов, которые автор обработал и вынес из них самое существенное. Диссертация не несет в себе ничего лишнего, в ней отсутствуют пустоты и недоговоренности, и это придает ей дополнительную весомость.

Тем не менее, в тексте замечены отдельные места, которые требуют уточнения или разъяснения. Например, автор пишет, что за первое десятилетие века и даже до этого момента был разработан целый блок африканских документов под программы развития транспортной инфраструктуры и приводит подробный анализ планов, инициатив, деклараций, который вылился, в итоге, в ключевой проект «Повестка 2063». Возникает вопрос, почему документ привязан именно к этой некруглой дате. Следует ли понимать так, что многозвенный процесс настолько точно рассчитан, что может завершиться именно к указанной дате? В изложении автора чувствуется уверенность, что так оно и будет. Но это, в любом случае, большой срок, и он может быть скорректирован самыми неожиданными обстоятельствами, причем не в лучшую сторону.

Да и сам диссертант по ходу изложения материала не раз возвращается к теме пандемии, понимая ее вред и непредсказуемость. На таком фоне явно нелишне учитывать возникновение в будущем тех или иных бедствий, которые могут отражаться на масштабных планах, заставляя переоценивать результаты.

Поэтому несколько удивляет, что в Повестке не обозначена некая промежуточная дата в качестве предварительного финиша. Если, например, обратиться к проблеме глобального потепления, то там есть промежуточный этап, намеченный на 2030 г. для оценки пройденного пути и ревизии наметок на оставшийся период до 2050 г.

Остается не вполне ясным, на каких началах ведется строительство инфраструктурных объектов. Они реализуются на уровне каждого конкретного мезорегиона или есть единый центр управления работами на всех задействованных национальных площадках. Ведь стран – многие десятки, и их действия необходимо не только отслеживать, но и увязывать. А управление крупными проектами, видимо, не есть самое сильное место в африканской практике.

С.78 По какой причине, не считая островных территорий, отсутствуют или не функционируют железные дороги в ряде перечисленных в тексте государств региона и есть ли какие-то перспективы или необходимость включения их территорий в общий контекст транспортных работ.

С. 102 Автор пишет о необходимости вовлекать частный капитал в развитие транспортной инфраструктуры. Но частный капитал, видимо, и в Африке тоже, неохотно вкладывается в крупные объекты индустриального плана и не стремится связывать себя ограничениями, неизбежными при внедрении в строго организованные базовые институты. К тому же его присутствие в проектах, подчас политически или кланово окрашенных, т.е. подверженных действию внешнеэкономическим факторов, всегда выглядит сомнительным для серьезных предпринимателей.

Может быть, увеличение затрат на железнодорожную инфраструктуру на текущем этапе вызвано не столько модальностью последствий колониального наследия, ограниченного логикой вывоза продукции на внешние рынки, сколько возросшей необходимостью в новейшее время развивать и расширять транспортные сети в связи с ростом населения, развитием производственной базы и урбанизацией. Тем более, что автор

пишет на с. 104 о том, что ближе к середине века перечисленные факторы значительно увеличат нагрузку на все виды транспортной инфраструктуры и не будут отвечать потребностям стремительного развития региона.

С. 105. Эксперты Уорлд бэнк утверждают, что восстановление производства в Китае после пандемии будет основным драйвером глобального экономического роста. Но может ли быть так, как констатирует автор, что этот момент «станет одновременно и катализатором развития и восстановления транспортных коридоров и инфраструктуры Африки». То есть, надо, видимо, понимать так, что это утверждение относится ко всей этой отрасли в ее совокупном континентальном измерении. Между тем, видимо, Африка не настолько динамична и маневренна, чтобы, как одна и в таких масштабах, прицельно воспрянуть и живо отреагировать на представившийся случай в виде выздоровления Китая от пандемии. Впрочем, возможно, есть основания для такого утверждения, если исходить из того, что Китай занимает серьезные позиции в экономике континента, что и питает веру в его реанимирующие способности.

В главе 3-й автор приводит примеры расчета уровня транспортной обеспеченности африканских стран на базе разных показателей – простых и комплексных. В исследовательском плане эти варианты представляют значительный интерес, и каждый из них предполагает соответствующую зону охвата явления сообразно с увеличением числа учитываемых исходных данных. Это позволяет ранжировать страны по уровню развития наземной инфраструктуры и прийти к выводу, что страны континента сильно дифференцированы по степени развитости транспортных систем. Причем, с большим разрывом по коэффициентам, что видно из сравнения значительно разнящихся между собой результатов подсчета по формулам Энгеля, Гольца и Василевского. Хотелось бы понять, в чем состоят преимущества одного способа перед другим. Понятно, что они позволяют судить о глубине процессов, характеризующих уровень транспортной освоенности территорий, и как-то коррелируются при констатации общей

результатирующей. Но в практическом плане, отражая общую тенденцию, они в деталях создают довольно противоречивую картину, и, полагаю, не вносят той ясности, которая нужна, например, для принятия инженерных решений даже при том, что по совокупности (условно говоря) создают трехмерную модель.

С. 121. Есть ли возможность показать, чем объясняется рост на 24% суммарных инвестиций в инфраструктурные проекты в Африке всего за один в 2017-2018 год.

На с. 127 автор приводит данные, полученные в результате собственных расчетов, для выявления ключевых поставщиков продукции транспортного машиностроения в Африку. В списке находятся крупные промышленные государства мира, среди которых по категории «Водные виды» числится и Ангола с объемом поставок почти в 6 млрд долл. Чем можно было бы объяснить причину такого ее возвышения, поскольку необычно видеть эту африканскую страну в окружении, например, таких государств, как Китай, Корея, Япония, США.

Есть и некоторые другие некритичные замечания по поводу мелких неточностей в построении фраз, опечаток или других упущенных моментов, которые не влияют на качество работы и не вызывают сомнений в научной добросовестности автора.

Заключение о соответствии диссертации критериям, установленным Положением о присуждении ученых степеней ВАК России. В целом диссертация оставляет впечатление хорошо продуманной и логично выстроенной работы,. Она опирается на обширный литературный и документальный материал, снабжена многочисленными информативными таблицами и рисунками. Автор показал, что владеет необходимыми навыками, важными для научно-исследовательской работы, активно оперирует инструментами и методами, способствующими получению выверенных и обоснованных результатов, и тем самым позиционирует себя квалифицированным специалистом.

Автореферат диссертации Баринова А.К. соответствует всем предъявляемым требованиям и позволяет сформировать исчерпывающее представление об основном содержании научной работы.

На основании вышеизложенного можно сделать вывод о том, что представленная диссертация отвечает актуальным требованиям, указанным в п. 9. Положения о порядке присуждения учёных степеней утвержденном Постановлением Правительства Российской Федерации от 24.09.2013 г. № 842 (в редакции Постановления Правительства Российской Федерации от 21.04.2016 № 335), а ее автор Баринов Андрей Константинович заслуживает присуждения ученой степени кандидата экономических наук по специальности 5.2.5. Мировая экономика.

Ведущий научный сотрудник
Центра арабских и исламских
исследований ФГБУН ИВ РАН,
кандидат экономических наук



Филоник А.О.

