

Отзыв
на автореферат диссертации Орлова Сергея Васильевича
«Территориальные особенности организации транспорта
приморского региона», представленной на соискание ученой степени
кандидата географических наук по специальности 25.00.24.

В рыночных условиях для российских регионов заметно повысилась значимость сравнительных и конкурентных преимуществ, обусловленных, прежде всего, действием таких географических факторов, как благоприятное экономико-географическое положение (столичное, приморское, приграничное, на важнейших транспортных магистралях и др.), наличие и разработка высокоэффективных природных ресурсов (нефть, газ, алмазы и др.). Полноценное развитие приморских регионов, как и всех других регионов страны, неразрывно связано с созданием современных высокопроизводительных и полифункциональных транспортных систем, где виды транспорта активно взаимодействуют между собой. Однако в отличие от основной массы субъектов РФ, имеющих внутриконтинентальный характер, в приморских субъектах широко представлен и выходит на передовые позиции морской транспорт, в связи с чем для транспортных систем этих регионов присущи специфические особенности, в том числе территориальные. С этой точки зрения актуальность работы, посвященной приморской Калининградской области, сомнений не вызывают.

Как можно судить по автореферату, к числу основных заслуг автора относятся следующие: во-первых, уточнение понятия «транспортный кластер», обоснование его отличия от «транспортного комплекса», построение модели внутренней структуры транспортного кластера; во-вторых, разработка типологии регионов России по внутрирегиональной и национальной роли транспорта; в-третьих, рекомендации по формированию в Калининградской области транспортно-логистических центров.

Вместе с тем к автореферату имеется ряд замечаний. Диссертация называется «Территориальные особенности организации транспорта приморского региона», однако в автореферате указанные «территориальные особенности» нигде не раскрыты и даже не названы.

Очень спорно утверждение о том, что в транспортном комплексе не изучают взаимодействие между видами транспорта (с. 9). На самом деле и изучали, и изучают, причем во многих случаях преобладают именно горизонтальные связи между видами транспорта. Показательным примером служат транспортные системы региональных сибирских центров (Тюмень, Омск, Новосибирск, Томск, Красноярск и др.), где в массовых масштабах идет перевалка грузов с железной дороги на речной транспорт. Такое тесное взаимодействие между видами транспорта существовало и в советское, и даже в дореволюционное время, когда о кластерах еще не ничего не слышали.

Если транспортный кластер представляет собой «самовозникающую форму организации транспортной системы» (с. 9), то зачем ему нужен «координационный совет»? Если кластер характерен для современных рыночных условий, то насколько целесообразно предлагаемое усиление государственного вмешательства в транспортную деятельность? Как известно, даже в условиях плановой экономики СССР не было специальных органов управления для территориально-производственных комплексов (ТПК), хотя они формировались в действительности, а вот формирование кластеров еще нужно доказать.

Ничем не обосновано утверждение о том, что для транспортного комплекса в большой степени свойственна минимизация издержек, а для транспортного кластера – максимизация прибыли (с. 9).

Не ясно, что нового дает модель транспортного кластера (с. 10, 11, рис. 1), если все семь его компонентов (на с. 5 почему-то говорится о шести компонентах) фактически представлены и в транспортных комплексах?

Большим упущением является отсутствие описания методики типологии регионов России по внутрирегиональной и национальной роли транспорта. В связи с этим под вопросом оказываются 3-ий пункт «научной новизны» и 3-е «положение защиты».

Из объяснения типологии регионов (с. 12) никак не вытекает список приморских регионов, благоприятных для формирования транспортных кластеров. Судя по табл. 1, они находятся в разных типах: во 2-м – Калининградская область, в 3-м – Краснодарский край и Ленинградская область, в 4-м – Приморский край, в 5-м – Сахалинская область. Можно предположить, что к «благоприятным» автор отнес регионы, в морских акваториях которых осуществляется круглогодичная навигация (за исключением Архангельской области), – роль же авторской типологии здесь не проглядывается.

Более формальное замечание относится к многократному (5 раз) повторению в автореферате определения транспортного кластера – на с. 5, на с. 6 (два раза), на с. 8 и на с. 19. Было бы вполне достаточно одного раза.

Указанные замечания носят во многом частный характер и не умаляют заслуг автора. Диссертационная работа С.В. Орлова представляет собой законченное научное исследование, результаты которого достаточно обоснованы. Работа соответствует требованиям ВАК, а ее 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



Подпись Л.А. Безрукова заверяю
Зам. директора И. Владимиров Владимиров И.Н.

19.11.2014