

ОТЗЫВ

**на автореферат диссертации Неретина Александра Сергеевича
«Транспортное положение и доступность территорий Европейской России»,
представленной на соискание ученой степени кандидата географических наук по
специальности 25.00.24 – Экономическая, социальная, политическая и
рекреационная география**

Транспортно-географическое положение и транспортная доступность – в числе важнейших условий социально-экономического развития территориальных систем различного таксономического уровня. Кроме того, транспортно-географическое положение является значимым фактором социально-экономической устойчивости территории, ее пространственной целостности. Данные обстоятельства являются весьма актуальными для Российской Федерации с ее огромной территорией и специфической, вытянутой с запада на восток, конфигурацией. В этом плане обращение автора к данной проблеме является весьма логичным.

Представленное исследование, судя по автореферату, направлено на решение важной социально-экономической и, в известной степени, геоэкономической задачи – обеспечение территории страны надежной транспортной связью. Ее выполнение сопряжено с разработкой методического инструментария оценки транспортно-географического положения административно-территориальных единиц различного уровня, что и предложено автором в его исследовании.

Интересными представляются как анализ транспортного положения (как территорий, так и центров), так и методика исследования, включающая набор показателей транспортного положения (11) и транспортной доступности (6) территорий (с. 19 автореферата).

Обращает на себя внимание большое количество картографического материала в работе (в автореферате – 15 авторских рисунков), что указывает на большой объем выполненной автором работы.

Отметим здесь, что представляемая автором методика, а также эмпирические результаты исследования являются, без сомнения, весьма сильной стороной работы.

Достоверность полученных результатов, выводов и рекомендаций обусловлена комплексным использованием проверенных географической и региональной наукой теоретических и эмпирических методов исследования, а также практической апробацией результатов исследования, участием автора в научных конференциях и наличием достаточного числа публикаций по основным результатам исследования.

Тем не менее, по содержанию автореферата можно отметить следующие замечания и пожелания. Во-первых, в автореферате слабо отражена теоретическая сторона исследования. Во-вторых, не все выводы имеют характер научной новизны: на барьерную функцию административных границ специалисты указывали довольно давно, в т.ч. и руководитель соискателя – С.А. Тархов. В-третьих, не совсем понятен выбор территорий 2

таксономического уровня: в одних случаях – это вся европейская часть России, в других – это в основном территории Центрального и Северо-Западного федеральных округов.

Высказанные замечания носят рекомендательный характер и не снижают положительной оценки проведённого исследования, его практической и теоретической значимости.

В целом диссертационная работа является самостоятельным завершённым научно-квалификационным исследованием, отвечает требованиям положения ВАК Министерства науки и образования Российской Федерации, а её автор, А.С. Неретин, заслуживает присуждения учёной степени кандидата географических наук по специальности 25.00.24 – Экономическая, социальная, политическая и рекреационная география.

Доктор географических наук, профессор,
зав. кафедрой региональной, муниципальной экономики
и управления, ФГБОУ ВО «Уральский
государственный экономический университет»

Е.Г. Анимица

Кандидат экономических наук,
доцент кафедры региональной, муниципальной экономики
и управления, ФГБОУ ВО «Уральский
государственный экономический университет»

Р.К. Сабитов

31 мая 2018 г.

Подпись Анимицы Евгения Георгиевича
и Сабитова Рамиса Кашавовича заверяю.
Ученый секретарь УрГЭУ, к.э.н.

А.В. Курдюмов

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования
«Уральский государственный экономический университет» Адрес: ул. 8-е Марта/ Народной Воли,
62/45, г. Екатеринбург, 620144.

Анимица Евгений Георгиевич. Телефон + 7 (343) 221-26-48 Факс: + 7 (343) 257-71-47; E-mail:
animieg@usue.ru.

Сабитов Рамис Кашавович. Телефон: + 7 (343) 221-27-76; Факс: + 7 (343) 257-71-47; E-mail:
rime@usue.ru

ОТЗЫВ
на автореферат диссертации
НЕРЕТИНА АЛЕКСАНДРА СЕРГЕЕВИЧА
на соискание ученой степени кандидата географических наук
по специальности 25.00.24 –

Экономическая, социальная, политическая и рекреационная география
«Транспортное положение и доступность территорий Европейской России»

Динамизм процессов глобализации и экономической интеграции, международная и внутренняя трудовая миграция обуславливают рост мобильности населения. В этих условиях приобретают особую значимость транспортная доступность и транспортно-географическое положение территорий и городов разного ранга. Данная проблематика положена в основу диссертационного исследования соискателя Неретина А.С., является актуальной по своей научной и прикладной значимости и представляет новое видение анализа уровня обслуживания пассажиров через призму факторов, влияющих на доступность территорий и их транспортное положение.

По структуре и содержанию диссертация соответствует специальности 25.00.24 – Экономическая, социальная, политическая и рекреационная география.

Структура автореферата и содержания диссертации грамотна, механизм реализации поставленных перед соискателем задач излагается четко и системно. Логичной представляется и структура диссертационного исследования. Каждая глава диссертационной работы содержит элементы научной новизны, которые совершенствуют методику географического изучения транспорта.

Неотъемлемым этапом экономико-географического исследования любого уровня выступает трудоемкий сбор репрезентативной статистической информации. В этой связи хочется выделить особенность информационных источников данного диссертационного исследования. Несомненной заслугой автора выступает кропотливая работа с официальными сайтами транспортных компаний, проведение социологического опроса населения для определения качества обслуживания и экспедиционные исследования.

В диссертации получен ряд оригинальных научных результатов, которые обладают научной новизной и представляют интерес для современной социально-экономической географии. Научными результатами соискателя, за которые может быть присуждена степень кандидата географических наук, на наш взгляд, являются: 1) совершенствование методики географического изучения транспорта посредством принципиально нового набора данных оценки уровня обслуживания пассажиров; 2) сетевой и функциональный анализ сообщения основных видов пассажирского транспорта Европейской России; 3) разработка серии частных тематических типологий (АТЕ - по особенностям расположения на железнодорожной сети; железнодорожных маршрутов; крупных городов европейской России – по показателям транспортной доступности и взаиморасположения транспортных терминалов и др.) и интегральной – территорий Европейской России по синтезу характеристик положения и доступности. Полученные результаты нацелены на выявление, прежде всего, территорий с невыгодным транспортно-географическим положением и низкой транспортной доступностью, а также на повышение точности интерпретации пространственной мобильности населения и территориальных сдвигов в хозяйственном комплексе Европейской России.

Вместе с достоинствами диссертации именно тенденция роста мобильности населения, о которой пишет соискатель, на наш взгляд, должна была найти более глубокое отражение в работе посредством анализа динамики показателей доступности. Значительная часть показателей анализируется в автореферате за 1 либо 2 года, что не позволяет сделать выводы о наиболее проблемных аспектах транспортной доступности в изучаемом регионе.

Заслуживают внимания разработанные автором типологии, в частности, итоговая интегральная. Однако из содержания автореферата не видно, каковы средние количественные признаки типов и по каким из них выявлены различия. Для этого, на наш взгляд, была

уместной типологической таблицей с показателями и признаками типов и общей структурой регионов Европейской России по положению и доступности.

В целом, автореферат диссертации Неретина А.С. «Транспортное положение и доступность территорий Европейской России» выполнен на хорошем профессиональном уровне с четко сформулированными положениями и научными результатами, которые в совокупности вносят вклад в развитие социально-экономической географии и ее направление – географию транспорта – и дает основания для присуждения соискателю ученой степени кандидата географических наук по специальности 25.00.24 – Экономическая, социальная, политическая и рекреационная география.

Зав. кафедрой
экономической и социальной географии
географического факультета
Белорусского государственного университета,
доктор географических наук,
профессор

Е.А. АНТИПОВА

Белорусский государственный университет
Адрес: пр. Независимости, 4, 220030, г. Минск, Республика Беларусь
Тел. + 375 17 209 50 44
Факс. + 375 17 226 59 40
URL: www.bsu.by
e-mail: bsu@bsu.by

05.06.2018 г.

ОТЗЫВ

на автореферат диссертации Неретина Александра Сергеевича
«Транспортное положение и доступность территорий Европейской России»,
представленной на соискание ученой степени
кандидата географических наук по специальности 25.00.24
– экономическая, социальная, политическая и рекреационная география

Актуальность диссертации А.С. Неретина не вызывает сомнений. Работа посвящена определению различий в транспортно-географическом положении и транспортной доступности муниципальных образований верхнего уровня европейской части России. Поэтому полученные диссертантом результаты имеют большое значение не только в плане выявления особенностей территориальной организации транспортной системы, но и с позиций установления причин резкой дифференциации социально-экономического пространства этого крупного и неоднородного макрорегиона. Следует также особо отметить, что большинство отечественных исследований в области географии транспорта принадлежит к сфере грузовых перевозок, тогда как данная работа раскрывает широкий круг вопросов обслуживания населения пассажирским транспортом.

Судя по автореферату, структура диссертации выстроена в соответствии с логикой рассмотрения заявленной темы и решения основных поставленных задач. От обзора подходов к изучению транспортно-географического положения и транспортной доступности автор переходит к разработке авторской методики их количественной оценки (гл. 1), затем дает характеристику современной пассажирской транспортной системы Европейской России по видам сообщений (железнодорожное, авиационное, автобусное) (гл. 2), заканчивая типологией муниципальных образований по показателям транспортного положения и транспортной доступности (гл. 3). К числу безусловных заслуг автора можно отнести как оригинальные методические разработки, так и применение нетрадиционных источников информации и конкретных показателей. Работа хорошо иллюстрирована графиками и картосхемами, подтверждающими выявленные закономерности и особенности.

К автореферату диссертации имеется несколько замечаний, имеющих преимущественно частный уточняющий характер. Вопрос чисто по форме: на с. 6 указано, что в журналах Перечня ВАК опубликовано две статьи, но в списке публикаций имеется еще третья статья из журнала «География в школе», датируемая 2017 г. Получается, что фактически у автора три статьи в журналах Перечня ВАК, так как журнал «География в школе» с 01.12.2015 г. до 01.01.2018 г. был включен в указанный Перечень.

На с. 7 в формулировке Положения 1 сказано, что «...использованы показатели из открытых источников данных, а не средств государственной статистики...». Однако статистическая информация, предоставляемая Росстатом, является таким же открытым источником данных.

Автор совершенно правильно сосредоточился на трех основных круглогодичных видах транспорта – железнодорожном, авиационном и автобусном. Существует еще сезонный водный (речной) транспорт, хотя по ряду причин его роль в пассажирских перевозках с 1990-х гг. заметно снизилась. Тем не менее представляется, что на отдельных северных реках (Северная Двина, Печора, Вычегда, Мезень, Онега) пассажирское сообщение могло сохраниться, и о нем было бы уместно упомянуть в автореферате.

Указанные замечания ни в коей мере не умаляют заслуг автора, который показал глубокую эрудицию в избранной теме диссертации. Полученные в ней оценки имеют существенное значение для теории и практики. Диссертационная работа А.С. Неретина представляет собой законченное научное исследование, результаты которого достаточно обоснованы. Работа соответствует требованиям ВАК, а её автор заслуживает присуждения ученой степени кандидата географических наук по специальности 25.00.24. – экономическая, социальная, политическая и рекреационная география.

Заведующий лабораторией георесурсоведения
и политической географии Института
географии им. В.Б. Сочавы СО РАН, д.г.н.

Л.А. Безруков

Безруков Леонид Алексеевич. 664033, г. Иркутск, ул. Улан-Баторская, 1.
Тел. 8 (395-2) 42-02-35. E-mail: bezrukov@irigs.irk.ru

О Т З Ы В

на автореферат диссертации Неретина Александра Сергеевича
«Транспортное положение и доступность территорий Европейской России»,
представленной на соискание ученой степени кандидата географических
наук по специальности 25.00.24 — Экономическая, социальная, политическая
и рекреационная география

Тематику кандидатской диссертационной работы следует признать актуальной сразу по нескольким основаниям. Во-первых, создание единого и как можно более гомогенного транспортного пространства — стратегически важная задача любой страны, особенно такой территориально протяжённой, как Россия. Во-вторых, в последние годы в нашей стране и за рубежом возрастает мобильность населения, отражающаяся и на росте пассажиропотоков. Особенно весомым этот рост предполагается по итогам текущего года в связи с ожидающимся в России чемпионатом мира по футболу, матчи которого примут 11 городов страны. В-третьих, работа написана в период широкого распространения информационного контента, связанного в том числе и с пассажирскими перевозками. Обобщение, систематизация и визуализация в виде географических карт данных с многочисленных транспортных сайтов — важная исследовательская задача.

Не вызывает сомнений и новизна исследования. В последние годы в нашей стране происходит перераспределение пассажиропотоков между автобусным, железнодорожным и воздушным транспортом, эта тенденция уловлена и проанализирована автором. Открытие ускоренного железнодорожного сообщения по ряду направлений привело к возрастанию конкуренции между поездами, воздушными судами и автобусами за пассажиров.

Работа имеет и явно выраженный прикладной характер: её результаты можно и нужно использовать для оптимизации сетей пассажирского

транспортного сообщения в Европейской России, повышения транспортной доступности «тупиковых» территорий.

Исследование А.С. Неретина обладает рядом достоинств, позволяющих считать его квалифицированным и состоявшимся. К главным из них можно отнести:

1. Предложена авторская методика определения транспортного положения и транспортной доступности территории. Эта методика универсальна, её можно использовать для других пространств России и мира.

2. Все расчёты в работе основаны на собранной автором информационной базе транспортных перевозок, существенно расширенной по сравнению с доступной государственной статистической информацией.

3. Транспортное положение и транспортная доступность в исследовании определяется комплексом видов пассажирского транспорта — автобусного, железнодорожного и воздушного, действующих согласованно и при этом конкурирующих за пассажира.

При этом, как и любое серьёзное исследование, работа А.С. Неретина не лишена и ряда недостатков.

1. В рамках работы, согласно предложенной автором методике, определяется, по сути, не транспортное положение и транспортная доступность территорий, а аналогичные характеристики их центров — отдельных городов, посёлков и сельских поселений. При этом контрасты транспортной освоенности в рамках муниципальных районов и городских округов, особенно в пределах Европейского Севера, могут быть очень значительными.

2. Выделяемые автором 78 городов, для которых проводились подробные исследования их транспортного положения, следовало бы назвать не большими, а ключевыми. В действительности «членство» в этом списке города получают не только по численности населения (людность более 100 тыс. человек), учитывается и их административный статус (Нарьян-Мар), и значимость как локального транспортного узла (Воркута, Котлас,

Борисоглебск). В то же время в этот список не вошли города-стотысячники, расположенные в пределах агломераций более крупных городов. Например, города Московской агломерации, Дзержинск, Северодвинск, Миасс, Тольятти, Сызрань, Новочеркасск, Волжский, Энгельс и др. Но всё же кажется нелогичным отсутствие в перечне выделяемых автором ключевых городов расположенных вполне обособленно Новороссийска, Севастополя, Керчи, Каменска-Уральского.

3. Непонятно, почему к территориям, имеющим низкую транспортную доступность, автором отнесён Александровский район Владимирской области, имеющий регулярное железнодорожное сообщение с Москвой (28 пар пригородных поездов в сутки, время в пути – 2,5 часа).

Однако отмеченные недостатки несильно снижают научную ценность исследования, которое выполнено весьма добротнo. Содержание автореферата полностью соответствует заявленной тематике. Автор реализовал все поставленные перед исследованием задачи. Оригинальность и обоснованность положений и выводов, сформулированных в автореферате диссертационного исследования А.С. Неретина «Транспортное положение и доступность территорий Европейской России», удовлетворяет требованиям, предъявляемым к кандидатским диссертациям, а автор заслуживает присуждения учёной степени кандидата географических наук по специальности 25.00.24 — Экономическая, социальная, политическая и рекреационная география.

Заяц Дмитрий Викторович, кандидат географических наук,
ФГБОУ ВО «Московский педагогический государственный университет»,
доцент кафедры экономической и социальной географии имени академика
РАО В.П. Максаковского.

Адрес: 129626, г. Москва, ~~ул. Кибальчича~~ ~~ул. Кибальчича~~, д. 16; e-mail: esg@mpgu.edu,
тел.: (495) 683-79-03.

03.06.2018

ОТЗЫВ

на автореферат диссертации Неретина Александра Сергеевича «Транспортное положение и доступность территорий Европейской России», представленной на соискание ученой степени кандидата географических наук по специальности 25.00.24 – Экономическая, социальная, политическая и рекреационная география.

Европейская Россия – наиболее равномерно хозяйственно освоенная часть нашей страны, однако ее внушительные размеры и наличие северных пространств способствуют большим географическим различиям в транспортных возможностях. Изучение транспортного положения и доступности территорий – остро актуальная задача географической науки, поскольку ее решение позволит обоснованно принимать многие стратегические решения по развитию страны.

Судя по автореферату и статьям автора, диссертация представляет собой достойный ученой степени труд. Начнем с того, что тема о географическом положении классическая, но не часто рассматриваемая глубоко. Транспортно-географическое положение – ключевой компонент географической позиции – как объект исследования в научной литературе редкость. Автор предложил свои подходы к анализу транспортного положения и доступности территорий, небезосновательно ушел от госстатистики, разработал систему показателей и путем кропотливой работы добыл необходимый материал для оценки исследуемой сферы.

Наиболее сильными и новыми, на наш взгляд, сторонами работы, важными для социальной географии являются следующие результаты автора.

1. При оценке транспортных систем в аспекте изучения доступности автор вводит сервисные критерии работы транспортных узлов, качественные и количественные признаки, определяющие уровень обслуживания пассажиров.

2. Исследование автора позволяет оценить транспортное положение и доступность территорий Европейской России до дробного уровня, на ярусе муниципалитетов.

3. Исследование вскрывает современную систему перемещений в Европейской России, показывает ее перекосы, пространственные парадоксы.

4. Работа выделяется множеством новых классификаций территорий и городов, которые дают богатую пищу для размышлений.

Работа новая, актуальная, результативная. Позволим себе задать следующие вопросы, которые не снижают высокой ценности диссертации, а направлены на перспективное продолжение исследований столь интересной темы.

1. Если бы территория исследований автора не ограничивалась восточным краем Уральского экономического района, а охватывала бы и Западную Сибирь, то возросли бы показатели положения Екатеринбурга и город был бы оценен как четвертый ключевой элемент транспортной сети?

2. Почему в диссертации не рассматривались международные транспортные рейсы при оценке доступности города? Туризм – транспортно зависимый феномен. Города конкурируют друг с другом уровнем доступности зарубежных дестинаций, а вовлеченность в мировую туристскую систему – составляющая транспортного положения.

Диссертационная работа А.С.Неретина «Транспортное положение и доступность территорий Европейской России» соответствует требованиям, предъявляемым к кандидатским диссертациям по актуальности, научной и методологической новизне, прикладному значению, а диссертант заслуживает присвоения ученой степени кандидата географических наук по специальности 25.00.24 – Экономическая, социальная, политическая и рекреационная география.

Зырянов Александр Иванович,
доктор географических наук,
заведующий кафедрой туризма,
декан географического факультета
Пермского государственного национального
исследовательского университета

А.И. Зырянов

12.05.2018

Федеральное государственное бюджетное
образовательное учреждение высшего образования
Пермский государственный национальный
исследовательский университет,
г. Пермь, ул. Букирева, 15.
раб.тел. +7 342 2396601
e-mail: aizyrianov@gmail.com

Отзыв на автореферат диссертации Неретина Александра Сергеевича на тему:
«Транспортная положение и доступность территорий Европейской России»,
представленной на соискание ученой степени кандидата географических наук по
специальности 25.00.24 «экономическая, социальная, политическая и рекреационная
география»

Диссертация А.С. Неретина посвящена актуальной теме транспортного (транспортно-географического) положения и транспортной доступности городов и регионов современной России (её Европейской части). Получившийся научный результат работы – итог многолетней работы автора. Автор обобщил ранее используемые и предложил новую методику расчета транспортного положения и транспортной доступности. Автор подчёркивает сложность достижений поставленной цели и задач в т.ч. из-за недостоверности официальной государственной и муниципальной статистики и необходимости проведения экспедиционных исследований. Неретин А.С. использовал в рамках своей работы широкий набор источников информации, что существенно повышает значимость и верифицируемость полученных итоговых выводов.

Работа (в рамках автореферата) содержит богатый иллюстративный материал, что существенно облегчает понимание её сути и результирующих выводов.

А.С. Неретин получил интересные выводы, отражающие современную транспортно-географическую ситуацию в ряде регионов России. Полученные им выводы могут быть использованы в работах по территориальному планированию, в т.ч. для корректировок региональных и муниципальных нормативов градостроительного проектирования в части транспортной инфраструктуры.

Особый интерес представляет итоговая интегральная типология территорий по транспортному положению и транспортной доступности, представленная на рисунке 15.

В качестве замечания необходимо отметить некоторое несоответствие темы работы с её фактическим содержанием. Так, фактически проведённое исследование охватывает не всю Европейскую Россию, а только территорию Центрального и Северо-Западного федерального округов. Есть замечания и к использованной терминологии. Например, такие словосочетания, как «обычные пригородные поезда» в работе такого уровня, на наш взгляд, не допустимы. В составе определения транспортной доступности (стр. 3 автореферата) не учтен фактор скорости сообщения, а также фактор альтернативности поездки (использование иных маршрутов и видов транспорта). На наш взгляд, автору следовало бы отдельно выделить транспортную доступность и транспортное положение для грузоперевозок, что существенно повысило бы значимость и практическое значение диссертационного исследования.

В целом, работа выполнена на высоком профессиональном уровне, поставленная цель и задачи достигнуты. На наш взгляд, работа отвечает всем требованиям, предъявляемым к диссертациям на соискание ученой степени кандидата географических наук, и автору может быть присуждена искомая ученая степень.

Главный специалист по транспорту ОАО «Российский институт градостроительства и инвестиционного развития «Гипрогор»

кандидат географических наук

П.М. Крылов

ОАО «Российский институт градостроительства и инвестиционного развития «Гипрогор»
119331 г. Москва, пр. Вернадского, д. 29
Тел.: (499) 138-20-50
E-mail: info@giprogor.ru
www.giprogor.ru

ОТЗЫВ НА АВТОРЕФЕРАТ
диссертации Неретина Александра Сергеевича «Транспортное
положение и доступность территорий Европейской России»,
представленной к защите на соискание ученой степени
кандидата географических наук

Проблема, разрабатываемая диссертантом, связанная с оценкой транспортно-географического положения территорий, является весьма актуальной и своевременной в современных условиях глобализации. Исследователю удалось реализовать основные задачи, направленные на проведение многоуровневой и многокомпонентной оценки ключевых характеристик транспортного положения и доступности территорий, где главным, по нашему мнению, определился уровень транспортного обслуживания населения.

Реферируемая диссертационная работа однозначно имеет научную и практическую ценность, результаты которой могут использоваться при проектировании транспортных систем в региональном и общероссийском масштабе в пределах Европейской России.

Диссертационная работа А.С. Неретина построена как с учетом существующих методик отечественных и зарубежных ученых, так и на разработанной им новой методике оценки транспортной доступности и транспортного положения территорий, где объединяются два показателя - количественный и качественный при обслуживании населения пассажирским транспортом. И важно, что учитывается при этом связь между различными видами транспорта и ареалами проживания людей, то есть их удаленность от транспортных терминалов.

В работе, состоящей из введения, трех глав, заключения и списка литературы, изложенных на 193 страницах, содержащих 94 рисунка и 21 таблицу, лаконично представлен обзор исследований, автору удалось разработать собственный подход к их изучению в современных условиях, дать географический анализ основных действующих видов пассажирского

транспорта, а также выявить типологию по частным признакам и интегральную типологию по разным уровням.

Не умаляя значимости и актуальности выполненного А.С. Неретиным исследования, следует заметить, что оно не лишено отдельных шероховатостей. В частности, учитывая разносторонние подходы к исследованию и результаты социологического опроса, отражающие транспортное положение территорий отдельных регионов Европейской России, желательно было бы показать уровень эффективности определенного вида транспорта для конкретных территорий.

Изложенное выше дает основание утверждать, что реферируемая диссертация «Транспортное положение и доступность территорий Европейской России» является научно-квалификационной работой, соответствующей требованиям, предъявляемым к диссертациям на соискание ученой степени кандидата географических наук. Автор Александр Сергеевич Неретин заслуживает присуждения ему ученой степени кандидата географических наук по специальности 25.00.24 – Экономическая, социальная, политическая и рекреационная география.

Профессор кафедры рекреационной географии
и устойчивого развития Института экологии
и устойчивого развития при Дагестанском
государственном университете,
доктор географических наук, профессор
Набиева Умукусум Набиевна

367000. РД, г. Махачкала, ул. Дахадаева, 21.
Тел. 89187371475.
E-mail: n-u-n@yandex.ru
22.05.2018 г.

Отзыв

на автореферат диссертации Неретина Александра Сергеевича «ТРАНСПОРТНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ И ДОСТУПНОСТЬ ТЕРРИТОРИЙ ЕВРОПЕЙСКОЙ РОССИИ»,

представленной на соискание ученой степени кандидата географических наук
по специальности 25.00.24 – Экономическая, социальная, политическая и
рекреационная география

Диссертация Неретина А.С. «Транспортное положение и доступность территорий Европейской России» посвящена выявлению пространственных различий в уровне транспортного положения и транспортной доступности территории Европейской России на основе ряда характеристик, отражающих устройство пассажирской транспортной системы в её пределах. В условиях возросшей за последние десятилетия мобильности населения, некоторого увеличения пассажирооборота, при сохранении территорий с низкой транспортной доступностью для населения, исследования такой направленности являются весьма важными и актуальными.

Объем проведенных автором исследований, использование общенаучных и специальных географических методов, анализ и обработка значительного числа статистических данных, в том числе ведомственных, научных и картографических материалов явились сложной, но в полной мере реализованной автором задачей. Уже поэтому представленная работа вызывает интерес.

Предложенный автором комплексный подход, разработанная методика оценки транспортной доступности и транспортного положения территорий, поднятые в исследовании теоретико-методические и прикладные аспекты анализа транспортной системы, выраженного через определение основных пространственных особенностей пассажирского сообщения в Европейской России по отдельным видам транспорта; выявление различий между типами сообщения для каждого вида транспорта с точки зрения дальности, комфортности, ценовой политики; определение ключевых центров тяготения для пассажиров в пределах Европейской России исходя из сложившейся маршрутной сети; определение набора показателей, отражающих транспортное положение территории, позволяют по-новому решать вопросы развития транспортного комплекса страны и регионов.

Авторское видение географической проблемы, её анализ через призму синтетического подхода носит, в определенной степени, новаторский характер. Этим обстоятельством определяется и новизна представленной работы.

Диссертация впечатляет основательностью и глубиной исследования:

- четко проработанная методологическая база на основе различных научных подходов для решения поставленных задач и формирования авторской концепции;
- широкий диапазон информационно-картографических материалов, содержащих сведения о транспортной системе Европейской России;
- активное использование аналитического метода, в результате которого обработано значительное количество (более 140) источников;
- апробированные результаты проведенного исследования для подтверждения точности и обстоятельности защищаемых положений и выводов.

Представленная работа очень удачно сочетает в себе теоретические и практические результаты, которые могут быть использованы при проектировании и научной деятельности. Автором детально проработаны основные положения, выносимые на защиту, включая методику определения транспортной доступности и транспортного положения территории, анализ трёхступенчатой организационной структуры пассажирской транспортной системы, типологию территорий Европейской России по типам транспортного положения и транспортной доступности.

Безусловно, заслуживает внимания обширный и грамотный картографический материал, который не только служит иллюстративным дополнением к текстовой части работы, но и в полной мере имеет самостоятельную ценность.

В качестве замечаний и пожеланий хотелось бы отметить, что логично было бы дать анализ и речного транспорта. Несмотря на то, что на него приходится первые проценты по объемам пассажирских перевозок, он, тем не менее, в отдельных регионах остается единственным видом транспорта, позволяющим периферийным районам быть вовлеченными в транспортную систему страны. Тезис о субъективности уровня комфортности среди основных параметров работы пассажирского транспорта (стр. 4 автореферата), вызывает сомнение, например, состояние дорожного полотна (стыковые и бесстыковые железнодорожные пути, уровень изношенности автодорог с твердым покрытием и т.д.) фактор вполне объективный и в полной мере влияющий на комфортность передвижения.

В целом диссертационное исследование актуально, имеет оригинальные содержание и структуру, характеризуется внутренним единством, теоретической и практической значимостью, новизной и обоснованностью положений и выводов, сформулированных в автореферате, соответствует требованиям, предъявляемым к диссертациям (п.п. 9-14 «Положения о

присуждении ученых степеней», утвержденном постановлением Правительства РФ № 842 от 24.09.2013). Автор работы Неретин Александр Сергеевич заслуживает присуждения ученой степени кандидата географических наук по специальности «25.00.24 – Экономическая, социальная, политическая и рекреационная география».

Профессор кафедры природопользования
и землеустройства Тамбовского государственного
университета имени Г.Р. Державина,
доктор географических наук
(специальность: 25.00.24 – Экономическая,
социальная, политическая и рекреационная
география), доцент

Панков Сергей Викторович

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования «Тамбовский государственный университет имени Г.Р.
Державина», институт математики, естествознания и информационных
технологий

392000, г. Тамбов, ул. Интернациональная, д. 33

Тел.: (4752)723434 доб. 2029

E-mail: psv69tmb@mail.ru

28.05.2018 г.

ОТЗЫВ

на автореферат диссертации на соискание ученой
степени кандидата географических наук
НЕРЕТИНА Александра Сергеевича
«Транспортное положение и доступность территорий
Европейской России»

Актуальность темы диссертационного исследования А.С. Неретина определяется: большой значимостью транспортного фактора для социально-экономического развития любого региона; безусловной «традиционностью» оценки транспортно-географического положения для географии транспорта.

Научную и методическую новизну работы А.С. Неретина составляют: новая методика оценки транспортной доступности и транспортного положения территорий; новая типология регионов по обеспеченности их транспортом.

Практическая значимость исследования А.С. Неретина заключается в возможности использования результатов: при проектировании транспортных систем в региональном и общероссийском масштабе; при разработке схем социально-экономического развития территорий разного уровня.

Обоснованность разработанных автором рекомендаций подтверждена их апробацией на международных и всероссийских научно-практических конференциях и школах, а также 7 публикациями.

В то же время содержание автореферата вызвало нижеследующие замечание и вопрос:

1. Можно поспорить с утверждением автора о том (стр. 11 автореферата), что «Пригородное железнодорожное сообщение перестало оказывать прежнее влияние на местную транспортную доступность в большинстве регионов...». Для значительной части населения электрички намного привлекательней автобусов из-за меньшей цены.
2. Из текста автореферата не совсем понятно – взвешивалась ли значимость отдельных составных показателей в размере общего показателя транспортного положения и транспортной доступности?

В целом содержание автореферата позволяет считать, что рассматриваемая диссертационная работа выполнена на достаточно высоком научном и методическом уровне, отличается научной и практической новизной, соответствует требованиям, а ее автор – Неретин Александр Сергеевич – заслуживает присуждения ему ученой степени кандидата географических наук по специальности 25.00.24 – Экономическая, социальная, политическая и рекреационная география.

18 мая 2018 г.

Сидоров Валерий Петрович, кандидат географических наук, доцент, заведующий кафедрой физической и общественной географии ФГБОУ ВО «Удмуртский государственный университет».

426034, г. Ижевск, ул. Университетская, 1, Институт естественных наук.
8(3412)916452, sidorov@udm.ru

ОТЗЫВ

на автореферат диссертации Неретина Александра Сергеевича «Транспортное положение и доступность территорий Европейской России», представленную на соискание ученой степени кандидата географических наук по специальности 25.00.24 – экономическая, социальная, политическая и рекреационная география

Автор достаточно успешно поработал над картографическими и географическими источниками открытой информации, проверил их на местности в ходе экспедиционных исследований, проанализировал существующие результаты исследований по транспортно-географическому положению, сформулировал теоретико-методические основы исследования и подобрал конкретные методы и приемы работы, оценил современную территориальную структуру пассажирского транспорта Европейской России по данным за 2016-2017 гг.

Каким же образом можно оценить пространственную организацию транспортной сети и пассажирского транспортного обслуживания Европейской России, выраженной во многих формах и на различных уровнях иерархии? Автор попытался ответить на эти вопросы и поставил во главу угла 6 задач, отвечающих основной цели исследования, т.е. выявления пространственных различий в уровне транспортного положения и транспортной доступности территории Европейской России на основе ряда характеристик, отражающих устройство пассажирской транспортной системы в ее пределах.

В работе отмечено, что авторская методика определения транспортной доступности и транспортного положения территории принципиально отличается по набору данных от предлагавшихся ранее. Автор утверждает, что на территории Европейской России сформировалась трехступенчатая организационная структура пассажирской транспортной системы. Исходя из средней скорости сообщения, количества промежуточных остановок и дальности поездок автором выделяется 6 типов железнодорожных маршрутов. Как отмечает автор, авиационное сообщение играет важную роль только на тех направлениях, где существует конкуренция между перевозчиками. Кроме того, высокой транспортной доступностью отличаются города, расположенные на главных железнодорожных магистралях и/или являющиеся крупными авиационными узлами. Наиболее выгодным транспортно-географическим положением отличаются территории при крупных агломерациях, а также расположенные в Центрально-Черноземном экономическом районе.

К замечаниям по автореферату можно отнести следующее:

1. Достаточно ли информации об автобусных, железнодорожных и авиационных сообщениях для оценки транспортного положения и доступности территорий – ведь существует еще и водный транспорт? Кроме того есть еще и грузовые перевозки морским транспортом, трубопроводами и т.д.

2. В автореферате нет никаких формул и цифр. Оправданно ли это?

3. На рисунках в некоторых легендах указано "тип не присваивается" (рис. 2, 13-15). Почему?

4. На стр. 19 автореферата в перечне показателей транспортного положения территорий (п. 6 и п. 7) фигурирует взаиморасположение автовокзала (ж/д вокзала) и многоэтажной застройки. Каким образом это влияет на общее транспортное положение?

5. На стр. 19 автореферата в перечне показателей транспортной доступности территорий имеется словосочетание "наиболее выгодный вид транспорта" (п. 13-14, п. 16-

17). Как это понимать: минимальные цены или минимальное время, максимальный комфорт, наибольшее количество рейсов и т.п.?

В целом, необходимо отметить, что автореферат написан достаточно понятным языком, приведены очень хорошие иллюстрации, цели и задачи раскрыты полностью, сделаны необходимые выводы.

Работа заслуживает хорошей оценки, а автор – присвоения ученой степени кандидата географических наук по специальности 25.00.24 – экономическая, социальная, политическая и рекреационная география.

Профессор кафедры географии ФГБОУ ВО
«Нижневартовский государственный
университет», доктор географических наук

Почтовый адрес: 628602, Ханты-
Мансийский автономный округ – Югра, г.
Нижневартовск, ул. Ленина, 56.

Электронная почта: snsokolov1@yandex.ru

Телефон: 8 (3466) 43-65-86

«5» июня 2018 г.

С.Н. Соколов

Отзыв
об автореферате диссертации на соискание
ученой степени кандидата географических наук Неретина А.С.
«Транспортное положение и доступность территорий Европейской России»

Автор выбрал очень актуальную тему исследования. Несмотря на масштабные технологические прорывы, происходящие в транспортной системе мира, позволяющие кардинальным образом повышать мобильность населения, а значит и его свободу выбора, значительная часть территории России остается с точки зрения транспортной доступности периферией, в пределах которой не только очень медленно внедряются новейшие транспортные технологии, но и до сих пор не восстановлены некоторые позиции транспортного обслуживания населения, которые были утрачены в постсоветский период. Изменение ситуации требует комплексных географических исследований.

Представленное исследование вносит вклад в развитие научного направления отечественной географической науки, связанного с совершенствованием комплексного подхода к изучению транспортных систем территорий и оценке эффективности их функционирования с точки зрения обеспечения транспортной доступности населения. Выводы автора могут быть полезными при разработке схем территориального планирования субъектов и муниципальных районов Российской Федерации, генеральных планов городских округов.

В качестве замечаний необходимо отметить следующее.

Судя по автореферату, проведя весьма масштабное исследование, автор практически не дает никаких рекомендаций по преодолению в очередной раз доказанного негативного барьерного влияния административных границ на транспортную доступность окраин регионов, ничего не предлагается и по изменению ситуации сокращающимся пригородным железнодорожным сообщением, что уже заметно ухудшило качество жизни населения многих регионов России. Вызывают вопросы территориальные рамки исследования: не давая никаких пояснений автор при изучении вклада разных видов транспорта в обеспечение транспортной доступности населения, исследует этот вклад в пределах разного набора территорий (субъекты РФ).

В целом работа Неретина А.С. «Транспортное положение и доступность территорий Европейской России» логично построена, имеет теоретическую и практическую значимость, элементы новизны, соответствует требованиям, предъявляемым кандидатским диссертациям, а сам автор, Неретин Александр Сергеевич, заслуживает присвоения ученой степени кандидата географических наук по специальности 25.00.24 – Экономическая, социальная, политическая и рекреационная география».

И.о. заведующего кафедрой социально-экономической географии Пермского государственного национального исследовательского университета, кандидат географических наук, доцент

Субботина Татьяна
Васильевна

Доцент кафедры социально-экономической географии Пермского государственного национального исследовательского университета, кандидат географических наук, доцент

Меркушев Сергей
Александрович

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение «Пермский государственный национальный исследовательский университет», географический факультет, кафедра социально-экономической географии

614990, г. Пермь, ул. Букирева, 15
тел.: (342)2-396-496
e-mail: seg@psu.ru

02.06.2018

ОТЗЫВ

на автореферат диссертации Неретина Александра Сергеевича
«Транспортное положение и доступность территорий Европейской России»,
представленной на соискание ученой степени кандидата географических наук
по специальности 25.00.24 – Экономическая, социальная, политическая и
рекреационная география

Крупные политические, социально-экономические и институциональные преобразования последних двадцати пяти лет внесли большие изменения в экономическую карту России. Эти изменения не могли не коснуться и транспортно-географического положения территорий. Увеличились диспропорции в транспортной доступности городов и районов России, связанные как со структурным дисбалансом развития транспортной системы страны, так и усилившейся территориальной дифференциацией уровня жизни населения.

Однако вопросы транспортной доступности до сих пор не изучены в полной мере, следствием чего является неразработанность принципов комплексной оценки доступности территорий, важной как в научном, так и в практическом плане. В частности, весьма мало учитывается качество обслуживания пассажиров. Таким образом, выбранную автором диссертации тему исследования, безусловно, следует признать актуальной.

Не вызывает сомнений и новизна научного исследования. В качестве новых научных результатов диссертантом предложена методика оценки транспортной доступности и транспортного положения территорий, которая объединяет количественные и качественные показатели обслуживания населения пассажирским транспортом, учитывает степень взаимодействия между различными видами транспорта и удалённость основных ареалов проживания людей от транспортных терминалов. Можно сделать вывод, что заявленные автором инновации тяготеют не только к географии транспорта, но и к географии населения, так как напрямую связаны с изучением экономических условий уровня жизни людей.

Полученные А.С. Неретиным результаты имеют высокую теоретическую значимость, которая, на наш взгляд, заключается в совершенствовании методологических основ определения транспортно-географического положения территорий и территориально-транспортных взаимодействий в социально-экономической географии. Практическая значимость диссертационной работы не исчерпывается возможностью использования результатов в проектировании транспортных систем в региональном и общероссийском масштабе и создании схем развития территорий разного уровня. По нашему мнению, было бы также интересно рассмотреть возможность применения результатов диссертации при

разработке правовых актов, направленных на сглаживание «транспортной дискриминации населения» (термин предложен В.Н. Бугроменко) путём предоставления дотаций отдельным регионам в зависимости от остроты проблемы транспортной доступности.

Имеется замечание по содержанию автореферата. На рисунке 1 хорошо заметна группа административно-территориальных единиц 2-го уровня, находящихся на стыке Республики Коми (Койгородский, Корткеросский и Усть-Куломский районы) и Пермского края (Гайнский район). Их отнесение к районам, «где есть железные дороги, но на них отсутствует пассажирское сообщение» неправомерно, так как обслуживавшая указанные районы ведомственная Гайно-Кайская железная дорога общей протяжённостью свыше 300 км разобрана в 2007–2012 годах. Но приведённое замечание не влияет на высокую оценку настоящей работы.

Относительно качества изложения и оформления материала отметим, что текст автореферата изложен доступным языком, сопровождается наглядным иллюстративным материалом, в том числе содержит выполненные на высоком научном уровне картосхемы и графики, которые органично дополняют текст.

В целом, на основании анализа автореферата можно сделать вывод, что диссертация «Транспортное положение и доступность территорий Европейской России» является законченным и самостоятельным научным исследованием, выполненным на актуальную тему, имеет научную новизну, высокую теоретическую и практическую значимость. Работа полностью удовлетворяет требованиям ВАК, предъявляемым к кандидатским диссертациям по специальности 25.00.24 – Экономическая, социальная, политическая и рекреационная география, а её автор Неретин Александр Сергеевич заслуживает присуждения учёной степени кандидата географических наук.

Чибряков Ярослав Юрьевич,
старший научный сотрудник
АО «Институт экономики и развития транспорта».
Кандидат технических наук,
специальность 25.00.33 – Картография

Почтовый/юридический адрес: 105066, Москва, ул. Новорязанская, 24

Тел. +7 (499) 262-90-43. E-mail: yachibryakov@yandex.ru

14.05.2018

ОТЗЫВ

на автореферат диссертации НЕРЕТИНА А.С.
«Транспортное положение и доступность территорий
Европейской России»,
представленной на соискание учёной степени
кандидата географических наук

Не вызывают сомнения актуальность, новизна и высокий научный уровень диссертации А.С. Неретина. Отзыв, отсюда, в целом положителен. Остановимся на вопросах и замечаниях к тексту.

1. Возможно, в тексте диссертации соответствующие пояснения есть, но в автореферате их нет, а они необходимы. Каков территориальный объект исследования? Сказано – «Европейская Россия» (с. 4), но что это такое? Где её границы – на Урале, на Кавказе, учитывалась ли Калининградская область? Карты на рисунках в автореферате отвечают на эти вопросы по-разному.

2. Отдельное, очень щекотливое замечание. Желательно, чтобы территория исследовалась в международно признанных границах.

3. На с. 8 говорится о трёхступенчатой оргструктуре пассажирской транспортной системы. Высший из них охарактеризован так: «от регионального центра к ключевым пунктам тяготения. К последним относятся ..., а также региональный... центр, которому административно подчиняется рассматриваемая территория». Но при этом 2-й уровень – «от центра муниципального района к региональному центру». Так всё-таки, к какому уровню относятся связи с региональным центром? Думается, что ко 2-му, а применительно к 3-му упоминать о региональном центре не следовало.

4. По рис. 4 (с. 9). Сразу несколько замечаний. Имеющийся в легенде тип «ускоренный / скоростной железнодорожный» не имеет соответствия на карте. Все типы (по видам транспорта) объединены в две группы: «Прямое сообщение» и «С пересадкой на:»; что означает второе, непонятно (пересадка – с какого вида транспорта?). Водные пространства и территории, которым «тип не присваивается», окрашены одним цветом (белым), так что Ладожское и Онежское озёра выглядят как не причисленные к какому-нибудь типу.

Что касается достоинств работы, то их много, но перечислять их не имеет смысла, поскольку на защите диссертации они всё равно не зачитываются. Ограничимся стандартными фразами.

Сделанные замечания не влияют на общую высокую оценку работы А.С. Неретина. Работа соответствует требованиям, предъявляемым к кандидатским диссертациям по специальности 25.00.24 – экономическая, социальная, политическая и рекреационная география, а сам он заслуживает присуждения учёной степени кандидата географических наук.

Профессор кафедры «Менеджмент» Иркутского
государственного университета путей сообщения,
доктор геогр. наук, профессор

А.Я.Якобсон