

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ ДИССЕРТАЦИОННОГО СОВЕТА 24.1.033.01 НА БАЗЕ
ФЕДЕРАЛЬНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО БЮДЖЕТНОГО УЧРЕЖДЕНИЯ
НАУКИ ИНСТИТУТА АФРИКИ РОССИЙСКОЙ АКАДЕМИИ НАУК ПО
ДИССЕРТАЦИИ НА СОИСКАНИЕ УЧЕНОЙ СТЕПЕНИ КАНДИДАТА
ЭКОНОМИЧЕСКИХ НАУК**

аттестационное дело № _____

решение диссертационного совета от 22.06.2022 г. № 4

О присуждении Баринову Андрею Константиновичу, гражданину Российской Федерации, ученой степени кандидата экономических наук.

Диссертация на тему: «Развитие транспортной инфраструктуры в Африке и возможности российско-африканского сотрудничества» в виде рукописи, представленной на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 5.2.5. Мировая экономика принята к защите 20.04.2022 г., протокол № 3, диссертационным советом 24.1.033.01 на базе Федерального государственного бюджетного учреждения науки Института Африки Российской академии наук, 123001, Россия, г. Москва, ул. Спиридоновка, д. 30/1, Приказ Министерства образования и науки Российской Федерации (МИНОБРНАУКИ России) о создании диссертационного совета № 457/нк от 12.08.2013 г.

Диссертант Баринов А.К., 1993 года рождения, в 2017 г. с отличием окончил Исторический факультет Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова» с присвоением степени магистра по направлению 46.04.01 История. С 2017 по 2020 г. Баринов А.К. был аспирантом Федерального государственного бюджетного учреждения науки Института Африки Российской академии наук (ИАфр РАН) по научной специальности 5.2.5. (08.00.14) Мировая экономика. 30 октября 2020 г. ИАфр РАН выдал Баринову А.К. диплом об окончании аспирантуры (1077050005353 регистрационный номер 08.00.14/4), который свидетельствует о том, что диссертант освоил программу подготовки научно-педагогических кадров в аспирантуре по направлению подготовки 38.06.01 Экономика и успешно прошел государственную итоговую аттестацию. Решением государственной экзаменационной комиссии Баринову А.К. присвоена квалификация «Исследователь. Преподаватель исследователь» (протокол № 1 от 13.10.2020 г.).

Справка №2/2022 о сдаче кандидатских экзаменов по специальности 5.2.5. Мировая экономика выдана Баринову А.К. 28.03.2022 г. ИАфр РАН.

Диссертация Баринова А.К. выполнена в Центре глобальных и стратегических исследований ИАфр РАН.

В настоящее время Баринов А.К. является младшим научным сотрудником Центра глобальных и стратегических исследований ИАфр РАН.

Научный руководитель – Абрамова Ирина Олеговна, член-корреспондент РАН, доктор экономических наук, профессор, Директор Федерального государственного бюджетного учреждения науки Института Африки Российской академии наук.

Официальные оппоненты:

Булатов Александр Сергеевич – доктор экономических наук, профессор, старший научный сотрудник кафедры мировой экономики факультета международных отношений Федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Московский государственный институт международных отношений (университет) Министерства иностранных дел Российской Федерации» (МГИМО МИД России);

Филоник Александр Оскарович – кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник Центра арабских и исламских исследований Федерального государственного бюджетного учреждения науки Института востоковедения Российской академии наук (ФГБУН ИВ РАН) – дали положительные отзывы на диссертацию Баринаова А.К.

Ведущая организация – Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова», Институт стран Азии и Африки (ИСАА МГУ имени М.В. Ломоносова) в своем положительном заключении, подготовленном сотрудниками кафедры экономики и экономической географии стран Азии и Африки ИСАА МГУ имени М.В. Ломоносова – доцентом, кандидатом экономических наук Бочаровой Л.С. и старшим преподавателем Бизяевым А.И., обсужденном и одобренном на заседании вышеуказанной кафедры (протокол № 6, от 26.05.2022 г.), подписанным Тимониной И.Л. – доктором экономических наук, профессором кафедры экономики и экономической географии стран Азии и Африки ИСАА МГУ имени М.В. Ломоносова, указало, что диссертационное исследование Баринаова А.К. посвящено актуальной теме развития, транспортной инфраструктуры Африканского макрорегиона и перспектив сотрудничества стран континента с Российской Федерацией в транспортной сфере.

Диссертационное исследование Баринаова А.К. на тему «Развитие транспортной инфраструктуры в Африке и возможности российско-африканского сотрудничества» представляет из себя самостоятельный, целостный и законченный научный труд, который отвечает требованиям Высшей аттестационной комиссии Министерства науки и высшего образования РФ согласно Положению о порядке присуждения учёных степеней утвержденном Постановлением Правительства Российской Федерации от 24.09.2013 г. № 842 (ред. от 11.09.2021 г.) и его автор заслуживает присуждения ученой степени кандидата экономических наук по специальности 5.2.5. Мировая экономика.

Диссертант имеет 11 публикаций (общим объемом авторского участия 4,20 а.л.), в том числе 6 статей (общим объемом авторского участия 3,09 а.л.) – в ведущих рецензируемых научных журналах и изданиях, рекомендованных Высшей

аттестационной комиссией при Министерстве образования и науки Российской Федерации для защиты по специальности 5.2.5. Мировая экономика.

Все публикации соискателя посвящены вопросам развития африканского транспорта и прогнозам развития российско-африканского экономического сотрудничества, а также имеют связь с темой диссертации, отражают положения и выводы, представленные в исследовании.

Работы, опубликованные в рецензируемых научных изданиях, рекомендованных ВАК:

1. **Баринов А.К. Транспортная инфраструктура Эфиопии // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. 2018. Т. 11. № 5. С. 105-118.**
2. **Алешин К.А., Баринов А.К., Заноскина Е.Н. Транспорт Африки: Планы и Возможности // Азия и Африка сегодня. 2019. № 3. С. 35-40.**
3. **Баринов А.К. Конкуренция международных экспортеров на рынке транспортных средств Южно-Африканской Республики // Азия и Африка сегодня. 2020. № 10. С. 59-64.**
4. **Алешин К.А., Баринов А.К., Сугаков Г.К. Россия и Африка в современном мире: новые вызовы и перспективы сотрудничества // Азия и Африка сегодня. 2021. № 3. С. 71-77.**
5. **Баринов А.К., Шарова А.Ю. Инфраструктурное развитие Африканского континента (транспорт Восточной Африки) // Азия и Африка сегодня. 2021. № 7. С. 38-46.**
6. **Баринов А.К., Шарова А.Ю. Инфраструктурное развитие Африканского континента (электроэнергетика Восточной Африки) // Азия и Африка сегодня. 2021. № 10. С. 38-45.**

Работы, опубликованные в других изданиях:

7. Баринов А.К. Конкуренция мировых держав на рынке транспортных средств Арабской Республики Египет // Ученые записки Института Африки РАН. 2019. № 4 (49). С. 59-69. (В 2020 г. журнал включен в список рецензируемых научных изданий, рекомендованных ВАК.)

Публикации в сборниках тезисов научных конференций:

8. Баринов А.К. Транспортная инфраструктура Эфиопии // Материалы конференции «Школа молодого африканиста». 2018. № 9. С. 244-245.
9. Баринов А.К. Конкуренция мировых держав на рынке транспортных средств Арабской Республики Египет // Материалы XVIII Всероссийской школы молодых африканистов. 2019. С. 215-216.
10. Баринов А.К. Транспортная обеспеченность территорий стран Африки // Материалы XIX Всероссийской школы молодых африканистов. 2020. С. 246-248.

11. Баринов А.К. Системные проблемы развития африканского транспорта // Новые глобальные и региональные вызовы в Африке в условиях многополярности. Материалы конференций «Новые глобальные и региональные вызовы в Африке», «Россия и США: состояние и перспективы сотрудничества со странами Африканского континента». 2020. С. 41-42.

На диссертацию и автореферат поступили следующие положительные отзывы:

От ведущей (оппонирующей) организации – Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова», Института стран Азии и Африки (ИСАА МГУ имени М.В. Ломоносова). В отзыве подчеркивается, что научное изучение вопросов развития современной транспортной инфраструктуры Африканского континента является крайне актуальной задачей, так как именно эффективный транспорт способен во многом обеспечивать рациональное использование богатых природных и трудовых ресурсов, а также интенсификацию торговых связей всего макрорегиона. Проведенное Бариновым А.К. исследование позволило определить актуальный уровень развития транспортной инфраструктуры в 54 странах Африки и дает комплексную оценку потенциала российско-африканской внешнеэкономической кооперации в области реализации транспортных проектов на территории макрорегиона.

В отзыве содержатся следующие замечания:

- В диссертации основное внимание уделяется грузовому транспорту, тогда как пассажирский остается в основном за рамками исследования. Это представляется не вполне оправданным, поскольку понимание особенностей функционирования пассажирского транспорта имеет большое практическое значение как с инфраструктурной точки зрения, так и с точки зрения перспектив кооперации между Россией и африканскими странами.

- Автор практически не рассматривает вопросы, касающиеся государственного регулирования транспортной инфраструктуры и роли государственного сектора в экономике транспорта в африканских странах в целом, хотя и говорит о высокой доле государственной собственности в транспортном секторе. Представляется, что изучение организации инфраструктурных рынков, особенно в свете неоднородности уровней развития транспортных коммуникаций стран Африки, позволило бы в определенной степени углубить исследование.

- В отдельных частях диссертационного исследования наблюдается избыток данных, представленных в очень подробной табличной форме, которые, тем не менее, не получают объемного освещения в основном тексте работы. В таком случае представляется уместным использование других способов визуализации данных, таких как столбчатая диаграмма или диаграмма рассеяния, а также более плотная увязка иллюстративного материала с текстовым содержанием исследования.

- В четвертой главе автор дает оценку перспектив кооперации между Россией и кластерами африканских стран, используя такие термины, как «достаточно неплохо интегрированы», «удовлетворительный уровень международных резервов» и «не самый низкий объем услуг транспорта» (с. 160). Для анализа инвестиционной привлекательности транспортной отрасли африканских стран предпочтительнее использовать более строгие количественные оценки.

От официального оппонента – Булатова Александра Сергеевича доктора экономических наук, профессора, старшего научного сотрудника кафедры мировой экономики, факультета международных отношений МГИМО МИД России. В отзыве указывается, что диссертация Барина А.К. посвящена актуальной научной теме, степень достоверности и обоснованности научных результатов обеспечивается использованием значительного объема статистики, ее профессиональным изучением, обобщением и высоким уровнем математической обработки. Научная новизна заключается в определении перспективных стран Африканского макрорегиона для кооперации с Российской Федерацией в транспортной сфере, что было достигнуто в исследовании благодаря математическому и кластерному анализу. Отмечено, что значимость результатов диссертации для науки и практики велика.

Также в отзыве были представлены замечания по главам:

- Давая определения транспортной инфраструктуре, в диссертации используется ряд источников, что связано с различными мнениями о границах этой инфраструктуры. В то же время не все эти источники достаточно весомы, в частности, статья П.А. Пыхова и Т.О. Кашиной, в которой содержится определение инфраструктуры и подходы к ее исследованию (с.19-20).

- Диссертанту было бы целесообразно более подробно описать связь между его кластерной моделью и моделью роста транспортной сети в развивающихся странах Эдварда Тааффа (с. 57).

- Целесообразно было бы усилить аргументированность в целом правильных выводов о высокой доле государственности в транспортном секторе континента, коррупции как тормозе для эффективного развития транспорта, пагубном воздействии на него военных конфликтов, тем более что некоторые аргументы в пользу этих выводов уже содержатся в параграфах главы.

- В качестве ссылки на коэффициенты Энгеля, Гольца и Василевского диссертант использовал не оригинальные работы этих авторов, а только публикации, описывающие применение этих коэффициентов.

- Для анализа возможностей российских компаний на африканском континенте автор дополнительно мог бы обобщить опыт некоторых из них в транспортном строительстве за рубежом и в России с тем, чтобы рассмотреть возможности его применения в Африке.

От официального оппонента – Филоника Александра Оскаровича, кандидата экономических наук, ведущего научного сотрудника Центра арабских и исламских исследований ФГБУН ИВ РАН. В отзыве указывается, что 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. Автор подверг глубокой обработке значительное количество статистических показателей, что позволило ему превратить полученные данные в базу для собственных расчетов. Автор 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 «материала, необходимого для установления целевой группы африканских стран, потенциально предрасположенных к налаживанию или дальнейшему развитию сотрудничества с Россией в изучаемой соискателем области.

Отзыв содержит ряд критических замечаний и дискуссионных вопросов:

- 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, вылившихся, 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 2063» не обозначена некая промежуточная дата в качестве предварительного финиша.

- 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 внеэкономическим 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 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 результирующей. 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 ее 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.

На автореферат диссертации поступило 4 отзыва от:

1) Калашникова Дениса Борисовича – кандидата экономических наук, доцента кафедры мировой экономики факультета международных отношений МГИМО МИД России.

2) Мигалевой Татьяны Евгеньевны – кандидата экономических наук, доцента кафедры мировой экономики ФГБОУ ВО «Российский экономический университет им. Г.В. Плеханова».

3) Царева Сергея Петровича – кандидата экономических наук, доцента кафедры международных экономических отношений стран Азии и Африки ИСАА МГУ имени М.В. Ломоносова.

4) Юмаева Егора Александровича – кандидата экономических наук, доцента кафедры «Государственное, муниципальное управление и таможенное дело» ФГАОУ ВО «Омский государственный технический университет».

Все отзывы как на диссертацию (ведущей организации, официальных оппонентов), так и на автореферат диссертации положительные. В них подчеркнута обозначена высокая актуальность работы Барина А.К., отмечена научная новизна, теоретическая и практическая значимость полученных результатов. Во всех отзывах указано, что исследование Барина А.К. соответствует всем критериям и требованиям, передаваемым к диссертации согласно «Положению о присуждении ученых степеней», утвержденного Постановлением Правительства Российской Федерации от 24.09.2013 г. № 842 (в последней редакции 11.09.2021), а ее автор, Барин Андрей Константинович, заслуживает присуждения ученой степени кандидата экономических наук по специальности 5.2.5. Мировая экономика.

Вместе с тем в отзывах на автореферат содержится ряд критических замечаний и дискуссионных вопросов:

- Транспортные проекты чрезвычайно дорогостоящие, и в современном мире, как правило, осуществляются в связке с другими программами комплексного освоения территории и развития хозяйственных комплексов. Кроме того, транспортные проекты, как правило, финансируются со множеством условий, ставящих страну-получателя инфраструктуры в зависимость от стандартов, технологий и фирм-подрядчиков ключевых инвесторов. Даже за строкой «национальные правительства» часто скрываются связанные кредиты отдельных стран этим правительствам. В диссертации эти аспекты остались за пределами задач исследования, но именно они в первую очередь определяют потенциал развития российско-африканского сотрудничества: перспективные транспортные проекты могут быть вершиной айсберга более крупных иностранных проектов, к которым Россию не допустят ни на каких условиях (Калашников Д.Б.).

- Дискуссионным представляется приоритет кластерного анализа и уровня реализации текущих проектов в определении перспектив российско-африканского сотрудничества. Например, китайские исследователи считают, что наибольший потенциал там, где наблюдается максимальный разрыв между потребностью и обеспеченностью транспортной инфраструктурой (кстати, такие разрывы выявлены автором в диссертации) (Калашников Д.Б.).

- На основе проведенных расчетов автор установил, что более 95% всей внешней торговли стран Африки осуществляются морским транспортом (с. 12 автореферата). Это очень высокий показатель по сравнению с общемировым. В ежегодных докладах ЮНКТАД «Обзор морского транспорта» отмечается, что в мировой торговле на долю морского транспорта приходится порядка 80%. В этой связи хотелось бы увидеть в автореферате предложения по расширению российско-африканского сотрудничества в морской торговле и участию в строительстве и модернизации морской портовой инфраструктуры. В этой сфере у отечественных компаний имеется хороший опыт, за последние два десятилетия в России объем портовых площадей для перевалки грузов увеличился с 300 до 1245 млн. т. (Мигалева Т.Е.).

- На стр. 15 автореферата отмечено, что «самая неразвитая наземная транспортная инфраструктура представлена в Южном Судане, Судане, Нигере, Мавритании, Мали. Данные государства в первую очередь могут быть заинтересованы в содействии российских транспортных компаний при реализации инфраструктурных проектов». С научной точки зрения было бы интересно уточнить дополнительные существующие предпосылки для наращивания сотрудничества указанных стран с Российской Федерацией в части развития транспортной инфраструктуры помимо неразвитости наземной транспортной инфраструктуры на территории соответствующих стран (Юмаев Е.А.).

- На стр. 15 автореферата отмечено, что «среднегодовой показатель инвестиций в транспорт за 2014 - 2018 гг. составил 31,9 млрд долл. США (39,5% от аналогичного показателя инвестиций во всю инфраструктуру Африки)». Однако

масштаб участия Российской Федерации в инвестировании в транспорт в странах Африки не конкретизирован (Юмаев Е.А.).

- На стр. 17 сделан вывод о том, что «предприятия отечественной отрасли транспортного машиностроения могут расширить экспортные поставки продукции за счет объемного рынка Африки». Не ясно, какие именно компетенции/наработки/технологии предприятий Российской Федерации будут наиболее востребованы африканскими странами и позволят расширить экспорт из Российской Федерации в Африку (Юмаев Е.А.).

Во всех поступивших отзывах на диссертацию и автореферат отмечается, что содержащиеся в них замечания и пожелания не снижают общей высокой оценки научного исследования, а ее автор Баринов А.К. заслуживает присуждения искомой степени кандидата экономических наук по специальности 5.2.5. Мировая экономика.

Бариновым А.К. также представлены документы о практическом внедрении результатов диссертационного исследования:

1) Справка о практическом применении Банка ВТБ (ПАО), подписанная Заболоцким С.В. – Управляющим директором дирекции экспортного финансирования Управления торгового и экспортного финансирования Кредитного департамента. В документе указано, что материалы и выводы диссертационного исследования Баринова А.К. являются актуальными и имеют значимость для практической и аналитической работы Управления торгового и экспортного финансирования Кредитного департамента Банка ВТБ (ПАО)

2) Справка о внедрении результатов диссертационного исследования Институтом перспективных исследований нефти и газа МГУ, подписанная Ступаковой А.В. – профессором, доктором геолого-минералогических наук, Директором Института перспективных исследований нефти и газа МГУ, заведующим кафедрой геологии и геохимии горючих ископаемых геологического факультета МГУ имени М.В. Ломоносова. В документе указано, что выводы и положения диссертации Баринова А.К. имеют практическое значение для работы Института перспективных исследований нефти и газа МГУ, а также в своей аналитической работе сотрудники Института используют сведения о трубопроводной инфраструктуре нефтегазоносных районов Африканского макрорегиона, которые изложены в соответствующем разделе диссертации Баринова А.К. (Глава 2. Параграф 2.6.).

3) Справка о практическом применении выданная Фондом «Росконгресс», подписанная Казимировым В.Е. – Руководителем регионального направления по работе со странами Ближнего Востока, Африки, Южной Азии. В документе указано, что диссертация Баринова А.К. «Развитие транспортной инфраструктуры в Африке и возможности российско-африканского сотрудничества», подготовлена на актуальную тему и обладает значением для профильной деятельности Фонда «Росконгресс». Результаты и материалы, изложенные научного исследования, получили практическое применение в работе отдела международного

сотрудничества Фонда «Росконгресс» при подготовке Второго саммита и экономического форума Россия – Африка.

4) Акт о внедрении результатов диссертационного исследования Баринаова А.К. в образовательный процесс Федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Российский университет дружбы народов» (ФГАОУ ВО РУДН), утвержденный Костиным А.А. – член-корреспондентом РАН, доктором медицинских наук, профессором, первым проректором – проректором по научной работе ФГАОУ ВО РУДН. В Акте зафиксировано, что комиссия в составе: Председателя – заведующего кафедрой теории и истории международных отношений (ТИМО) д.пол.н., к.э.н., проф. Дегтерева Д.А.; членов: профессора кафедры ТИМО Белова В.И., д.и.н., профессора кафедры ТИМО Кассае Ныгусие В.М., доцента кафедры ТИМО к.и.н. Н.В. Ивкиной Н.В., установила, что результаты диссертационного исследования Баринаова А.К. имеют практическое значение и внедрены в учебный процесс на кафедре теории и история международных отношений факультета гуманитарных и социальных наук Российского университета дружбы народов. В частности, результаты включены в учебные курсы, читаемые бакалаврам Российского университета дружбы народов по направлению подготовки «Международные отношения», в том числе «Африка в современной системе международных отношений», «Foreign Aid & Foreign Policy» (на англ. языке). Документ составлен за подписью всех участников комиссии.

Выбор ведущей организации обосновывается ее авторитетностью и компетентностью в тематике диссертации, способностью определить ее научную и практическую ценность. В сведениях о ведущей организации – кафедре экономики и экономической географии ИСАА МГУ имени М.В. Ломоносова – указаны публикации ее сотрудников за последние годы по актуальным и смежным вопросам по теме диссертации в рецензируемых научных изданиях за последние годы.

Выбор официальных оппонентов – доктор экономических наук Булатова А.С. и кандидат экономических наук Филоника А.О. обосновывается высокой степенью их компетентности в области тематики рассматриваемой диссертации, способностью определить ее научную и практическую ценность. Специализация и сферы научных интересов оппонентов дают основание заключить, что ими было проведено полное и всестороннее изучение диссертационной работы, ее теоретической базы, источников, фактологического материала, положений, результатов и выводов. Информация о публикациях оппонентов по широкому кругу проблем, имеющих непосредственное отношение к теме диссертации Баринаова А.К., содержится в сведениях об официальных оппонентах.

Диссертационный совет отмечает, что на основании выполненного диссертантом исследования:

- Успешно решены поставленные научные задачи, определяемые целью исследования. Полученные результаты всесторонне аргументированы, обладают несомненной научной новизной, имеют весомое научное и практическое значение,

в научный оборот введен широкий круг ранее слабо изученных статистических и аналитических источников информации.

- Доказано, что в Африке развитие современной транспортной инфраструктуры более интенсивно идет не столько на национальном, сколько на мезорегиональном и макрорегиональном уровне. Основываясь на этом факте, автором выдвинуто аргументированное положение о том, что согласно модели «роста транспортной сети в развивающихся странах», предложенной Тааффе Э. и соавторами, транспорт континента в значительной части государств Африки уже прошел первые три и находится в процессе перехода от третьей к четвертой фазе роста транспортной сети.

- Определены уникальные особые характеристики и черты современной транспортной инфраструктуры Африки, которые связаны со спецификой условий ее социально-экономического и технологического развития с позднеколониальных времен до наших дней.

- Выявлена носящая системный характер дифференциация африканских государств по состоянию развития наземных транспортных коммуникаций, что доказано авторскими расчетами коэффициентов транспортной обеспеченности.

- Доказано, что в Африке одним из основных барьеров для продолжающейся мезорегиональной и макрорегиональной транспортной инфраструктурной интеграции является вышеуказанный разрыв в уровнях транспортной обеспеченности соседствующих государств континента, препятствующий развитию их международных экономических связей.

- Определено и аргументировано соответствующими авторскими расчетами коэффициентов транспортной обеспеченности, что Южный Судан, Судан, Нигер, Мавритания и Мали являются государствами Африки, для которых характерен наиболее высокая степень нехватки наземных транспортных линий коммуникаций.

- Установлено, что государства Африканского макрорегиона нуждаются в поиске новых партнеров и инвесторов, в том числе и из Российской Федерации, при развитии транспортных инфраструктурных проектов на континенте. Об этом свидетельствует установленный в исследовании дефицит инвестиций в соответствующий сектор экономики в размере 4-14 млрд долл. США в год. Автор статистически подтверждает, что несмотря на это, транспорт является лидером среди инфраструктурных отраслей Африки по количеству привлекаемых инвестиций (31,9 млрд долл. США – среднее значение за 2014-2018 гг.). При этом основным реципиентом вышеуказанных средств являются страны Южной Африки. Определено, что национальные правительства государств макрорегиона продолжают оставаться важным инвестором в данном секторе.

- На основе авторских расчетов показано, что в течение десяти лет до пандемии COVID-19 3/4 от африканского объема импорта транспортных средств (по стоимости) приходилось на наземный автомобильный транспорт. Суммарный объем поставок всех видов продукции транспортного машиностроения составил

608 млрд долл. США. Автор выявил, что основными покупателями данной продукции за указанный период стали ЮАР, Алжир, Нигерия.

- На базе авторских расчетов индекса комплементарности российского экспорта и африканского импорта транспортных средств установлено, что структура отечественных поставок продукции транспортного машиностроения на глобальный рынок во многом совпадает с паттернами потребления данной продукции в странах Африки. Данное положение позволяет говорить о том, что отечественные предприятия соответствующего сектора могли бы в значимой мере развивать внешние поставки своей продукции за счет потенциала объемного рынка континента.

- Сделан вывод, что наибольший потенциал среди государств Африки для развития сотрудничества с Российской Федерацией в области реализации инфраструктурных транспортных проектов имеют Алжир, Египет, Марокко и ЮАР. Приведено, что определенными возможностями для данной кооперации располагают Ангола, Ботсвана, Габон, Гана, Гвинея, Джибути, ДР Конго, Замбия, Кения, Конго, Кот-д'Ивуар, Маврикий, Намибия, Нигерия, Руанда, Сейшельские Острова, Танзания, Тунис, Уганда, Экваториальная Гвинея и Эфиопия.

Проблематика и выводы диссертации соответствуют паспорту специальности ВАК 5.2.5. Мировая экономика, а именно п. 4 «Интернационализация и глобализация экономических процессов», п. 10 «Международный бизнес. Деятельность транснациональных компаний и международных финансовых структур», п. 15 «Инфраструктурные факторы развития мирохозяйственных связей», п. 26. «Участие Российской Федерации в системе международных экономических связей. Внешнеэкономическая деятельность российских экономических субъектов. Внешнеэкономическая политика Российской Федерации».

Теоретическая значимость исследования:

- Состоит в комплексном выявлении оригинальных характеристик и черт транспортной инфраструктуры Африканского макрорегиона, которые были заложены в ходе процесса социально-экономического и технологического развития стран континента: 1) недостаточная связанность транспортных сетей различных видов как внутри стран, так и в рамках макрорегиона; 2) искаженный баланс между различными видами транспорта из-за приоритетного развития железнодорожных систем в колониальный период; 3) сильная раздробленность транспортных систем соседствующих стран; 4) высокая доля государственной собственности в транспортном секторе; 5) наличие коррупции, замедляющей эффективное развитие транспорта; 6) деструктивное влияние военных конфликтов на состояние и развитие африканской транспортной инфраструктуры; 7) несоответствие уровня развития транспортного сектора задачам социально-экономического развития континента.

- Заключается в определении актуального уровня развития транспортной инфраструктуры в странах Африканского континента и выявлении высокой

дифференциации государств макрорегиона по данному параметру с учетом применения коэффициентов транспортной обеспеченности;

- На базе полученных при помощи кластерного анализа и последующей экспертной оценки итоговых статистических результатов, исследовательская работа внесла вклад в определение потенциала государств Африки для внешнеэкономической кооперации с Российской Федерацией в транспортной сфере, а также позволила выявить двадцать пять перспективных стран-партнеров на территории макрорегиона и соответствующие профильные проекты на Африканском континенте.

Практическая значимость исследования.

- Материалы диссертационного исследования использовались автором при подготовке аналитических и экспертных материалов, которые составлялись коллективом Института Африки РАН для органов государственной власти (Администрация Президента РФ, Министерства иностранных дел РФ, Министерства промышленности и торговли РФ), для делового, экспертного и научного сообщества (Фонд Росконгресс; АО «Российский экспортный центр»), при подготовке первого и второго Саммитов и Экономических форумов «Россия-Африка».

- Положения, результаты диссертации могут быть использованы в практической работе Министерства иностранных дел РФ, Министерства экономического развития РФ, Министерства промышленности и торговли РФ, а также других ведомств, государственных структур и институтов развития.

- Результаты исследования могут быть применены для разработки стратегии выхода отечественных коммерческих предприятий и организаций на африканский рынок транспортных инфраструктурных проектов.

- Материалы диссертации могут быть использованы в преподавательской и лекционной работе, а также при составлении учебных и образовательных программ для профильных учреждений.

- Предоставленными диссертантом справками подтверждается, что результаты исследования имеют практическое значения для профильной работы Института перспективных исследований нефти и газа МГУ, Фонда «Росконгресс», Банка ВТБ (ПАО). Также в диссертационный совет передан Акт о внедрении результатов диссертационного исследования Барина А.К. в образовательный процесс (ФГАОУ ВО РУДН). В частности, результаты включены в учебные курсы, читаемые бакалаврам на кафедре теория и история международных отношений факультета гуманитарных и социальных наук Российского университета дружбы народов по направлению подготовки «Международные отношения», в том числе «Африка в современной системе международных отношений», «Foreign Aid & Foreign Policy» (на англ. языке).

Оценка достоверности результатов исследования выявила, что:

- исследование опирается на обширную информационную базу количественных и качественных источников, на внушительный массив статистических данных, на авторитетную научную и экспертную литературу отечественных и зарубежных авторов.

- апробирование результатов исследования проведено в рамках публикаций в отечественных рецензируемых журналах, в рамках выступлений на научных конференциях.

Личный вклад диссертанта заключается: в подборе, агрегации, систематизации широкого массива качественных и статистических данных; в их последующей авторской оригинальной обработке с помощью базовых научных, математических экспертных методов и подходов; в высококвалифицированной авторской интерпретации полученных результатов; в логической организации полученных результатов, позволяющей сделать обоснованные и научно достоверные выводы в диссертации, четком и аргументационно чистом формулировании научных положений и рекомендаций; в практической апробации основных полученных результатов в форме публикаций в рецензируемых журналах, докладов на научных и экспертных конференциях, внедрения в деятельность профильных коммерческих и государственных организаций.

В ходе защиты диссертации были высказаны следующие критические замечания и предложения:

1) Для лучшего визуального восприятия результатов кластерного анализа было бы целесообразно увязать произвольную нумерацию кластеров (групп стран Африки) с их степенью перспективности в отношении сотрудничества с Российской Федерацией в транспортной сфере, тем самым создать более детальную иерархичность цифровых обозначений в названии соответствующих объединений.

2) В дальнейшей научной разработке вопроса при использовании коэффициентов транспортной обеспеченности для стран Африки желательно было бы поставить задачу теоретической разработки дополнительного интегрального показателя с учетом специфики стран макрорегиона.

3) Логичным продолжением научного исследования может являться то, что к отобраным африканским странам-партнерам для развития сотрудничества с Российской Федерацией при реализации инфраструктурных транспортных проектов на территории континента будут добавлены участники из других регионов мира для создания консорциумов в области профильной кооперации.

4) При условии готовности государственных и частных практических организаций предоставить автору соответствующую информацию делового характера научная работа может быть усилена за счет научной и экспертной оценки дополнительного фактора – готовности и способности отдельных российских профильных компаний участвовать в долгосрочных и капиталоемких инфраструктурных транспортных проектах в странах Африканского макрорегиона.

Диссертант Баринов А.К. согласился с высказанными замечаниями и предложениями. На все заданные в ходе заседания вопросы диссертант дал аргументированные и исчерпывающие ответы.

На заседании 22.06.2022 г. диссертационный совет принял решение присудить Баринову Андрею Константиновичу ученую степень кандидата экономических наук за решение актуальной научной задачи, имеющей важное научное и практическое значение, которое заключается в определении основных особенностей развития и современного состояния транспортной инфраструктуры стран Африки, а также выявлении ключевых перспектив экономического сотрудничества государств макрорегиона с Российской Федерацией в области реализации транспортных инфраструктурных проектов.

При проведении тайного голосования диссертационный совет в составе 17 человек, из них 16 докторов наук по специальности 5.2.5. Мировая экономика, участвовавших в заседании, из 25 человек, входящих в состав совета, проголосовал: «за» – 17, «против» – 0, недействительных бюллетеней – 0.

**Председатель диссертационного совета
24.1.033.01, член-корреспондент РАН, д.э.н.,
профессор**

Фитуни Л.Л.

**Ученый секретарь диссертационного совета
24.1.033.01, к.э.н.**

Шарова А.Ю.

22 июня 2022 г.