

УТВЕРЖДАЮ
проректор по научной работе
ФГБОУ ВО
«МГУ им. Н.П. Огарёва»

профессор П. В. Сенин
« ____ » _____ 2018 г.

ОТЗЫВ

**Ведущей организации – Национального исследовательского
Мордовского государственного университета на диссертацию
НЕРЕТИНА АЛЕКСАНДРА СЕРГЕЕВИЧА «Транспортное положение
и доступность территорий Европейской России», представленную в
диссертационный совет Д 002.046.01 на базе Института 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 обстоятельное исследование транспортного положения и уровня транспортной доступности территорий при выявлении процессов пространственной организации пассажирского транспортного обслуживания в пределах европейской части страны на различных пространственных уровнях.

Актуальность работы определяется, во-первых, глубокими изменениями в постсоветском пространстве и прекращением действий государственной монополии в сфере транспорта, в пассажирских перевозках на территории Российской Федерации; во-вторых, трансформацией провозных емкостей видов транспорта и способностью пассажирского транспорта в организации перевозок выступать индикатором их территориальных особенностей; в-третьих, мобильность населения стала

возрастать, что потребовало её обеспечения более широкими возможностями.

Автор справедливо отмечает, что одним из главных изменений пассажирского транспорта последних десятилетий стало формирование опорного каркаса, состоящего из главных транспортных узлов и соединяющих их железнодорожных магистралей и ключевых авиамаршрутов, при постепенной деградации системы местных перевозок на этих двух видах транспорта. Сокращение сети обслуживания автобусным транспортом в меньшей степени коснулось междугородних и межрайонных перевозок и в большей степени – внутрирайонных перевозок в связи с уменьшением численности постоянного населения в малочисленных поселениях. Поэтому акцент на возможном ухудшении транспортного обслуживания территорий, отдалённых от основных узлов и магистралей, очень важен. При этом продолжается почти повсеместный отток населения с территорий с низким уровнем транспортного обслуживания в места, имеющие больший социально-экономический потенциал и обычно лучше обеспеченные транспортом. Но являлось ли сокращение местных пассажирских перевозок причиной или следствием оттока населения – это вопрос который и волнует автора и является в настоящее время мало изученным.

Научная новизна исследования. Впервые предложена двухуровневая типология территорий европейской части страны по показателям транспортно-географического положения и транспортной доступности относительно ключевых центров тяготения для большинства пассажиров, проживающих в макрорегионе. Автором разработана и апробирована 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.

Диссертантом проводится многоуровневая и многокомпонентная оценка ключевых характеристик транспорта территорий, основанная на определении фактического уровня транспортного обслуживания населения.

Практическая значимость. Результаты исследования могут быть использованы:

- при разработке стратегий государственного регулирования сферы городского и местного транспорта;
- при разработке социальной и экономической политики регионов, заинтересованных в создании благоприятной среды жизнедеятельности, реализации выгод транспортно-географического положения и решении транспортных проблем муниципальных образований, улучшении транспортной доступности данных территорий;
- при выработке стратегий развития транспортных компаний, специализирующихся на оказании услуг перевозки пассажиров;
- в преподавании вузовских экономико-географических дисциплин, связанных с изучением третичного сектора экономики, геоурбанистики, региональной географии и спецкурса «География транспорта».

В работе использован большой объем исходной информации, в результате камеральных и полевых исследований создана обширная база данных на основе анализа информации о работе пассажирского транспорта, собранной из открытых источников (сайты авиакомпаний, железнодорожных перевозчиков, автовокзалов, а также другие ресурсы с агрегированной информацией о пассажирских перевозках). Эти данные проверялись на местности в ходе экспедиционных исследований и дополнялись информацией о латентных (несогласованных, и поэтому не регистрируемых через официальные автовокзалы) автобусных рейсах. Для расчёта показателей транспортного положения территорий использовались открытые картографические источники, такие как Google Maps, Open Street Maps и др.

Для каждого из трёх основных видов пассажирского транспорта Европейской части России – железнодорожного, авиационного и автобусного

– дана характеристика их организационной структуры по авиакомпаниям, различным типам поездов, особенностям автобусных маршрутов. Проанализированы основные подходы к тарифной политике на разных видах транспорта, пространственная дифференциация интенсивности сообщения и затрачиваемого пассажиром времени в пути. Результатом сложной и кропотливой работы А.С. Неретина явилась типология 78 крупных городов Европейской России и 700 территорий (муниципальных районов и городских округов), входящих в состав 29 ключевых регионов. Им была проведена дальнейшая типология по 11 показателям транспортно-географического положения и 6 показателям транспортной доступности.

Диссертационная работа состоит из введения, трёх глав, заключения и списка литературы. Основной текст диссертации изложен на 193 стр., содержит 94 рисунка и 21 таблицу. После каждой главы и каждого раздела работы сделаны обоснованные выводы, которые легли в основу основных защищаемых положений.

В первой главе рассмотрены теоретико-методические основы изучения транспортной доступности и транспортного положения территорий, сделан акцент на разработке нового подхода для их изучения в современных условиях. Автором предлагается собственная методика, учитывающая многообразие видов транспорта с их уникальными характеристиками, различные формы оценки транспортного положения территории и доступности относительно других территорий. С теоретико-практической точки зрения в данной главе содержится анализ подходов и методик изучения транспортной доступности и положения территорий в зарубежной и отечественной науке. Проведена систематизация изучаемых вопросов в виде формул и текстового материала, что представляет собой логически выстроенный по структуре и пространственно-временным связям материал с учетом поля объекта исследования и тенденций общемирового развития. Эта глава диссертации могла бы занять достойное место в учебном пособии по географии транспорта для студентов высших учебных заведений.

Вторая глава посвящена характеристике современной пассажирской транспортной системы Европейской России по железнодорожному, авиационному и автобусному видам сообщения. Автором проводится сетевой и функциональный анализ работы пассажирского транспорта по его видам, составлены оригинальные авторские рисунки 4, 5, 7-16, 19, 23-30, 33, 35, 36, 38,39, 40, 45-47, что свидетельствует о логическом построении изучаемого материала и индуктивно-дедуктивном подходе к анализу предмета исследования.

В третьей главе представлена типология территорий Европейской России по типам транспортного положения и транспортной доступности как по частным признакам, так и интегральная типология, объединяющая характеристики транспортного положения и транспортной доступности территорий. В первом разделе данной главы проводится типология 78 крупных городов по параметрам транспортной доступности относительно ключевых центров тяготения. Во втором (раскрывает транспортное положение территорий) и третьем (раскрывает транспортную доступность) разделах проводится типология административных районов второго порядка – муниципальных районов и городских округов 29 регионов Европейской России, отличающихся друг от друга по взаиморасположению относительно ключевых центров тяготения, имеющих различное положение на опорной сети автомагистралей и железнодорожных магистралей, наличию аэропортов с действующим пассажирским сообщением, в том числе узловых аэропортов. А.С. Неретиным анализируются пространственные различия по каждому из рассматриваемых частных показателей и представлена единая типология, в соответствие с которой выделяются 9 типов территорий Европейской России (рис.94, С. 179). Основные выводы по третьей главе нашли отражение в 5 и 6 защищаемых положениях диссертационного исследования.

Собранный и обработанный автором большой фактический материал, глубокое знание изучаемых проблем, реализация сравнительно-географического, экономико-статистического, картометрического,

типологического методов, а также использование пространственного анализа, системного и комплексного подходов позволяют говорить об **обоснованности положений и выводов диссертации**, которые аргументированы глубокой проработкой постановочных задач.

Наряду с отмеченными достоинствами диссертации следует обозначить ряд недостатков и высказать некоторые пожелания.

1. В первой главе диссертации очень детально изучаются и анализируются понятия «транспортная доступность», «транспортная освоенность». В то же время незначительно обосновывается понятие «транспортное положение», и в списке использованных источников мало работ по данному направлению исследования, а итоговая типология проводится по доступности и положению. Следовало бы уделить больше внимания и анализу подходов к изучению транспортно-географического положения, и посмотреть работы региональных авторов в журналах, рецензируемых ВАК, и сборниках научных статей. Это работы Безрукова Л.А., Бонадысенко Е.А., Семиной И.А. и др. Например:

Безруков Л.А. Экономико-географическое макрорасположение Сибири и проблема эффективности ее хозяйства // География и природ. ресурсы. – 2007. – № 3. – С. 149–158.

Безруков Л.А. Положение городских поселений Сибири относительно транспортных магистралей: делимитация, типология, динамика // Оценка современных факторов развития городов и урбанизационных изменений в Сибири / Л.А. Безруков и др. / Под ред. Л.М. Корытного и Н.В. Воробьева. – Новосибирск: Академическое изд-во «Гео», 2011. – С. 29–42.

Безруков Л.А., Бонадысенко Е.А. Фактор транспортно-географического положения и транспортных издержек в стратегии развития Сибири // Стратегические направления долгосрочного развития транспортной инфраструктуры Сибири и Дальнего Востока («Горизонт-2030»). – Иркутск: ИрГУПС, 2009. – С. 110–123.

Безруков Л.А., Дашпилов Ц.Б. Транспортно-географическое положение микрорегионов Сибири: методика и результаты оценки // География и природ. ресурсы. – 2010. – № 4. – С. 5–14.

Безруков Л.А. Положение городских поселений Сибири относительно транспортных магистралей: делимитация, типология, динамика // Оценка современных факторов развития городов и урбанизационных изменений в Сибири / Л.А. Безруков и др. / Под ред. Л.М. Корытного и Н.В. Воробьева. – Новосибирск: Академическое изд-во «Гео», 2011. – С. 29–42.

Семина И.А. «Транспортно-географическое положение» в региональных исследованиях // Проблемы региональной экологии, 2011. – №4. – С.131-137.

2. Во второй главе диссертации приводится для достоверности конечных результатов много типологий, что, безусловно, является достоинством работы, но типы территорий не имеют четкого названия, а наличествует только их дифференциация. Например, рис. 4, где приведена типология АТЕ второго уровня по особенностям расположения к железнодорожной сети – типы звучат как «поселение расположено.... но есть линии...» и т.п.

В разделе 2.2 диссертации:

- на с. 59 содержится теоретический материал, где отмечается, что подробным анализом технических показателей сетей разных видов транспорта в географическом ключе занимался В.Н. Бугроменко и показано, что он выделал в этом вопросе. Это разумно было бы поместить в первую теоретическую главу диссертации.
- на с. 59, 60 автором был проведён расчёт среднего времени в пути пассажирских поездов на некоторых наиболее показательных участках и представлен (как ссылается диссертант) на рис.6. Рисунок 6 же представляет собой таблицу.
- таблицы 2, 3 данного раздела содержат только дополнительную справочную информацию и могли бы быть помещены в приложение к работе.

3. В третьей главе диссертации на с. 152 автором отмечается, что «Большинство территорий крайнего севера Европейской России также отличается невыгодным положением по параметру удалённости от Москвы. К югу от Москвы, наоборот, многие территории имеют повышенную транспортную доступность по автодорогам за счёт густой местной сети и близости к одной из радиальных магистралей (с запада на восток: М3, М2, М4, М6, М5). Значительно отстают по этому показателю только территории республики Мордовия и юга Нижегородской области, а также отдельные полуизолированные территории некоторых других регионов (например, Тёмкинский и

Угранский районы Смоленской области)». Возникает вопрос «Почему значительно отстает по этому показателю территория Республики Мордовия, в то время как М5 пересекает регион?».

4. При общем подходе к анализу трёхступенчатой организационной структуры пассажирской транспортной системы Европейской России возникает вопрос «Насколько важно смотреть положение к курортам Черноморского побережья?» и почему не проводилась оценка или градация по положениям «микро-мезо и макро», где транспортное положение макро и есть положение на территории Европейской части страны, т.е. носило бы замыкающий характер в оценке. Такая оценка позволяет не только оценить положение по отношению к выделенным автором позициям 1) от сёл к центру муниципального района; 2) от центра муниципального района к региональному центру; 3) от регионального центра к ключевым пунктам тяготения (Москва, Санкт-Петербург, курорты Черноморского побережья, региональный центр), но и сложить представление о транспортно-географическом положении изучаемых регионов в целом, что структурно более полно отразило бы реальную картину, так как, например, положение «микро» может показать значимость соседского положения для окраинных территорий и их возможное тяготение не к своему региональному центру, а к транспортному узлу соседнего региона.

Несмотря на высказанные замечания, считаем, что диссертация А.С. Неретина – это законченное самостоятельное научное исследование, соответствующее требованиям к кандидатским диссертациям §9-14 Положения «О порядке присуждения ученых степеней» ВАК. Публикации и автореферат в полной мере отражают содержание диссертации. Автор заслуживает присуждения ученой степени кандидата географических наук по специальности 25.00.24. – Экономическая, социальная, политическая и рекреационная география.

Отзыв обсуждался и был принят на заседании кафедры физической и социально-экономической географии ФГБОУ ВО «МГУ им. Н.П. Огарёва» 15 мая 2018 г., протокол № 5 .

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования "Национальный исследовательский Мордовский
государственный университет им. Н. П. Огарёва", ул. Большевистская, д. 68,
г. Саранск, Республика Мордовия, 430005; тел.: +7 (8342)
233755; 290545; 472913; Электронная почта: dep-general@adm.mrsu.ru; dep-mail@adm.mrsu.ru; официальный сайт: www.mrsu.ru

Заведующая кафедрой
физической и социально-экономической
географии ФГБОУ ВО
«МГУ им. Н.П. Огарёва»,
кандидат географических наук,
доцент

И. А. Семина