ОТЗЫВ ОФИЦИАЛЬНОГО ОППОНЕНТА

о диссертации **Неретина Александра Сергеевича** «Транспортное положение и доступность территорий Европейской России», представленной в диссертационный совет Д 002.046.01 при Институте географии РАН на соискание ученой степени кандидата географических наук по специальности 25.00.24 – экономическая, социальная, политическая и рекреационная география

Диссертация А.С. Неретина представляет собой весьма оригинальное и по-настоящему интересное исследование. Работа характеризуется творческим подходом и активным поиском путей совершенствования методики исследования. Удачным представляется совместное рассмотрение двух важнейших характеристик территории – транспортно-географического положения и транспортной доступности. Исследователи, как правило, ограничиваются чем-то одним, а иногда и не видят разницы между этими категориями.

Достаточно смелым является выбор изучаемой территории. На уровне муниципальных образований второго уровня (муниципальных районов и городских округов) автор рассматривает всю Европейскую часть России и более подробно – муниципалитеты 29 регионов Центра и Севера. Отдельно проанализированы 78 крупных городов Европейской России. Такой состав изучаемых географических объектов говорит об основательности исследования и придет вес полученным результатам.

Несомненным достоинством работы является перенос «центра тяжести» исследования с анализа сетей на изучение функционирования транспорта, удобства его для пассажиров и доступности для населения. Правильным является решение отказаться от рассмотрений условий взаимодействия во всех возможных парах пунктов и концентрация внимания на доступности трех ключевых центров тяготения – Москвы, Санкт-Петербурга и курортов Черноморского побережья.

Актуальность темы диссертации совершенно очевидна. Она определяется, с одной стороны, возросшей за последние десятилетия

мобильностью населения России, с другой – большими изменениями в транспортной системе страны. В настоящее время транспорт в значительно большей мере, чем раньше, присутствует в образе жизни значительной части населения страны и прежде всего – в пределах ее наиболее урбанизированной части, которая и является полигоном для исследования рецензируемой диссертации. Этому способствует и широкое распространение нового отходничества, и появление и почти повсеместное распространение дальней (с недельным циклом) маятниковой миграции, и связанные с частным бизнесом массовые деловые поездки, и продолжающееся рекреационное освоение горожанами сельской местности.

Научная новизна работы определяется двумя принципиальными моментами. Прежде всего, это – оригинальные разработки методического характера. Автором создана собственная методика оценки транспортно-географического положения и транспортной доступности территорий и городов. Эта методика охватывает различные аспекты функционирования транспорта. Оценка проводится на нескольких территориальных уровнях, с использованием количественных и качественных показателей. Не менее интересны и новы результаты этой оценки – детальная и разносторонняя характеристика транспортной обеспеченности территории Европейской России в разрезе муниципальных образований второго уровня.

Практическая значимость работы тоже не вызывает сомнений. Сфера возможного применения её результатов довольно широка. Они могут использоваться при разработке стратегий развития транспорта на национальном, межрегиональном и региональном уровнях, при создании проектов транспортных систем, при реконструкции транспортных сетей, при совершенствовании транспортной политики с целью повышения уровня социально-территориальной справедливости. Ещё одна сфера применения результатов работы – пространственное планирование. Как справедливо замечает автор, его информационной базой, в принципе, могут пользоваться и отдельные люди при разработке собственных маршрутов путешествий.

Наконец, результаты работы должны найти применение в учебном процессе вузов, где ведется подготовка специалистов в области транспорта, географии человека, планирования развития территории.

Работа опирается на очень солидную и разнообразную по составу **информационную базу**. Автор убежден в неполноте и недостоверности официальных статистических данных о работе транспорта. И в этом с ним нельзя не согласиться. Информационная база исследования сформирована с опорой на сайты транспортных компаний, аэропортов, железнодорожных и автовокзалов. Эта информация дополнена экспедиционными данными, в том числе результатами социологического опроса. Достоинством работы является и её картографическое оснащение. Автор очень хорошо владеет современными ГИС-технологиями.

Собранный и обработанный автором фактический материал, хорошее знание литературы по теме исследования, разнообразные проведенные в процессе работы расчеты, многочисленные оригинальные карты позволяют говорить об **обоснованности выводов и положений диссертации**.

Не лишена рецензируемая работа и определенных спорных моментов. На мой взгляд, диссертация грешит слишком категоричными утверждениями. Например, на с.20 говорится, что разработанная В.Н.Бугроменко методика расчета интегральной транспортной доступности позволяет отказаться от «неполноценных показателей Э. Энгеля, Ю.И. Успенского, Г.А. Гольца и других аналогичных индексов». Но, во-первых, показатели Энгеля и Успенского отражают не доступность, а обеспеченность территории транспортом. Во-вторых, методика Бугроменко очень сложна и не может заменить простые, пусть и не вполне совершенные, показатели.

Говоря об отборе крупных городов для типологии по показателям транспортной доступности, в качестве одного из критериев отбора автор называет отсутствие тяготения к какому-нибудь другому крупному городу. Но, если следовать этой логике, в выборку не должны были попасть почти все областные города Центрального экономического района, так как их

жители для авиасообщения пользуются московскими аэропортами, а при наземных перемещениях в основном ориентируются на поезда, отправляющиеся с московских вокзалов.

Большие сомнения вызывает включение в число параметров транспортно-географического положения территорий и городов таких характеристик как расстояние от жилой застройки до вокзалов и взаиморасположение вокзалов в пределах города. Эти вопросы несомненно важны. Но здесь наблюдается очевидное смешение разнопорядковых, не сопоставимых по своему значению показателей. Названные вопросы относятся к микрогеографии города, а не к транспортному положению и транспортной доступности территорий и городов.

Попутно возникает вопрос, почему рассматривается положение в городе «второстепенных» автовокзалов, но совсем не учитывается наличие в некоторых городах двух железнодорожных вокзалов.

Вызывают сомнения некоторые конкретные результаты исследования. Не могу согласиться с утверждением (с. 121), что ключевым видом транспорта для жителей Твери является скоростной железнодорожный. Между Тверью и Москвой ежедневно осуществляется 21 пара рейсов электричек, в том числе 12 пар рейсов скоростной «Ласточки», и основным видом, конечно, является пригородный железнодорожный.

Удивила меня и дифференциация муниципальных районов Тверской области по их транспортному положению. Прицетровой Старицкий район, имеющий прямую связь с Москвой, отнесен к числу районов с невыгодным транспортным положением – наравне с глубоко периферийными районами западной и северо-восточной частей области.

Наиболее существенным недостатком работы я считаю ее перегруженность всевозможными «типологиями». Их просто невозможно сосчитать. На некоторых страницах представлено по три «типологии»! Например, на с. 118 выделены типы городов по частоте сообщения с Москвой, по тарифам поездок до Москвы, по времени в пути. На сс. 122–123

то же самое сделано для Санкт-Петербурга, на с. 127 – для черноморских курортов. Не требует доказательств, что никаких типологий тут и близко нет, и я считаю нужным обратить внимание на широко распространившуюся в последнее время дурную моду именовать типологией любую группировку. В серьезном исследовании не следует походя разбрасываться такими весомыми понятиями как «тип» и «типология».

Все высказанные замечания, в большей или меньшей степени, являются дискуссионными и, конечно, не могут повлиять на общую высокую оценку работы. Полагаю, что диссертация А.С.Неретина представляет собой законченносамостоятельное научное исследование, выполненное на достаточно высоком научном уровне. Работа соответствует требованиям к кандидатским диссертациям п.п. 9–14 Положения «О порядке присуждения ученых степеней». Автореферат и публикации полностью отражают содержание диссертации. Александр Сергеевич Неретин заслуживает присуждения ученой степени кандидата географических наук по специальности 25.00.24. – экономическая, социальная, политическая и рекреационная география.

Доктор географических наук, профессор
30мая 2018 г.

А.А. Ткаченко

Сведения об официальном оппоненте:

1. Ткаченко Александр Андреевич.
2. Доктор географических наук, профессор.
3. Профессор кафедры социально-экономической географии и территориального планирования факультета географии и геоэкологии ФГБОУ ВО «Тверской государственный университет»
4. Служебный телефон: (8-4822) 77-84-18
5. Служебный адрес: 170100, г. Тверь, ул. Желябова, 33, ТвГУ, факультет географии и геоэкологии.
6. E-mail: at.tver@mail.ru