

ЗАКЛЮЧЕНИЕ ДИССЕРТАЦИОННОГО СОВЕТА 24.2.425.02,
СОЗДАННОГО НА БАЗЕ ФЕДЕРАЛЬНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО
БЮДЖЕТНОГО ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО УЧРЕЖДЕНИЯ ВЫСШЕГО
ОБРАЗОВАНИЯ «УРАЛЬСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ» МИНИСТЕРСТВА НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, ПО ДИССЕРТАЦИИ НА СОИСКАНИЕ
УЧЕНОЙ СТЕПЕНИ КАНДИДАТА НАУК

аттестационное дело № _____

решение диссертационного совета от 12 ноября 2024 г. № 28

О присуждении Благинину Виктору Андреевичу, гражданство – Российская Федерация, ученой степени кандидата экономических наук.

Диссертация «Формирование и развитие транспортно-коммуникационной инфраструктуры региона» по специальности 5.2.3 – Региональная и отраслевая экономика (региональная экономика) принята к защите 9 сентября 2024 г. (протокол № 21) диссертационным советом 24.2.425.02, созданным на базе Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Уральский государственный экономический университет» Министерства науки и высшего образования РФ, 620144, г. Екатеринбург, ул. 8 Марта/Народной Воли, 62/45, приказ Минобрнауки РФ № 876/нк от 20.07.2022.

Соискатель Благинин Виктор Андреевич, 23 февраля 1993 года рождения.

В 2015 г. Благинин В.А. окончил ФГБОУ ВПО «Уральский государственный экономический университет» по специальности «Национальная экономика»; в 2017 г. с отличием окончил магистратуру ФГБОУ ВО «Уральский государственный экономический университет» по направлению подготовки «Экономика», профиль «Экономико-правовая безопасность»; в 2018 г. окончил обучение в очной аспирантуре по направлению подготовки 38.06.01 Экономика, направленность – Экономика и управление народным хозяйством (региональная экономика); работает с 2022 г. заведующим научно-исследовательской ла-

боратории наукометрического анализа и библиоландшафтных исследований (по основному месту) ФГБОУ ВО «Уральский государственный экономический университет» Министерства науки и высшего образования РФ.

Диссертация выполнена на кафедре региональной, муниципальной экономики и управления ФГБОУ ВО «Уральский государственный экономический университет» Министерства науки и высшего образования РФ.

Научный руководитель – заслуженный деятель науки РФ, доктор географических наук, профессор Анимица Евгений Георгиевич, ФГБОУ ВО «Уральский государственный экономический университет», кафедра региональной, муниципальной экономики и управления, профессор; ректорат, главный советник при ректорате.

Официальные оппоненты:

Овешникова Людмила Владимировна – доктор экономических наук, доцент, ФГБОУ ВО «Российский экономический университет имени Г.В. Плеханова», г. Москва; кафедра национальной и региональной экономики, профессор;

Бережная Любовь Юрьевна – кандидат экономических наук, ФГБОУ ВО «Оренбургский государственный университет», г. Оренбург; кафедра менеджмента, старший преподаватель

дали положительные отзывы на диссертацию.

Ведущая организация – Федеральное государственное бюджетное учреждение науки Центральный экономико-математический институт Российской академии наук, г. Москва, в своем положительном отзыве, подписанном Мизинцевой Марией Федоровной, д-ром экон. наук, канд. техн. наук, проф., гл. научн. сотр. Лаборатории компьютерного моделирования социально-экономических процессов, утвержденном директором, чл.-корр. РАН, проф. РАН, д-ром экон. наук, Бахтизиным Альбертом Рауфовичем, указала, что диссертация Благинина Виктора Андреевича на тему: «Формирование и развитие транспортно-коммуникационной инфраструктуры региона» представляет собой законченную научно-квалификационную работу, в которой представлены раз-

витие концептуальных основ и научное обоснование особенностей формирования, функционирования и прогнозирования стратегических направлений эволюции транспортно-коммуникационной инфраструктуры в экономическом пространстве региона. Цель, задачи и содержание диссертации соответствуют пунктам 1.2, 1.3 и 1.16 Паспорта научной специальности ВАК РФ 5.2.3 – Региональная и отраслевая экономика (региональная экономика).

Представленная к защите диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 5.2.3 – Региональная и отраслевая экономика (региональная экономика), соответствует требованиям пунктов 9-11 и 13-14 Положения о присуждении ученых степеней, утвержденного Постановлением Правительства РФ от 24 сентября 2013 г. № 842, а ее автор – Благинин Виктор Андреевич – заслуживает присуждения ученой степени кандидата экономических наук по специальности 5.2.3 – Региональная и отраслевая экономика (региональная экономика).

Соискатель имеет более 100 опубликованных работ, в том числе по теме диссертации опубликовано 28 работ, из них в рецензируемых научных изданиях опубликовано 14 работ. Наиболее значимые: Анимица, Е. Г. Оценка функционирования транспортно-коммуникационной инфраструктуры региона в рамках пространственно-функционального подхода / Е. Г. Анимица, **В. А. Благинин**. – DOI 10.26726/10.26726/rppe2024v7oftk // Региональные проблемы преобразования экономики. – 2024. – № 7 (165). – С. 72–82. – 1,4/0,7 п. л.; **Благинин, В. А.** Гипотеза стратегического развития транспортно-коммуникационной инфраструктуры региона: мегапроекты и их влияние / В. А. Благинин, Е. Г. Анимица // Вестник Академии знаний. – 2024. – № 4 (63). – С. 77–83. – 0,9/0,5 п. л.; **Благинин, В. А.** Методология оценки и комплексной диагностики формирования и пространственной организации транспортно-коммуникационной инфраструктуры / В. А. Благинин, Е. В. Соколова. – DOI 10.57015/issn1998-5320.2023.17.4.20 // Наука о человеке: гуманитарные исследования. – 2023. – Т. 17, № 4. – С. 202–212. – 1,4/0,7 п. л.; **Благинин, В. А.** От транспортной к транспортно-коммуникационной инфраструктуре региона: тео-

ретическое осмысление / В. А. Благинин // Научные труды Вольного экономического общества России. – 2018. – Т. 213, № 5. – С. 431–445. – 1,9 п. л.; **Благинин, В. А.** Факторная модель функционирования и развития транспортно-коммуникационной инфраструктуры региона / В. А. Благинин // Перспективы науки. – 2017. – № 6 (93). – С. 70–75. – 0,8 п. л.; **Благинин, В. А.** К вопросу об элементах современной автомобильной транспортной инфраструктуры региона: российский и зарубежный опыт / В. А. Благинин // Управление экономическими системами: электронный научный журнал. – 2016. – № 7 (89). – Ст. 13. – 1,4 п. л.; **Благинин, В. А.** Развитие транспортно-коммуникационной инфраструктуры региона: вызовы Industry 4.0 / В. А. Благинин // Глобальный научный потенциал. – 2016. – № 12 (69). – С. 144–146. – 0,4 п. л.; **Благинин, В. А.** Ретроспективный анализ научных взглядов на понятие «транспортная инфраструктура региона» / В. А. Благинин // Фундаментальные исследования. – 2016. – № 11-5. – С. 979–984. – 0,8 п. л.

В диссертации отсутствуют недостоверные сведения об опубликованных соискателем учёной степени работах.

На диссертацию и автореферат поступило 15 отзывов. Все отзывы положительные, отмечается актуальность, научная новизна исследования, практическая значимость полученных результатов. Высказан ряд замечаний, носящих в своем большинстве рекомендательный характер.

1. Д-р экон. наук, чл.-корр. РАН, проф. РАН, зам. директора ФГБУН Институт экономики Уральского отделения РАН по научной работе Акбердина В.В. (г. Екатеринбург). Замечания: 1. Автор пишет, что для апробации представленной методики выбран Уральский федеральный округ, который играет ключевую роль в контексте развития транспортных связей России с Китаем в условиях современного социально-экономического и политического давления. Какие еще предпосылки выбора данного региона полигоном исследования можно выделить? 2. Требуется пояснить как индикатор среднелинейного отклонения показателей функционирования транспортно-коммуникационной ин-

фраструктуры, представленный в работе (с. 21 автореферата), характеризует сужение или расширение экономического пространства.

2. Д-р экон. наук, проф., зав. каф. экономической теории, региональной экономики, государственного и муниципального управления ФГАОУ ВО «Южно-Уральский государственный университет (национальный исследовательский университет)» Антонюк В.С. (г. Челябинск). Замечание: автор уделяет большое внимание завершенным и текущим инфраструктурным мегапроектам Урала (с. 22-23), однако при этом стоило бы отдельно остановиться на объяснении их отнесения к факторам пространственной организации транспортно-коммуникационной инфраструктуры, согласно рис. 4 (стр. 13).

3. Д-р экон. наук, проф., директор Школы экономики и менеджмента, зав. каф. теории, методологии и правового обеспечения государственного и муниципального управления ФГАОУ ВО «Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б.Н. Ельцина» Тургель И.Д. (г. Екатеринбург). Замечание: в автореферате следовало бы подробнее представить какие из рассматриваемых функций (пространственная, территориальная, распределительная, производственная, регионообразующая) транспортно-коммуникационной инфраструктуры наиболее важны для социально-экономического развития каждого из субъектов Уральского федерального округа.

4. Д-р экон. наук, доц., директор Пермского филиала, ведущий научный сотрудник ФГБУН Институт экономики Уральского отделения РАН Урасова А.А. (г. Пермь). Замечание: при систематизации факторов формирования, функционирования и пространственной организации объектов транспортно-коммуникационной инфраструктуры, целесообразно было бы рассмотреть и социальные факторы, связанные, например, с возможностью использования инфраструктуры для решения территориального дисбаланса.

5. Д-р экон. наук, проф., зав. каф. градостроительства и пространственного развития ФГБОУ ВО "Государственный университет по землеустройству" Цыпкин Ю.А. (г. Москва). Замечание: следовало бы детализировать как именно оцениваются внутри вложенные параметры модели оценки организационно-

управленческих механизмов формирования транспортно-коммуникационной инфраструктуры региона, так как это является достаточно важным с точки зрения ее практической применимости органами власти различного уровня.

6. Д-р экон. наук, проф., проректор по научной работе, проф. каф. экономики и электронного бизнеса УО «Витебский государственный технологический университет» Ванкевич Е.В. (г. Витебск, Республика Беларусь). Замечания: 1) можно ли использовать предложенный автором методический инструментарий как универсальный при оценке пространственной организации транспортно-коммуникационной инфраструктуры любого региона Российской Федерации или Республики Беларусь, либо его использование требует определенной доработки с учетом специфики региона; 2) какие индикаторы и направления оценки и диагностики в авторской методике позволяют учесть специфику оцениваемого региона.

7. Д-р экон. наук, проф., директор высшей школы бизнеса и PhD программ, проректор по евразийской интеграции НИУ «Кыргызский экономический университет им. М. Рыскулбекова» Джолдошева Т.Ю. (г. Бишкек, Кыргызстан). Замечания: 1) необходимо конкретизировать отличия между такими экономическими дефинициями как более часто встречаемой в научной литературе «транспортная инфраструктура» и используемой в работе «транспортно-коммуникационная инфраструктура»; 2) возможно ли использование и адаптация представленной в работе диссертанта методики комплексной диагностики транспортно-коммуникационной инфраструктуры в государствах ЕЭАС? Как ее необходимо модернизировать, чтобы она учитывала специфику регионального развития этих стран?

8. Д-р экон. наук, директор Красноярского института железнодорожного транспорта – филиала ФГБОУ ВО «Иркутский государственный университет путей сообщения» Савченко Е.Е. (г. Красноярск). Замечание: на стр. 19 автор приводит расчетные показатели функционирования транспортно-коммуникационной инфраструктуры регионов Уральского федерального округа по версиям методики в динамике. В то же время текст автореферата не позволяет прояснить, что представляют собой приведенные процентные данные. Почему при значительном увеличении показателя ранговая позиция остается

неизменной или снижается, и наоборот, а также в чем необходимость отражения данных по всем трем версиям методики.

9. Д-р экон. наук, проф., зав. каф. финансов и экономической безопасности ФГБОУ ВО «Вятский государственный университет» Каранина Е.В. (г. Киров). Замечания: 1. Не совсем понятно, на основе каких критериев автор выбрал используемые в методике оценки показатели функционирования транспортно-коммуникационной инфраструктуры региона. 2. В автореферате недостаточно представлена статистическая и графическая информация, характеризующая прогноз развития транспортно-коммуникационной инфраструктуры УрФО по выделенным кластерам.

10. Д-р экон. наук, проф., проф. каф. экономики и финансов ФГБОУ ВО «Липецкий государственный технический университет» Пыльнева Т.Г. (г. Липецк). Замечание: на фоне достаточного объема статистической информации (таблицы, схемы), ощущается нехватка графических данных, которые могли бы более наглядно проиллюстрировать, как меняется уровень функционирования транспортно-коммуникационной инфраструктуры исследуемых автором субъектов РФ в динамике.

11. Д-р экон. наук, проф., проф. каф. экономической теории и регионального развития ФГБОУ ВО «Челябинский государственный университет» Даванков А.Ю. (г. Челябинск). Замечание: в автореферате при раскрытии содержания глав диссертационной работы четко не обозначены степень научной новизны, ее отличительные признаки от существующих в научной литературе.

12. Д-р экон. наук, проф., проф. каф. инновационного менеджмента и предпринимательства ФГБОУ ВО «Ростовский государственный экономический университет (РИНХ)» Джуха В.М. (г. Ростов-на-Дону). Замечание: при очевидной востребованности оценки транспортно-коммуникационной инфраструктуры региона для целей их ранжирования и кластеризации из текста автореферата трудно определить разницу в понимании автором процессов «ранжирования» и «кластеризации». В экономике кластер – это группа объектов, объединенных территориальным принципом или направлением деятельности, иногда – группа объектов, объединенных тем или иным образом для совместного решения определенной задачи. В представленной работе, судя по автореферату

(стр. 24) принадлежность к определенному кластеру обосновывается значением определенного показателя (к-средней) качества развития территории. В рамках такой оценки, на наш взгляд, определяется не принадлежность к тому или иному кластеру, качественный уровень (высокий, средний, низкий и т.п.) развития, т.е., по сути, ранжирование по качеству роста. Вполне вероятно, что такая оценка тоже нужна, но она не должна называться кластеризацией.

13. Д-р экон. наук, проф., проф. каф. экономики, организации и стратегии развития предприятия ФГАОУ ВО «Самарский государственный экономический университет» Булавко О.А. (г. Самара). Замечания: 1. В качестве объекта исследования, как упоминалось ранее, автор определяет регион с локализованной инфраструктурой, а не саму транспортно-коммуникационную инфраструктуру региона. Из текста автореферата не совсем понятно почему именно. 2. В автореферате не представлен результат анализа показателей ретроспективной динамики и текущего состояния транспортно-коммуникационной инфраструктуры УрФО, который также должен входить в комплексную диагностику исследуемого объекта.

14. Д-р экон. наук, проф., зав. каф. управления производством и кадрового обеспечения транспортного комплекса ФГАОУ ВО «Российский университет транспорта» Письменная А.Б. (г. Москва). Замечания: 1. Необходимо уточнить области применения трех версий методики оценки транспортно-коммуникационной инфраструктуры региона 2. Возможно ли формализовать процедуру выбора версии методики в зависимости от целей оценки транспортно-коммуникационной инфраструктуры.

15. Канд. экон. наук, доц., доц. каф. менеджмент и инновации ФГБОУ ВО «Национальный исследовательский Московский государственный строительный университет» Мещерякова Т.С. (г. Москва). Замечание: на рис. 6 автореферата (с. 15) среди блоков комплексной диагностики транспортно-коммуникационной инфраструктуры региона наличествует Блок подготовки данных. В рамках пятого этапа производится обработка собранных показателей. Чем обусловлена необходимость прогнозирования значений в рамках вышеуказанного этапа авторской методики?

Выбор официальных оппонентов (д-ра экон. наук, доц. Овешниковой Л.В., канд. экон. наук Бережной Л.Ю.) обосновывается их компетентностью в сфере исследования теоретических и методологических проблем региональной экономики, развития инфраструктуры в экономическом пространстве региона, подтверждающейся научно-исследовательскими работами и многочисленными публикациями по проблематике диссертационного исследования, в том числе в изданиях, рекомендованных ВАК РФ. Выбор ведущей организации (ФГБУН Центральный экономико-математический институт РАН, г. Москва) обосновывается ее широкой известностью научными достижениями в области региональных экономических и социальных исследований, активным сотрудничеством с федеральными, региональными и муниципальными органами власти в сфере решения научно-практических вопросов разработки и реализации региональной социально-экономической политики и повышения экономической активности региона, широким спектром аналитических материалов и публикаций, посвященных исследованию проблем региональной экономики и развития транспортной инфраструктуры.

Диссертационный совет отмечает, что на основании выполненных соискателем исследований:

разработана новая научная идея, обогащающая теоретический фундамент региональной экономики, за счет интеграции ключевых положений теории регионального развития, теории транспортных систем и теории инфраструктуры, что позволяет расширить границы применимости комплексного теоретико-методического подхода к исследованию транспортно-коммуникационной инфраструктуры региона;

предложен нетрадиционный подход к анализу и оценке формирования и развития транспортно-коммуникационной инфраструктуры региона в координатах «функция-пространство», позволяющий раскрыть экономическое содержание и особенности инфраструктуры данного типа;

доказана перспективность использования в региональной науке и практике идей о взаимосвязи функций транспортно-коммуникационной инфраструктуры и экономического пространства, позволяющих регулировать и развивать

взаимодействие экономических агентов в различных точках пространства субъекта РФ;

введена в научный оборот измененная трактовка дефиниции «транспортно-коммуникационная инфраструктура региона», отличающаяся от существующих определений использованием основ пространственно-функционального научного подхода, что дает возможность комплексно исследовать ее сущность, особенности развития и взаимосвязь выполняемых такой инфраструктурой функций с пространством.

Теоретическая значимость исследования обоснована тем, что:

доказаны положения, вносящие вклад в расширение научных представлений о процессах формирования и развития транспортно-коммуникационной инфраструктуры за счет предложения авторской классификации факторов ее развития в экономическом пространстве региона, разработки модели комплексной диагностики инфраструктуры данного типа в рамках пространственно-функционального подхода;

применительно к проблематике диссертации результативно (эффективно, то есть с получением обладающих новизной результатов) использован комплекс существующих общенаучных и специальных методов исследования, в том числе методов синтеза, индукции и дедукции, систематизации и обобщения, сравнительного, системного, структурного, экономико-статистического, эконометрического и нейросетевого анализа;

изложены доказательства приоритетности проявления факторов и условий развития транспортно-коммуникационной инфраструктуры субъектов РФ на основе использования показателей интегральной оценки эффективности ее функционирования в экономическом пространстве региона;

раскрыты несоответствия, связанные с недостаточным уровнем разработанности методического инструментария исследования транспортно-коммуникационной инфраструктуры региона и необходимостью обеспечения ее сбалансированного пространственного развития;

изучены факторы формирования, развития и пространственной организации транспортно-коммуникационной инфраструктуры, выявлены причинно-следственные связи функционирования инфраструктуры данного типа при реа-

лизации ее разнообразных функций в пространстве и обеспечения эффективности развития;

проведена модернизация существующих методик исследования региональной инфраструктуры, обеспечивающая получение новых научных результатов в сфере оценки процессов формирования и развития транспортно-коммуникационной инфраструктуры региона, на основе предложенного пространственно-функционального подхода, использования алгоритма и модели комплексной оценки, а также авторских формул расчета интегрального показателя функционирования инфраструктуры этого типа.

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

разработана и внедрена методика комплексной диагностики формирования и пространственной организации транспортно-коммуникационной инфраструктуры региона, основанная на использовании оригинального авторского пространственно-функционального научного подхода к пониманию ее сущности;

определены пределы и перспективы практического использования теоретико-методологических положений и методических рекомендаций диссертационного исследования в деятельности органов государственной власти и органов местного самоуправления при разработке документов стратегического планирования на уровнях субъектов РФ и муниципальных образований; вузами – для подготовки и переподготовки кадров по направлению «Экономика», а также при разработке специальных учебных дисциплин, таких как «Региональная экономика», «Региональное управление», «Стратегическое планирование» и др.

Основные положения и выводы, а также практические рекомендации были использованы при выполнении проекта Российского фонда фундаментальных исследований «Неоиндустриализация в пространстве макрорегиона в контексте циклично-волновой методологии (на примере Урала)» (2018–2019 гг., рег. № 18-010-00833а); Министерством экономики и территориального развития Свердловской области при анализе и оценке стратегий социально-экономического развития муниципальных образований Свердловской области; Аппаратом Губернатора Свердловской области и Правительства Свердловской

области при подготовке прогнозных, аналитических, информационных материалов; Администрацией города Екатеринбурга при актуализации Стратегического плана развития Екатеринбурга до 2045 г., а также стратегических проектов развития Екатеринбурга; ФГБОУ ВО «Уральский государственный экономический университет» в образовательном процессе;

создана система практических рекомендаций по повышению уровня развития транспортно-коммуникационной инфраструктуры субъектов УрФО на основе комплексной оценки функционирования инфраструктуры данного типа для экономики региона; сопоставления целевых стратегических показателей развития транспортно-коммуникационной инфраструктуры с реализуемыми ею функциями; оценки влияния органов власти как на развитие инфраструктуры в целом, так и на реализацию конкретной функции;

представлена авторская концептуально-логическая модель формирования и развития транспортно-коммуникационной инфраструктуры региона с учетом проектной составляющей.

Оценка достоверности результатов исследования выявила:

теория построена на совокупности известных, проверяемых положений и результатов, содержащихся в научных исследованиях ведущих отечественных и зарубежных ученых – представителей теории регионального развития, теории транспортных систем, теории инфраструктуры;

идея базируется на анализе, обобщении и синтезе передовых научных результатов отечественных и зарубежных авторов по проблематике функционирования и развития региональной экономики, исследований пространственной экономики, транспортных систем и инфраструктуры;

использовано сравнение авторских результатов и данных, полученных ранее учеными в ходе исследования транспортно-коммуникационной инфраструктуры регионов УрФО, что подтверждено соответствующими ссылками;

установлено частичное качественное и количественное совпадение авторских результатов диссертационного исследования с выводами и результатами, представленными в авторитетных источниках по данной тематике;

использованы современные методики сбора и обработки исходной информации Федеральной службы государственной статистики, нормативных,

правовых актов, материалов органов государственной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления, научных публикаций известных зарубежных и отечественных ученых, методической и иной литературы.

Личный вклад соискателя состоит в разработке и обосновании теоретических и методических положений исследования формирования и развития транспортно-коммуникационной инфраструктуры в экономическом пространстве региона; сборе и обработке исходных и полученных в результате проведения теоретического, эмпирического, сравнительного и логического анализа данных, интерпретации полученных результатов; апробации результатов исследования (согласно документам о внедрении); публикации основных положений диссертационной работы, а также представлении выводов и результатов проведенного исследования академическому сообществу на научно-практических мероприятиях.

В ходе защиты диссертации были высказаны следующие критические замечания: о соотношении понятий «транспортная инфраструктура» и «транспортно-коммуникационная инфраструктура»; об обоснованности выделения цифровой компоненты транспортно-коммуникационной инфраструктуры; о корректности предлагаемой автором системы оценки организационно-управленческих механизмов формирования транспортно-коммуникационной инфраструктуры; о дискуссионности использования конкретных весовых коэффициентов оценки функций в рамках разработанной методики; о возможности использования представленной методики для оценки других типов инфраструктуры.

Соискатель Благинин В.А. ответил на задаваемые ему в ходе заседания вопросы и привел собственную аргументацию полученных научных результатов в сфере формирования и развития транспортно-коммуникационной инфраструктуры региона.

На заседании 12 ноября 2024 г. диссертационный совет принял решение за новые научно обоснованные разработки в сфере исследования процессов формирования и развития транспортно-коммуникационной инфраструктуры, имеющие существенное значение для обеспечения устойчивого развития эко-

номики регионов; обоснование и апробацию авторской методики оценки и комплексной диагностики формирования и пространственной организации транспортно-коммуникационной инфраструктуры; разработку авторской системы оценки значимости функций транспортно-коммуникационной инфраструктуры для экономики региона присудить Благинину В.А. ученую степень кандидата экономических наук.

При проведении тайного голосования диссертационный совет в количестве 19 человек, из них 8 докторов наук по научной специальности рассматриваемой диссертации 5.2.3 – Региональная и отраслевая экономика (региональная экономика), участвовавших в заседании, из 21 человека, входящих в состав совета, проголосовали: за - 19, против - 0, недействительных бюллетеней - 0.

Председатель диссертационного
совета 24.2.425.02,
д-р экон. наук, профессор



Силин Яков
Петрович

Ученый секретарь
диссертационного совета
24.2.425.02,
д-р экон. наук, доцент

Новикова Наталья
Валерьевна

12 ноября 2024 г.