

ОТЗЫВ

**на автореферат диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук Барабошкиной Анастасии Валерьевны
на тему «Экономические инструменты развития электрического
автомобильного транспорта в России» по специальности
5.2.3. Региональная и отраслевая экономика (экономика
природопользования и землеустройства)**

Представленный на рассмотрение автореферат А. В. Барабошкиной свидетельствует о несомненной актуальности работы в связи со значительным вниманием как мировой, так и российской общественности к трансформации отраслей в русле устойчивого развития, особенно в низкоуглеродном ключе. При этом оценки эффектов такой трансформации неминуемо сталкиваются в рамках аргументации разных групп специальных интересов – сторонников или скептиков форсированного энергоперехода, и дополнительный многосторонний взгляд на эту проблему со стороны научного сообщества может внести существенный вклад в дискуссию. В данном случае более подробно затрагивается транспортная сфера, а именно проблемы развития автомобильного электротранспорта.

Достоинством работы является именно взвешенная и хорошо аргументированная позиция автора, что заметно уже исходя из первого выносимого на защиту положения, в рамках которого автором достаточно сбалансированно систематизированы положительные и отрицательные экстерналии развития электротранспорта. Основываясь на выявленных эффектах, далее автор проводит оригинальную количественную оценку ряда негативных внешних эффектов функционирования автотранспорта – обычного и электрического, а именно тех, которые связаны с выбросами парниковых газов.

Не менее важны и сформулированные в работе достаточно конкретные рекомендации по поддержке развития автомобильного электротранспорта в связи с обнаруженными положительными чистыми общественными результатами от его внедрения в России – и в части спроса на электротранспорт, и в части его предложения, и в части специализированной зарядной инфраструктуры.

В то же время в работе есть и некоторые недостатки.

В первую очередь обращает на себя внимание некоторый недостаток внимания к макроэкономическим, структурным эффектам перехода на

электротранспорт. Рассуждая об общественных издержках и выгодах такого перехода, автор концентрируется в основном на экологических экстерналиях, приводя экономические оценки потерь от выбросов парниковых газов в том или другом сценарии. Но возникает вопрос о том, как скажется такой переход на состоянии автомобильной отрасли России: готова ли она с технологической точки зрения к такому переходу, особенно в действующих непростых геополитических условиях, какими могут быть последствия с точки зрения выпуска, занятости и иных показателей российского автопрома, а также кросс-секторальных эффектов.

Все это может довольно сильно сместить баланс общественных выгод и издержек – например, если окажется, что при переходе на электротранспорт из-за недостатка технологий затрудняется и без того сложное импортзамещение. В результате может получиться, что значительная доля добавленной стоимости от производства автомобилей при переходе на электротранспорт «переедет» в страны, экспортирующие автомобили или их ключевые узлы в Россию.

Этот вопрос касается и рекомендаций. Автор обращает внимание на возможность установления целевых показателей для автопроизводителей, но могут ли они быть выполнены в принципе, при любых стимулах – не вполне понятно, либо же меры по стимулированию автопроизводителей должны быть дополнены мерами по предоставлению им дополнительных ресурсов, включая кадровые, информационно-технологические или какие-то иные.

Проблемой также представляется довольно скупое внимание автора – по крайней мере судя по автореферату – к региональному аспекту развития электротранспорта, в частности размещению зарядной инфраструктуры. Автор справедливо отмечает ее развитие в качестве одного из ключевых факторов для поддержки электротранспорта. Это действительно так, но строительство инфраструктуры – очень затратная вещь, и развивать ее повсеместно довольно проблематично. Неизбежно возникает вопрос о региональной фокусировке развития электротранспорта. Автор в автореферате указывает на то, что преимущество должно быть отдано крупным городам / мегаполисам, но это аргументируется лишь с точки зрения высокого уровня загрязнений, в то время как мотив может касаться и оптимизации затрат на создание и поддержку инфраструктуры в территориальном аспекте.

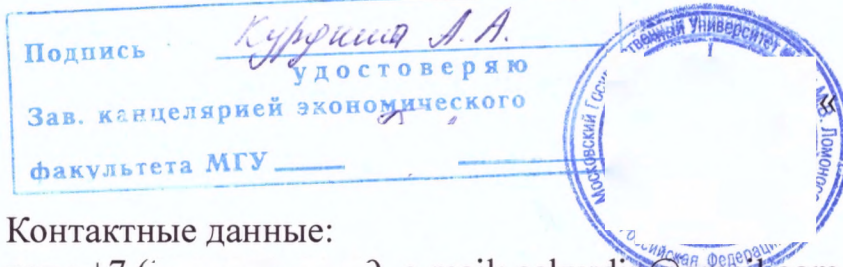
Есть замечание терминологического характера. В автореферате автор нередко использует выражения «экстернальный эффект», «экстернальные издержки», что представляется неудачным калькированием англоязычных выражений такого же типа. В России конвенциональным считается, скорее,

использование терминов «экстерналия» или «внешний эффект» (положительный или отрицательный).

Но эти недостатки не умаляют общего положительного впечатления от работы. Судя по автореферату, автор вполне заслуживает присуждения ученой степени кандидата экономических наук по специальности 5.2.3. Региональная и отраслевая экономика (экономика природопользования и землеустройства)/

Кандидат экономических наук,
старший научный сотрудник кафедры конкурентной и промышленной политики, заместитель декана по научной работе экономического факультета
ФГБОУ ВО «Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова»

КУРДИН Александр Александрович



21 »__октября_2023 г.

Контактные данные:

тел.: +7 (_____, _____), e-mail: aakurdin@gmail.com

Специальность, по которой защищена диссертация:

08.00.01 – Экономическая теория

Адрес места работы:

119991, г. Москва, Ленинские горы, д. 1, стр. 46,

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова»,

экономический факультет

Тел.: +7 (495) 939-22-96; e-mail: kurdin@econ.msu.ru

Подпись сотрудника ФГБОУ ВО «Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова» А.А. Курдина удостоверяю: