

В диссертационный совет Д 999.031.03, созданной на базе Таджикского национального университета, межгосударственного образовательного высшего профессионального образовательного учреждения «Российский Таджикский (славянский) университет, Таджикского государственного университета коммерции.

Отзыв официального оппонента доктора экономических наук, профессора РАН на диссертационную работу ШЕРАЛИЕВА АБДУВОХИДА АБДУХАМИДОВИЧА на тему: «Организационно-управленческие основы развития рынка перевозочных услуг автотранспортных коридоров (на территории Республики Таджикистан)», представленную на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.05 – «Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами - сфера услуг)».

Актуальность темы. Регионализация экономики и сопровождающие ее процессы развития внутреннего и внешнего торгового обмена, требуют новых подходов к развитию рынка перевозочных услуг на базе транспортной интеграции, посредством региональных транспортных коридоров. Для более полного использования преимуществ географического положения Республики Таджикистан в Центральной и Южной Азии и укрепления его роли на региональном рынке перевозочных услуг, назрела необходимость формирования и планомерного развития национальных участков автотранспортных коридоров (АТК). Это очень актуально для Республики Таджикистан, не имеющей прямого выхода к морю. Выявление основных путей и механизмов повышения эффективности организации и управления перевозочными услугами автотранспортных коридоров и всей автотранспортной системой Республики Таджикистан, а также слабая методологическая и практическая разработанность данного вопроса, предопределили актуальность темы диссертационного исследования.

Актуальность исследования также объясняется и тем, что развитие транспортной системы Республики Таджикистан, рассматривается как залог укрепления ее экономической безопасности и гарант защиты ее национальных интересов. С этой точки зрения, анализ соглашений и основных направлений сотрудничества Республики Таджикистан с другими странами, предусматривающих совместное использование рынка услуг автотранспортных коридоров, представляется крайне важным. Кроме этого, раскрытие основных и наиболее часто встречающихся проблем разработки транспортной политики и

соглашений между Республикой Таджикистан и странами Центральной и Южной Азии, требует научного анализа с учетом реформирования автомобильного транспорта и дорожного хозяйства в среднесрочной и долгосрочной перспективах.

Степень обоснованности научных положений, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертации. Предметом исследования диссертационной работы являются возникающие организационно-экономические отношения в процессе формирования и повышения эффективности организации и управления системой предоставления перевозочных услуг участками автотранспортных коридоров Республики Таджикистан, а объектом исследования является автотранспортная система по предоставлению перевозочных услуг участками автотранспортных коридоров, проходящих через территорию Республики Таджикистан.

Достоверность научных положений, выводов и рекомендаций обеспечиваются тем, что исследования основываются на результатах значительного объема объективных данных автомобильного транспорта Республики Таджикистан, результатах их хозяйственной деятельности, результатах анализа развития рынка автотранспортных услуг, обобщенных автором за период с 2002 по 2016 годы, а также результатами проведенных экспериментов и расчетов, корректностью поставленных задач и вычислительных алгоритмов, достоверностью исходных данных.

Основные теоретические и практические положения диссертационной работы, были апробированы на международных и республиканских научно - практических конференциях, семинарах и форумах проводимых в Таджикском государственном университете коммерции (2006 - 2018гг.), Института экономики и демографии Академии наук Республики Таджикистан (2006 - 2018гг.), а также Таджикского национального университета (2001 - 2017гг.), молодых ученых и специалистов Республики Таджикистан (2003 - 2017гг.) и других. По теме диссертационного исследования опубликовано 16 научных работ общим объемом 7,87 авторских печатных листов, в том числе 7 опубликованы в рецензируемых журналах ВАК Министерства образования и науки Российской Федерации.

Прогнозные результаты изменения рынка перевозочных услуг на национальных участках автотранспортных коридоров, через систему логистических центров Республики Таджикистан, позволят обеспечить высокую эффективность функционирования регионального рынка предоставления перевозочных услуг на пространстве Центральной и Южной Азии. Эти материалы могут быть использованы при разработке и реализации

стратегических и среднесрочных планов по оптимизации рынка перевозочных услуг автотранспортных коридоров Министерством транспорта Республики Таджикистан. Полученные диссертантом результаты, обобщены и систематизированны, а разработанные методики, могут быть использованы в учебном процессе в ВУЗах страны при чтении курсов: «Экономика сферы услуг», «Международные перевозки». «Экономический механизм управления транспортом», составлении учебных пособий и программ по оказанию услуг населению и экономики автомобильным транспортом.

Основные научные результаты, раскрывающие личный вклад автора в решении поставленных задач и определяющие научную новизну диссертационной работы заключаются в том, что:

- выявлены «точки транспортной интеграции» на рынке услуг национальных участков автотранспортных коридоров на основе анализа состояния формирования и развития рынка автотранспортных перевозочных услуг;

- предложена концепция эффективного развития и управления национального участка рынка услуг автомобильных перевозок в условиях функционирования национальных участков автотранспортных коридоров;

- обоснованы приоритетные направления организации маршрутов оказания перевозочных услуг национальным участкам автотранспортных коридоров, связывающие страны Центральной и Южной Азии, через логистический центр Нижний Пяндж;

- определены эффективные механизмы организации и управления рынком перевозочных услуг, пути повышения конкурентоспособности предоставления услуг по транзиту товаров через национальные участки автотранспортных коридоров Республики Таджикистан;

- обоснованы и предложены основные направления сотрудничества стран Центральной и Южной Азии в организации и использовании национальных участков рынка перевозочных услуг автотранспортных коридоров Республики Таджикистана.

Соответствие диссертации критериям, установленным Положением о порядке присуждения ученых степеней. Рассмотрение содержания диссертации свидетельствует о том, что работа соответствует 08.00.05 – «Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами - сфера услуг)».

В рецензируемой диссертации обоснованы актуальность темы, теоретическая и методологическая основа исследования, сформулированы

задачи по реализации поставленной цели диссертационного исследования, определена научная новизна и практическая значимость работы (с.3-9).

В первой главе «Теоретико-методологические основы развития рынка перевозочных услуг автотранспортных коридоров в условиях рыночной экономики» (с.10-50) исследованы предпосылки формирования рынка перевозочных услуг на национальных участках автотранспортных коридоров (с.10-27); определены автотранспортные коридоры и их роль в оказании перевозочных услуг в системе рыночной экономики (с.27-39); а также приведен зарубежный опыт развития рынка перевозочных услуг в современных условиях (с.39-50).

Диссертант правильно указывает, что формирование автотранспортных коридоров является объективной необходимостью современного этапа развития. Существует ряд причин, доказывающих данный факт. В первую очередь, это согласованность в развитии всей транспортной инфраструктуры страны, во - вторых, за счет автотранспортных коридоров оптимизируется процедура перевозок, сопровождаясь снижением издержек в результативной стоимости доставляемых товаров и улучшением качества, повышением скорости и снижением стоимости передвижения грузов, и в - третьих, это улучшение автотранспортной доступности отдаленных участков государства (с.21).

Можно согласиться с автором, который подчеркивает, что для определения роли и места автотранспортных коридоров в транспортных системах, в особенности тех системах, охватывающих несколько стран, важно учесть следующие теоретические аспекты:

– функционирование автотранспортного коридора должно обеспечиваться на основании разработанных и утвержденных международных правовых актов и соглашений, сформированных определенными правовыми условиями (например, использование грузовых сопроводительных документов, которые обеспечивают равноправное использование терминальных мощностей и других инфраструктурных объектов);

– страны - участницы тех или иных соглашений по международным автотранспортным коридорам должны внедрять современные таможенные технологии, приводящие к ускорению процедуры перевозки грузов и пассажиров;

– страны - участницы должны активно развивать транспортную инфраструктуру международных автотранспортных коридоров на своей территории, создавая при этом условия для удовлетворения потребностей пользователей, которые предоставят сервис соответствующего международного

уровня (с.21-22).

Диссертант четко определяет, что главная цель формирования системы автотранспортных коридоров является создание условий для получения максимального объема транзитной ренты - дохода получаемого национальной транспортной системой за осуществление транзитных перевозок пассажиров и грузов на основе формирования благоприятных условий для привлечения на вышеуказанные участки автотранспортных коридоров транзитных грузов и пассажиров. Одновременно, с достижением указанной цели, совершенствование транспортной и дорожной инфраструктуры в границах автотранспортных коридоров, будет способствовать улучшению автотранспортного сообщения внутри страны, более полному удовлетворению потребностей экономики в услугах автотранспорта, содействовать расширению внешнеторговых связей, повышению конкурентоспособности национальных товаропроизводителей и автотранспортных предприятий на мировых и фрахтовых рынках, повышению мобильности населения и улучшению автотранспортной доступности стран (с.23).

Автор указывает, что международные перевозки грузов в основном проходят через 11 пропускных пунктов, где они проверяются и регистрируются. При перевозке товаров преобладает транспорт из соседних стран, а длинномерные автопоезда в основном въезжают на территорию республики из Ирана и Турции. Анализ показывает, что из всего количества международных пассажирских перевозок, 25,9% осуществляются по автодорогам, 32,0% - по железным дорогам и 42,1% - по воздушным авиалиниям. Международные грузоперевозки в основном осуществляются железнодорожным (95,9%) и автомобильным транспортом (3,5%) (с.33).

Анализ экспортно - импортных отношений между странами Центральной и Южной Азии, проведенный автором, свидетельствует о формирующемся устойчивом субрегиональном интеграционном автотранспортном образовании, которое имеет довольно ясное отражение в торговой политике государств Центральной и Южной Азии (с.49-50).

Во второй главе «Современное состояние и развитие рынка перевозочных услуг на участках автотранспортных коридоров Республики Таджикистан» (с.51-83) приведены анализ состояния рынка перевозочных услуг по национальным участкам автотранспортных коридоров (с.51-64); определено место Таджикистана, как «точки транспортной интеграции» стран Центральной и Южной Азии по оказанию транзитных перевозочных услуг (с.64-71); а также особенности организации маршрутов по оказанию

перевозочных услуг на участках автотранспортных коридоров Республики Таджикистан (с.71-83).

Следует поддержать диссертанта в том, что главными барьерами на пути развития взаимной торговли и рынка перевозочных услуг в центрально-азиатских странах, в том числе в Таджикистане, являются низкое качество логистического обслуживания этого рынка, а также неэффективные процессы таможенной обработки перевозимых грузов. По развитию таможенных услуг, Таджикистан занимает последнее место из рассматриваемых стран региона (158), по инфраструктуре коридоров - предпоследнее место (157), по международным поставкам Таджикистан находится на 127 месте, опережая лишь Туркменистан (137) и Кыргызстан (141). По показателю логистической компетентности - предпоследнее место (125), по показателю прохождения транспортных средств - последнее место. По показателю современности доставки, страна (98) опережает Кыргызстан (106) и Туркменистан (146). В целом, Таджикистан по общему рейтингу занимает второе место в рейтинге стран Центральной Азии. Несмотря на это, в 2014 году, общий рейтинг логистики снизился на 32 пунктов, по сравнению с 2007 годом (с.55-56).

Другая группа факторов, оказывающих влияние на внешнюю торговлю стран региона, связана с проблемами управления. Известно, что для всех стран региона характерно неэффективное функционирование государственных структур. Это находит свое выражение в значениях Всемирных показателей государственного управления, рассчитываемых Всемирным банком. По качеству государственного управления все страны региона Центральной и Южной Азии относятся к самому нижнему квантилю. Неэффективное управление приводит к увеличению транзакционных издержек и снижает предсказуемость международных поставок, и тем самым, негативно сказывается на торговле (с.56-57).

По расчетам диссертанта, динамика экспорта, импорта и транзита грузов по автотранспортным коридорам Республики Таджикистан имеют тенденцию роста, а самими крупными транзитёрами грузов по автотранспортным коридорам Республики Таджикистан являются: Кыргызстан - 87,2% объем перевозок, Иран - 5,2%, Турция - 4,2%, Узбекистан - 1,42% и Туркменистан, а также Афганистан, Россия и Казахстан - по 0,5% объем перевозок. Транзит грузов перевозочных услуг по автотранспортным коридорам Республики Таджикистан за период анализа, снизился на 36,0% (с.61).

Автор правильно определяет, что совместная интеграция транспортных систем государств региона Центральной и Южной Азии возможна только на базе положений, предполагающих содействие развитию единого транспортного

пространства. Через адекватную к современным требованиям перестройку транспортной инфраструктуры, реализацию потенциала Республики Таджикистан, как транзитной страны, повышение конкурентоспособности перевозчиков стран Центральной и Южной Азии и развития экспорта транспортных услуг, решается проблема транспортной интеграции стран Центральной и Южной Азии в региональную экономику и диверсификация внешней торговли по следующим «точкам транспортной интеграции»: - согласование антимонопольного регулирования; создание условий, обеспечивающих не дискриминационный доступ потребителей транспортных услуг к транспортной инфраструктуре; устранение неоправданных административных и экономических барьеров с целью конкуренции транспортных операторов; поэтапная коммерциализация транспортной инфраструктуры с привлечением частных операторов; совершенствование системы доступа к транспортной деятельности на основе механизмов лицензирования и подтверждения соответствия транспортных средств и услуг установленным требованиям; государственная поддержка малого и среднего бизнеса на транспорте (с.66-67).

Автором предложен механизм реализации возможностей транспортного потенциала Таджикистана, который включает следующие методы воздействия: активизацию государственной поддержки транзитных проектов Таджикистана на региональной арене, формирование выгодных, для нашей страны, региональных альянсов; модернизацию транспортной инфраструктуры с учетом приоритетного развития транзитных автотранспортных коридоров; поддержку инвестиционных проектов, в том числе международных, нацеленных на развитие транзитных перевозок; техническую модернизацию и совершенствование экономических режимов в воздушных транзитных коридорах, проходящих через воздушное пространство Республики Таджикистан; участие в разработке общей стратегии развития сети транспортных коридоров, проходящих по центрально и южно - азиатским направлениям в рамках формирования новых транзитных магистралей регионального значения; разработку экономических механизмов, позволяющих использовать выгоды транзитного положения Республики Таджикистан; привлечение Республики Таджикистан к разработке проектов создания и развития транзитных коридоров, дополняющих транспортные коридоры (с.70).

Отсутствие налаженной системы государственного регулирования логистики служит барьером в целях консолидированной и упрощенной транспортировки, тем самым оказывая давление на стоимость перевозок. Именно логистика содействует развитию торговли и повышает конкурентоспособность автотранспортных коридоров. Регионы Центральной и Южной Азии все более и

более становятся связанными и взаимосвязанными товарными потоками и потоками услуг по перевозке грузов и пассажиров. Глобализация региональных систем поставок становится более интегрированной, а международная торговля превращается в круглосуточную деятельность. Страны Центральной и Южной Азии должны принять экстренные меры по формированию такой системы логистики рынка, которые перемещают товар из мест их производства к соответствующим рынкам, эффективным, надежным, безопасным и рентабельным способом (с.83).

В третьей главе «Совершенствование управления процессами оказания перевозочных услуг на участках автотранспортных коридоров Республики Таджикистан» (с.84-142) определены механизмы управления процессами осуществления перевозочных услуг на участках автотранспортных коридоров Республики Таджикистан (с.84-112); пути повышения конкурентных преимуществ участков автотранспортных коридоров Республики Таджикистан по оказанию транзитных перевозочных услуг (с.112-131) и основные направления сотрудничества по совместному использованию оказываемых перевозочных услуг автотранспортными коридорами Республики Таджикистан (с.131-142).

Автор правильно отмечает, что развитие транспортной инфраструктуры содействует преобразованию Республики Таджикистан в транзитную страну и обеспечению постоянного движения во все регионы и по четырем направлениям со всеми соседними государствами (с.96). По территории Республики Таджикистан проходят 8 автотранспортных коридоров, т.е. маршруты, которые в настоящий момент соединяют Республику Таджикистан со странами Южной Азии, где потенциально привлекательным является доступ к портам Ирана и Пакистана и который зависит от Афганистана. Республика Таджикистан является автотранспортным коридором, соединяющим Китайскую Народную Республику, Российскую Федерацию, Кыргызстан и Казахстан с морскими портами стран Южной Азии, доступ к которым осуществляется через Афганистан (с.100).

Автор подчеркивает, что автомобильная дорога Душанбе - Курган-тюбе является частью Евро - Азиатской сети автомобильных дорог, соединяющие страны Центральной Азии с Китаем и имеет важное значение для экономики Республики Таджикистан и Афганистана. Данный автотранспортный коридор является связующим звеном Транспортного коридора Кавказ - Европа - Центральная Азия (ТРАСЕКА) (Т 23), маршрутов Европейского соглашения о международных магистралях (Е 123) и Азиатских шоссе дорог (АН 7), что способствует повышению уровня жизни и сокращению бедности населения в

регионе, развитию сотрудничества в торговых взаимовыгодных отношениях (с.101-102).

Практический интерес представляет предложенная диссертантом концептуальная программа развития логистического центра Нижний Пяндж, который позволит значительно увеличить объемы грузопотоков. Предполагается, что Логистический Центр (ЛЦ) Нижний Пяндж будет иметь приемлемые экономические показатели: экономическая внутренняя норма доходности (ЭВНД) составит - 18,31%, что является очень приемлемой; чистая приведенная стоимость (ЧПС) - 4,727 млн. долларов США, т.е. на приемлемом уровне; соотношение прибыли к затратам - 1,29, что является хорошим показателем; тесты на чувствительность при сокращении экономии на транспортных затратах на 20%, снижение экономической внутренней нормы доходности до 13,14% и увеличение расходов на строительство до 20%, экономическая внутренняя норма доходности все еще остается приемлемой на уровне 13,75% (с.109).

Страны Южной и Центральной Азии могут быть соединены между собой в рамках коридора ЦАРЭС - 5 (Ближний Восток - Южная Азия - Восточная Азия), который соединяет регион Аравийского моря (в том числе Пакистан и Индию) с Китайской Народной Республикой через Центральную Азию (с.113). Кроме маршрута ЦАРЭС - 5, страны Центральной и Южной Азии соединяются между собой по коридору ЦАРЭС - 6: Европа - Ближний Восток - Южная Азия. Этот коридор включает три маршрута, соединяющее Европу и Россию со странами Южной Азии. Маршрут - 6 С на этом коридоре проходит через Таджикистан (с.115). Диссертант подчеркивает, что совместно с представителями каждой из стран Центральной Азии были определены месторасположение региональных логистических центров в каждой из страны Центральной Азии: в Казахстане - город Актау; в Кыргызстане - город Ош; в Таджикистане - поселок Нижний Пяндж; в Туркменистане - город Туркменбаши; в Узбекистане - город Навои (с.120).

Автор определяет, что основные задачи развития транспортной инфраструктуры в среднесрочной перспективе нацеливают страны Центральной и Южной Азии на:

- анализ хода реализации национальных целевых программ развития транспорта и выработку предложений по согласованию усилий стран Центральной и Южной Азии, нацеленных на повышение их эффективности;
- формирование конкурентоспособных автотранспортных коридоров;
- совершенствование системы транспортного регулирования и согласование этапов ее изменения в рамках сотрудничества стран Центральной и Южной Азии;

– обмен опытом, связанный с повышением безопасности транспорта, снижением аварийности и повышением экологической безопасности всей системы (с.133).

Диссертант подчеркивает, что Единая транспортная политика стран Центральной и Южной Азии - должны способствовать удовлетворению потребностей государств региона в перевозках, создание условий перевозчикам в целях беспрепятственного передвижения через государственные и международные границы пассажиров и грузов, снятие излишних барьеров, согласованное развитие транспортной инфраструктуры и интеграция национальных транспортных систем в субрегиональную транспортную систему (с.134-135).

В диссертации, в качестве основных задач, решение которых будет способствовать достижению поставленной цели автором рекомендованы:

- совершенствование транспортной нормативно - правовой базы и ее поэтапное приведение в соответствие международным правовым нормам;
- сотрудничество транспортных органов управления стран Центральной и Южной Азии в рамках международных организаций;
- развитие автотранспортных коридоров, проходящих по территориям стран региона, развитие международных комбинированных перевозок, мультимодальных и логистических систем;
- упрощенные процедур пересечения государственных границ;
- создание (в перспективе) единой системы информационного обеспечения участников рынка транспортных и транспортно - экспедиционных услуг;
- поддержка, научными разработками реализации основных направлений согласованной транспортной политики стран Центральной и Южной Азии;
- обеспечение безопасности международных перевозок пассажиров и грузов, а также снижение негативного воздействия транспорта на окружающую среду¹⁴⁰(с.135).

Анализ сформировавшихся положительных тенденций в сотрудничестве стран Центрально- и Южно Азиатского субрегиона, проведенный автором, позволяет с определенными условиями констатировать, что проявляется достаточно динамичный процесс субрегиональной интеграции, которая преимущественно связана с интеграцией снизу, то есть с растущими торговыми и инвестиционными потоками по всей территории субрегиона Центральной и Южной Азии. Эти потоки серьезно тормозятся инфраструктурными проблемами и в определенной степени сдерживаются слабостью государственных структур и институтов в соседних странах. Поэтому, межправительственное

сотрудничество, в основном, должно быть нацелено именно на решение этих вопросов (с.140).

В заключение работы приведены основные выводы и рекомендации автора в целом по диссертации (с.143-146).

Диссертационная работа состоит из введения, трех глав, выводов и предложений, списка использованной литературы, включающего 170 наименований, 20 таблиц, 8 рисунков и 4-х приложений, общий объем работы изложен на 164 страницах компьютерного текста.

Автореферат диссертации соответствует ее содержанию.

Несмотря на положительные стороны, работа не лишена отдельных недостатков и упущений. Основными из них являются:

1. Определяя степень изученности темы, диссертантом названы всего 11 таджикских и 9 российских авторов, занимающихся данной темой, хотя в списке литературы приведено 170 источников (с.158). Нужно дополнить работы других авторов.

2. Данное автором определение рынка автотранспортных услуг - «система, с помощью которой перевозчики и грузоотправители определяют цену и количество услуг» (с.15), на наш взгляд не полное, хотя в работе приведены другие определения, с которыми можно было бы согласиться и дополнить в контексте Таджикистана.

3. Диссертант отмечает, что рынок автотранспортных услуг связан с высокотехнологичной материально-технической базой действующих транзитных автотранспортных коридоров (с.18), но о ней в работе ничего нет. Необходимо дополнить хотя бы основными характеристиками.

4. Параграф 1.3. «Зарубежный опыт развития рынка перевозочных услуг в современных условиях» (с.39-50) в основном посвящен анализу общей тенденции внешней торговли в странах региона, но мало материалов по опыту зарубежных стран. Его необходимо дополнить именно зарубежным опытом.

5. В таблице 2.4 приведены данные за 2014 год (с.55), в таблице 2.8 приведены данные за 2010 год (с.73), тогда как по другим таблицам данные приведены за 2016 год. Данные обновить.

6. В параграфе 3.1. диссертационной работы «Управление процессами осуществления перевозочных услуг на участках автотранспортных коридоров Республики Таджикистан» отмечены некоторые меры Правительства Республики Таджикистан в рамках реализации государственных стратегий и целей по строительству и реконструкции дорожной сети (с.95), однако не указаны на основе каких стратегических документов страны. Необходимо дополнить материалами стратегических документов по развитию Республики

Таджикистан в целом и отрасли в отдельности.

7. В работе слишком много технических характеристик объектов (с.97, 98, и др.). Упростить.

8. Выводы и предложения содержат не все достигнутые результаты работы. Дополнить.

9. В работе встречаются стилистические (с.135) и грамматические ошибки.

10. Список литературы надо привести в соответствие с требованиями (с.147. № 8 Акинин П.В. после Ашуровой А.А.).

Вышеуказанные замечания легко устранимы и не снижают достоинства диссертационной работы Шералиева А.А. Диссертационное исследование обладает актуальностью, новизной, теоретической и практической значимостью. Степень достоверности и обоснованности научных положений, выводов и рекомендаций, сформулированы в диссертации на соответствующем уровне. Научные результаты, полученные диссертантом, имеют теоретическое и практическое значение. Основные положения диссертационного исследования раскрыты в автореферате и публикациях диссертанта.

Диссертационная работа Шералиева А.А. на тему «Организационно - управленческие основы развития рынка перевозочных услуг автотранспортных коридоров (на территории Республики Таджикистан)» представляет собой законченную научную работу. Работа отвечает требованиям ВАК РФ, предъявляемым к кандидатским диссертациям, а ее автор заслуживает присуждения ему искомой ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.05 – «Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами - сфера услуг)».

Заместитель директора по научной работе,
Заведующий Лабораторией цифровой экономики и отраслевых рынков
Федерального государственного бюджетного
учреждения науки Института проблем рынка
Российской академии наук (ИПР РАН),
Дважды Лауреат премии Правительства РФ в области науки и техники,

д.э.н., профессор РАН



Евгений Леонидович Логинов.

Федеральное государственное бюджетное учреждение науки Институт проблем рынка Российской Академии наук (ИПР РАН)

Адрес: 117418, Российская Федерация, г. Москва, Нахимовский просп., 47.

Тел.: 8(499) 724-2761.

E-mail: director@ipr-ras.ru, loginov@ipr-ras.ru.

Сайт: <http://www.ipr-ras.ru>.

Подпись д.э.н., профессора РАН Е.Л. Логинова верна:

Ученый секретарь ИПР РАН, к.э.н., доц.



А.А. Юрьева