



МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
федеральное государственное
бюджетное образовательное учреждение
высшего профессионального образования
«Алтайский государственный университет»
пр-т Ленина, 61, г. Барнаул, 656049
Тел. (385-2) 66-75-84. Факс (385-2) 66-76-26
E-mail: rector@asu.ru

ОГРН 1022201770106 ИНН 2225004738/КПП 222501001
л/с 20176U88990 ОКПО 02067818
р/с 40501810401732000002 в ГРКЦ ГУ Банка России
по Алтайскому краю г. Барнаул
ФГБОУ ВПО «Алтайский государственный университет»
БИК 04 0173001

01.12.2014 № 10-2-21/05/7089
на № _____ от _____

УТВЕРЖДАЮ

Проректор по НИР
Федерального государственного
бюджетного образовательного
учреждения Алтайского
государственного университета



А.А. Тишкин

О Т З Ы В

ведущей организации

**на диссертацию Орлова Сергея Васильевича на тему:
«Территориальные особенности организации транспорта приморского
региона» по специальности 25.00.24 - «Экономическая, социальная,
политическая и рекреационная география»**

Диссертационная работа Орлова Сергея Васильевича выполнена в ФГАОУ ВПО «Балтийский федеральный университет имени Иммануила Канта» и посвящена исследованию транспортной системы региона, что актуально для любого региона, но приобретает особую значимость для приморских регионов современной России, тем более для Калининградской области с ее уникальным геополитическим положением. Область является единственным российским эксклавом, и в силу этого развитие ее транспортно-логистической системы имеет государственное значение в настоящее время и будет возрастать по мере дальнейшей интеграции России в мировую и общеевропейскую экономическую систему. Отсюда, исследование возможностей территориальной организации и эффективного функционирования транспортной системы приморского региона данного типа особенно важно и актуально.

Автор развивает теоретические положения и предлагает практические рекомендации по формированию кластера как формы территориальной организации транспортной системы приморского региона на примере Калининградской области.

Полученные соискателем научные результаты имеют в отдельных случаях дискуссионный характер, что особенно, на наш взгляд, касается внедрения кластерной идеологии в организацию транспортной системы в регионе. На основании обобщения значительного количества современных отечественных и зарубежных исследований по направлению исследования автор привносит собственную трактовку понятий транспортный кластер и транспортный комплекс;

проведена типология регионов России по роли транспорта на региональном и национальном уровнях; проанализирован уровень развития транспортных систем в приморских регионах России и обоснованы возможности организации в них транспортных кластеров; разработаны предложения по формированию транспортного кластера Калининградской области и концептуальные основы управления им.

Разработанные автором предложения по формированию транспортного кластера Калининградской области представляют собой несомненный интерес и могут иметь применение в других приморских регионах. Апробация методики применительно к Калининградской области доказала ее состоятельность и возможность реализации, в том числе и при более детальном изучении вопросов формирования транспортных, вернее транспортно-логистических кластеров.

Полученный результат имеет прикладное значение, так как, во-первых, показал необходимость развития транспортной системы Калининградской области, и, во-вторых, содержит предложения по созданию кластерной модели транспортно-логистической системы области линейно-узловой типа. Результаты исследования могут быть использованы органами регионального и муниципального управления при разработке концепций, стратегий и

программ развития транспортно-логистической деятельности, а также отдельными юридическими лицами, осуществляющими свою деятельность на территории области.

Исследование иллюстрировано авторскими схемами и картами, а также таблицами, часть из них вынесена в приложения.

К недостаткам работы можно отнести следующее:

1. Задачи исследования, как правило, представляют алгоритм достижения поставленной цели, и последняя задача, соответственно, является завершающим этапом ее достижения. В таком контексте трудно согласиться, что разработка «концептуальных основ организации и управления транспортным кластером» ведет к выявлению возможностей его организации и функционирования». Концептуальные основы ни к каким практическим решениям не ведут.

2. Совершенно не ясно, какой смысл автор вкладывает в термин «пространственная типология», которая осуществлена во второй главе диссертации в соответствии с поставленной задачей (вторая), и чем она отличается от обычной типологии регионов.

3. Имеется и ряд замечаний к формулировке защищаемых положений, которые затем неоднократно повторялись по тексту диссертации и автореферата.

Во втором защищаемом положении, в первом пункте научной новизны и далее по тексту автор утверждает, что кластер является более качественной формой организации транспортной системы, чем транспортный комплекс. В чем заключается это «качество» из текста диссертации совершенно не ясно. В качестве одного из аргумента преимущества кластера Сергей Васильевич называет его самоорганизацию, отводя государству лишь вспомогательную роль по созданию условий для его формирования и функционирования, что само по себе не маловажно, тем более, что эти условия могут быть совершенно различными, иногда – институциональными, иногда – функциональными или инфраструктурными, когда власти (государственные

или региональные) берут на себя создание определенных объектов, обеспечивающих само создание кластера. Выделяются различные типы кластеров, в том числе и инициированные сверху.

И автор сам себе противоречит, выдвигая в четвертом защищаемом положении, что «ядром кластера должен стать координационный совет, состоящий из представителей региональной администрации и федеральных органов власти».

4. Первая теоретическая глава работы несколько затянута. Конечно, в последние годы вышло много работ, посвященных выделению кластеров, да и их сопоставлению с комплексами, например, работы В.Ю. Малова. Имеется и ряд обобщающих работ, где обобщен опыт разработки и реализации кластерного подхода, например, работа И. Пилипенко, о которых упоминается в работе. Но имеются и работы, которые явно использованы автором, но в списке использованной литературы отсутствуют, например, авторефераты диссертаций на соискание степени кандидатов экономических наук Козиной Е.В. (2012) и Пятаева М.В.(2010). И особенно неприятно, что в списке литературы не нашлось места Майклу Энрайту, который и ввел в современную науку категорию регионального кластера, о котором и идет собственно речь в работе.

5. Следует обратить внимание автора и на отсутствие связей между компонентами транспортного кластера (рис.2), все они связаны лишь с производством, в то время как на наш взгляд такие его компоненты, как «Обслуживание», «Обучение» и т.п. работают не только на обеспечение функционирования блока «Производство», но и прочих.

6. Во второй главе проводится анализ развития транспортной системы в регионах России с выделением в дальнейшем приморских регионов. В этой главе автор был, на наш взгляд, излишне лаконичен, причем не только при их характеристике, но и при обосновании предложенной им типологии. На наш взгляд многое из того, что учитывал автор, осталось вне страниц диссертации, отчего не совсем ясно и отнесение тех или иных

регионов к разным типам по роли транспорта в их развитии (табл. 5 диссертации и табл. 1 автореферата), да и спектр учитываемых параметров должен бы быть шире. Алтайский край, например, отнесен к типичному представителю 1 типа нетранспортной специализации, а Ульяновская область – уже к 3 типу умеренной транспортной специализации. Верно ли данное утверждение? Алтайский край приграничный регион, через него проходит Турксиб, Алтайское отделение железной дороги – крупнейший налогоплательщик региона, весь транспорт в Республику Алтай и далее – в Западную Монголию идет через Алтайский край, Новоалтайск – ведущий железнодорожный узел за Уралом. Напротив, Ульяновская область не имеет такого важного транзитного значения, как соседняя Самарская, которая как раз закономерно отнесена к 3 типу. В еще более развитый транспортный тип 4 попали Бурятия и Забайкалье, где просто очень низкие показатели развития местной экономики. А данный результат получен за счет наличия Транссиба и границы.

Трудно согласиться с автором в его оценках, например, Якутии и других северных регионов, занимающих огромные территории и практически не имеющих морской инфраструктуры, к приморским регионам.

7. К третьей главе можно отнести практически те же замечания, что и ко второй. Мало внимания уделено экономико-географическому и геополитическому анализу территории. На с.113 говорится об особой «уникальности и выгоды» положения Калининградской области. Если данная территория имеет такое выгодное положение, почему потребовался для нее особый налоговый, таможенный режим? Почему вкладываются огромные федеральные средства в Храброво и т.д. и т.п.? Крупный бизнес это бы заметил давно и реализовал преимущества! Нужно было отметить, что несмотря на выгодное ЭГП региона есть масса ограничений экономического, политического, геополитического, да и геоэкономического характера, которые не слишком способствуют ускоренному развитию территории. Посмотрите на показатели душевых ВВП соседей и ВРП области! И это при

огромных инвестиционных вливаниях федерального бюджета и более выгодные бизнес условия для ведения дел в регионе, чем в остальной России!? К сожалению, не было проанализирована (хотя бы поверхностно) транспортная система в соседних Литве и Польше. Без Литвы и Польши Калининградская область не будет рентабельной только дотационной или получит развитие за счет других отечественных регионов. Например, сборка из крупных узлов автомобилей и продажа без пошлин в континентальной России.

В диссертации совершенно не обобщен опыт существования территорий эксклавного типа, а его тоже следовало бы, как минимум, проанализировать.

При выделении 10 потенциальных локализованных транспортно-логистических центров, он обобщил планы различных ведомств и структур, без учета и анализа сложившейся геополитической и экономической ситуации. Например, предлагается реализация проекта нового портового комплекса в районе п. Янтарный с грузооборотом в 35 млн. тонн. Но ведь весь совокупный нынешний грузооборот области не достигает 30 млн. т, а морского транспорта отдельно чуть больше, чем одна треть этого объема. Даже без учета современных санкций против России это очень оптимистичный проект. Он может быть развит только при комплексном развитии нескольких государств в этом регионе (Польша, Литва, Беларусь) с признанием приоритетности отечественного транспортного узла. Этого пока нет, и диссертационная работа могла быть значительно улучшена, если бы был проведен анализ возможного увеличения междугосударственного (прибалтийского) обмена товарами, услугами и потоками людей. Именно создание хаба в Калининграде возможно способствовало эффективному развитию транспортного кластера.

Где доказательная база выделения названных транспортно-логистических центров? По какому принципу они выделены? Только исходя

из территориальной близости или имеются иные объективные основания для их объединения?

8. По тексту диссертации не всегда корректно приведены ссылки на литературные источники, цитаты не выделены кавычками и не указаны конкретные страницы цитирования. Иногда встречаются ошибки, что несколько снижает впечатление от, в целом, грамотного текста диссертационной работы.

9. В автореферате на с.9 в «основных результатах», да и в основном тексте диссертации автор утверждает, что «конкуренция в транспортном комплексе зачастую носит разрушительный стагнационный эффект. В кластере конкуренция неотъемлемая часть системы, в отсутствии которой кластер перестает развиваться». Мы не увидели доказательств данного утверждения в тексте диссертации.

Данные замечания требуют пояснения при защите, и, надеемся, будут учтены автором в его дальнейших научных исследованиях.

По теме диссертации автором опубликовано девять работ общим объемом 3,73 п.л. (авторский вклад 2,8 п.л.), в том числе четыре - в изданиях, рекомендованных РФ.

Диссертация Орлова С.В. представляет собой самостоятельную научно-квалификационную работу, в которой содержится новое решение и предложения по развитию транспортной системы действительно уникального региона эксклавного типа – Калининградской области, имеющие важное значение для науки и практики. Работа соответствует паспорту специальности 25.00.24 – «Экономическая, социальная, политическая и рекреационная география» (п. 3 «Природные, общественно-исторические и технико-технологические условия, предпосылки и факторы размещения производства, формирования систем расселения, сетевых структур различной специализации, социально-, культурно- и политико-географических территориальных систем»; п. 11 «Территориальная организация и

размещение отдельных отраслей хозяйства, других сфер человеческой деятельности, в частности сферы услуг») и требованиям п. 8 «Положения о порядке присуждения ученых степеней», утвержденного Постановлением Правительства РФ, № 74, от 31.01.2002 г. по специальности 25.00.24 – «Экономическая, социальная, политическая и рекреационная география»; а ее автор достойна присуждения ученой степени кандидата географических наук.

Отзыв обсужден и одобрен единогласно на заседании кафедры экономической географии и картографии Алтайского государственного университета, протокол № 7 от 3 ноября 2014г.

Отзыв подготовлен:

доктор географических наук,
профессор, кафедра экономической
географии и картографии

А.А. Красноярова Красноярова Бэлла Александровна

кандидат географических наук,
доцент, зав. кафедрой экономической
географии и картографии

Н.И. Быков Быков Николай Иванович

кандидат географических наук,
доцент, кафедра экономической
географии и картографии

А.В. Кротов Кротов Александр Викторович

Подписи д.г.н., проф. Краснояровой Б.А., к.г.н., доц. Быкова Н.И., к.г.н., доц.
Кротова А.В.

заверяю.

М.С. Чаганович УК
Е.И. Мокерова

