

В диссертационный совет ПДС 0600.001 при
Федеральном государственном автономном
образовательном учреждении высшего
образования
«Российский университет дружбы народов
имени Патриса Лумумбы»
(117198, г. Москва, ул. Миклухо-Маклая, д.
6)

ОТЗЫВ

официального оппонента

доктора экономических наук, профессора

Щербанина Юрия Алексеевича

на диссертационную работу Щепетова Павла Андреевича

**«Развитие международного транспортного коридора «Север-Юг»:
возможности и перспективы для России», представленную на соискание
ученой степени кандидата экономических наук
по специальности 5.2.5 Мировая экономика**

Актуальность темы. Формат современной международной обстановки в значительной степени подвергается воздействию со стороны транспортных систем стран и регионов, международных организаций и неправительственных формирований. Транспортные маршруты становятся инструментом стратегического влияния, а устойчивость функционирования логистических цепей поставок оказывается под вопросом ввиду различного рода ограничений. Официально образованный Россией, Индией и Ираном в 2000 г. международный транспортный коридор «Север-Юг», спустя почти четверть века стал приобретать качественно новые черты. Он перестает быть просто альтернативным транспортным маршрутом и превращается в критически важную артерию для переформатирования экономического пространства Евразии. Его развитие напрямую связано с обеспечением экономического суверенитета (в т.ч. и транспортного суверенитета) и укреплением позиций стран-участниц в условиях формирования полицентричной мировой системы.

Значимость представленной работы просматривается в контексте становления новых форматов регионального сотрудничества, где транспортная инфраструктура выступает вполне материальной основой для углубления экономической интеграции.

Несмотря на декларируемую значимость коридора на межправительственном уровне, придание ему некой пафосности,

практическая реализация до сих пор отстает от стратегических замыслов. Сохраняется разрыв между политическими амбициями и экономической целесообразностью использования маршрута. Ключевой проблемой остается трансформация МТК «Север-Юг» из набора разрозненных транспортных маршрутов в интегрированную транспортно-логистическую систему, способную предложить клиентам комплексное транспортно-логистическое решение с предсказуемыми параметрами стоимости, времени и надежности.

В этой связи представленное исследование, нацеленное на выявление системных ограничений и разработку научно обоснованных механизмов повышения эффективности функционирования коридора, обладает вполне видимой научной и практической ценностью. Работа вносит свой вклад в решение проблемы преодоления транспортно-логистической фрагментарности евразийского пространства и создания условий для реализации его транзитного потенциала в интересах российской экономики.

Заслуживают внимания следующие положения, выносимые на защиту:

1) Автор выделяет и обосновывает ключевые, на его взгляд, предпосылки (экономические и технологические) (стр. 36-44) и факторы (географические и геополитические) формирования и развития международных транспортных коридоров (стр. 44-49);

2) на основе анализа взаимной торговли России с 14 странами, «тяготеющими» к коридору, и их макроэкономических показателей, соискатель обосновывает наличие потенциальной грузовой базы МТК «Север-Юг» (стр. 103-116);

3) на основе методов количественного анализа автор доказывает инерционный характер развития транскаспийской ветви МТК «Север-Юг» (что характерно и для всего коридора в целом) и высокую зависимость от политических, а не только экономических факторов (стр. 151-159);

4) диссертант обосновывает перспективы развития МТК «Север-Юг» как инструмента реализации национальных интересов России в условиях санкционного давления, включая диверсификацию торговых потоков, обеспечение продовольственной безопасности и повышение транспортной «связности» Евразии (стр. 159-164);

5) в работе предложен комплекс практических мер по устранению инфраструктурных, организационно-экономических и политических барьеров, включая создание единого транспортно-логистического оператора, формирование международного транспортно-логистического «узла» в

Астраханской области и учреждение «Каспийского консорциума» (стр. 164-169).

Достоверность результатов диссертационного исследования подтверждается использованием актуальных статистических данных, собранных из международных и национальных источников, а также официальных нормативно-правовых актов Российской Федерации и международных соглашений. Достоверность обеспечена применением комплекса общенаучных и специальных экономических методов, включая статистический анализ и эконометрическое моделирование, а также изучением широкого круга научных трудов ведущих отечественных и зарубежных авторов по проблематике международных транспортных коридоров, логистики международной торговли и мировой экономики.

Обоснованность научных положений, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертации, подтверждается структурированностью и логичностью изложения материалов исследования. Автором в целом достигнута поставленная цель и решены все сформулированные задачи.

Диссертация содержит введение, три главы и заключение. Главы включают в себя таблицы и рисунки, наглядно иллюстрирующие результаты исследования.

В первой главе диссертации проведена глубокая теоретико-методологическая проработка ключевых категорий, связанных с понятием «международный транспортный коридор». Автором предложено оригинальное определение категории «международный транспортный коридор». Выявлены и систематизированы предпосылки и формирования и развития МТК, что соответствует современному уровню научного осмысления данной проблемы и полностью согласуется с положениями мировой и отечественной научной школы в области международной транспортной логистики.

Во второй главе работы последовательно и убедительно раскрыта эволюция МТК «Север-Юг» от древних торговых путей до современного этапа, обусловленного «разворотом на Восток» и санкционным режимом в отношении России. На основе анализа статистических данных и официальных источников автор детально охарактеризовал грузопоток по трем ветвям коридора, выявил особенности организации перевозок и провел всестороннюю оценку потенциальной грузовой базы, опираясь на данные по внешнеторговому обороту, ВВП, логистической эффективности и другим макроэкономическим показателям 15 стран, «тяготеющих» к коридору. Это

позволило обосновать тезис о наличии значительного, но пока недостаточно реализованного потенциала МТК «Север-Юг».

Третья глава диссертации посвящена комплексному анализу проблем и барьеров развития международного транспортного коридора «Север-Юг». Автор приводит три группы ограничений – инфраструктурные, организационно-экономические и политические. В главе также убедительно раскрывается роль Каспийского региона как стратегического транспортно-логистического хаба в контексте повышения транспортной «связности» Евразии, подкрепленная детальным анализом портовой инфраструктуры и торгового флота «Каспийской пятерки». Завершает главу авторское видение научно обоснованных, практически ориентированных рекомендаций, направленных на ускоренное развитие коридора: создание единого транспортно-логистического оператора, гармонизация тарифной политики, модернизация ключевых инфраструктурных объектов, формирование международного логистического «узла» в Астраханской области и учреждение «Каспийского консорциума», что в совокупности отвечает национальным интересам Российской Федерации.

Теоретическая значимость диссертации заключается в систематизации и уточнении понятийного аппарата, связанного с категорией «международный транспортный коридор». Предложено авторское видение дефиниции, учитывающие инфраструктурные и технологические аспекты, а также регуляторные рамки, пространственные аспекты, такие, как, например, концентрация трансграничных грузопотоков.

Практическая значимость работы обусловлена возможностью использования результатов исследования профильными ведомствами ЕАЭС и СНГ при разработке стратегий развития международных транспортных коридоров, а также участниками внешнеэкономической деятельности, планирующих использование коридора.

В представленном исследовании автору удалось систематизировать большой пласт научно-практических компетенций, вытекающих из собственно названия темы, однако, стоит отметить и некоторые дискуссионные моменты, замечания, что вполне логично и присуще всем без исключения исследованиям.

Замечания и дискуссионные моменты диссертационного исследования:

1) ретроспективный анализ, связывающий современный МТК «Север-Юг» с «Великим Волжским путем» (параграф 2.1. «История создания

МТК «Север-Юг» и его отличительные черты»), является интересным ходом. Однако требует дополнительного обоснования правомерность проведения прямых аналогий между средневековыми торговыми путями, базировавшихся на караванной и речной навигации, и сложной мультимодальной системой XXI века с точки зрения управления, экономики и технологий;

2) в диссертации справедливо подчеркивается ключевая роль Каспийского региона как логистического хаба в контексте развития МТК «Север-Юг» (параграф 3.2. «Каспий как важный логистический хаб в контексте развития транспортной «связности» Евразии»). Однако анализ ограничивается преимущественно описанием портовой инфраструктуры и состава торгового флота, в то время как остаются вне поля зрения ряд критически важных аспектов. В частности, не рассмотрены экологические и гидрологические ограничения, связанные с устойчивым обмелением Каспийского моря, что напрямую влияет на судоходство и пропускную способность коридора. Не упомянут возможный отказ российской стороны от продолжения дноуглубительных работ на Волго-Каспийском морском судоходном канале, что объективно снижает надежность транскаспийской ветви. Кроме того, в работе отсутствует анализ наличия на Каспии специализированного подвижного состава, в частности, рефрижераторных контейнеров и судов, необходимых для перевозки скоропортящейся продукции, что особенно актуально в контексте обеспечения продовольственной безопасности Российской Федерации и роста перевозок сельскохозяйственной продукции по коридору;

3) автор справедливо отмечает, что одним из барьеров развития МТК «Север-Юг» являются ограничения политического характера (параграф 3.1. «Анализ текущих проблем и барьеров развития МТК «Север-Юг»»). Однако анализ политических проблем коридора остается неполным. В частности, недостаточно рассмотрены риски, связанные с возможным ухудшением двусторонних отношений между Россией и Азербайджаном – одной из ключевых стран, через территорию которой проходит наиболее загруженная западная ветвь коридора. Усиление турецко-азербайджанского проекта «Зангезурский коридор», направленного на изменение транспортной географии Южного Кавказа, может напрямую затронуть стабильность функционирования МТК «Север-Юг». В условиях ослабления российского влияния в регионе подобные сценарии требуют отдельной оценки, особенно

с учетом того, что альтернативных маршрутов в обход Азербайджана на данном направлении практически не существует.

Автореферат содержит все основные положения и выводы диссертации, изложен логично и последовательно, а сформулированные в нем положения в полной мере отражают целостность и завершенность проведенного исследования.

Основные результаты диссертационного исследования отражены соискателем в 4 научных публикациях общим объемом 3,31 п.л., из которых 3 публикации в журналах из перечня ВАК РФ.

Заключение. Диссертационное исследование «Развитие международного транспортного коридора «Север-Юг»: возможности и перспективы для России» является законченной научно-квалификационной работой, в которой содержится новое решение научной задачи разработки концептуальных и практических основ развития коридора «Север-Юг» как элемента «новой логистики» внешней торговли России, имеющей важное значение для реализации национальных интересов Российской Федерации.

Работа соответствует требованиям, предъявляемым к диссертациям на соискание ученой степени кандидата экономических наук, согласно п. 2.2 раздела II Положения о присуждении ученых степеней в Федеральном государственном автономном образовательном учреждении высшего образования «Российский университет дружбы народов имени Патриса Лумумбы», утвержденного Ученым советом РУДН протокол № УС-1 от 22.01.2024 г., а ее автор, Щепетов Павел Андреевич, заслуживает присуждения ученой степени кандидата экономических наук по специальности 5.2.5 Мировая экономика.

Официальный оппонент:

доктор экономических наук (08.00.14 – Мировая экономика),
профессор, заведующий лабораторией анализа
и прогнозирования транспортно-логистических систем
ФГБУН «Институт народнохозяйственного прогнозирования
Российской академии наук»

«15» октября 2025 г.

Алексеевич

Щербанин Юрий



Подпись Щербанина Ю.А. заверяю

Начальник
отдела кадров

15.10.2025

Ю.А. Щербанин

Контактная информация:

ФГБУН «Институт народнохозяйственного прогнозирования Российской академии наук»
117418, г. Москва, проспект Нахимовский, д. 47. E-mail: contact@ecfor.ru, тел.:
+74991293633