

В диссертационный совет
Д 212.084.02
при ФГАОУ ВПО
«Балтийский федеральный
университет им. И.Канта»

ОТЗЫВ

официального оппонента доктора географических наук
Тархова Сергея Анатольевича
на диссертацию **Орлова Сергея Васильевича**
на тему: «**Территориальные особенности организации транспорта
приморского региона**», представленную на соискание ученой
степени кандидата географических наук по специальности 25.00.24 –
Экономическая, социальная, политическая и рекреационная география

Актуальность темы исследования. Особые условия функционирования транспортных систем в приморских регионах, отличающиеся от внутриконтинентальных систем, требуют специального изучения, что и сделано в диссертационной работе С.В. Орлова.

Диссертация С.В. Орлова закрывает некоторый пробел по этой теме, что и делает ее актуальной в современных условиях ориентации отечественных морских портов и прилегающих приморских территорий на экспортную экстравертность.

Степень обоснованности и достоверности научных положений и рекомендаций, сформулированных в диссертации. Обоснованность научных положений, выводов и результатов, сформулированных в диссертации, подтверждается логикой проведенного исследования и структурой работы. Диссертация состоит из трех глав, 2 небольших приложений-таблиц. Она имеет целостный характер: от анализа работ по теме работы и раскрытия сути понятий «кластер» и «транспортный кластер», взаимоотношения последнего с понятием «транспортный комплекс», ее автор переходит к типологии транспортных систем приморских регионов России, а затем – к пространственному структурированию предлагаемого им к созданию транспортного кластера в одном из таких регионов (Калининградской области).

Достоверность результатов исследования С.В. Орлова подтверждается применением адекватных цели и поставленным задачам научных методов – типизации и структурированию функциональных связей кластеров.

Автор в своей диссертации опирается на научные идеи и результаты, полученные зарубежными и отечественными экономистами, экономико-

географами, специалистами по логистике и управлению транспортными системами. В работе представлен обзор (с.12-25, 34-42) публикаций по теме диссертации (152 источника, в т.ч. 113 публикаций на русском и 39 на иностранных языках). Апробация результатов исследования в виде публикации научных статей в российских научных журналах и сборниках (9 статей), выступлений на международных конференциях с использованием полученных результатов также свидетельствуют об обоснованности и достоверности научных положений, выводов и рекомендаций, изложенных в диссертации.

Собранный и обработанный статистический и фактографический материал, владение разнообразными приемами исследования позволяют говорить об **обоснованности положений и выводов диссертации С.В. Орлова.**

Новизна научных результатов диссертационного исследования. В работе С.В. Орлова впервые дается типология транспортных систем приморских регионов России, а также проводится территориальное структурирование одной из них с использованием концепции кластеров.

Представленная С.В. Орловым диссертация характеризуется следующими результатами, содержащими научную новизну.

Диссертантом предложена идея превращения обычной транспортной системы конкретного приморского региона в управленческую систему «транспортный кластер» (с.42), а также проведена типизация приморских регионов России по степени участия транспорта в их функционировании (с.58-66, табл.5 и 6 на с.62-65).

На основе анализа структуры транспортных систем приморских регионов **выявлены:**

1) типы регионов России по внутрирегиональной и общестрановой роли транспорта с использованием кластерного анализа (с.62-64);

2) сеть очагов возможной концентрации транспортно-логистического бизнеса в конкретном приморском регионе – Калининградской области (с.120-124).

Диссертант разработал **авторскую методику** типизации приморских регионов России по транспортным функциям (с.59-60).

Выносимые на защиту положения обоснованы. Проведенное диссертантом исследование дает новое знание прикладного характера.

Работы соискателя по теме диссертации, опубликованные в открытой научной печати, в т.ч. в журналах, включенных в перечень российских рецензируемых научных журналов, в которых должны быть отражены основные научные результаты диссертаций на соискание ученых степеней доктора и кандидата наук, раскрывают сущность основных выводов и результатов, выносимых на защиту.

Теоретическая и практическая значимость диссертационной работы. Содержащиеся в диссертационной работе научные результаты и выводы представляют собой решение научно-практической задачи –

типизации транспортных систем приморских регионов, которая уточнена на примере территориального структурирования транспортной системы Калининградской области.

Содержащиеся в работе рассуждения и обобщения имеют прямое практическое значение: предлагаемая автором идея создания транспортного кластера (системы территориального управления транспорта в Калининградской области) и локальных транспортно-логистических центров на ее территории может быть использована при составлении и корректировке схемы территориальной организации и районной планировки этого региона в транспортной ее части.

Работа имеет явный логистическо-правовой и экономический крен. Уровень профессионализма и компетентности диссертанта в этой области очевиден и заслуживает высокой оценки. Таким образом, прикладное значение работы на лицо и не вызывает никаких замечаний.

Замечания и спорные моменты диссертационной работы. Давая общую положительную оценку диссертационному исследованию С.В. Орлова, следует отметить, что в работе имеются отдельные недостатки.

1. Ни в диссертации, ни в автореферате не сформулирована **научная задача**, решенная в работе. Дается лишь формулировка цели и решенные в ней конкретные задачи исследования (с.5-6). Поэтому в докладе на защите необходимо ее четко сформулировать. Она может быть только одна.

2. Заключение (с.133-140) представляет собой не рефлексию полученных научных результатов, а просто краткое изложение диссертации.

3. Главным изъяном работы является то, что в ней не так много географичности. Значительная часть текста диссертации напоминает больше работы по региональной экономике и менеджменту кластеров, экономике транспорта и логистике, чем собственно по экономической географии. С другой стороны, детальное описание эмпирического материала (с.95-114) напоминает справку о состоянии транспортной системы любого региона и, по сути дела, не является научным. Здесь отсутствуют обобщающие географические выводы.

4. Теоретическая часть диссертации (глава 1, с.12-40), посвященная анализу понятий «кластер» и «транспортный кластер» и его структуре (разделение его на 6 элементов, с.44-46), несколько уводит в начале работы от главной цели исследования. Имело бы смысл сократить эту часть работы, ибо при ее прочтении забываешь, что работа защищается по географическим наукам, и, кажется, что читаешь традиционную работу по управлению и экономике кластеров и транспорта, и хочется сразу же присвоить автору степень кандидата экономических наук.

5. Из-за управленческо-правового крена в работе не хватает содержательных транспортно-географических выводов, что видно из защищаемых автором положений. Они, по большей части, тривиальны. Например, что обоснована авторская трактовка понятия «транспортный кластер» (с.8). Что тут защищать – мнение автора или какой-то научный

результат? То, что кластер – форма размещения рыночной экономики (пункт 2 защиты, с.8), давно известно.

6.Доля собственного эмпирического анализа не столь значительна, как это принято обычно в диссертационных работах по специальности 25.00.24. В работе есть 1)анализ концепций кластеров, в т.ч. в применении к транспорту; 2)простые типологии регионов; 3)проектно-планировочные предложения об организации транспортного кластера в Калининградской области. А вот эмпирического анализа конкретного детального (по частям хотя бы одного транспортного кластера) материала мало, и он сводится лишь к кластерному анализу типов транспортных систем приморских регионов (с.62-64). При прохождении работы через экспертный совет ВАК именно из-за этого у диссертанта могут возникнуть проблемы.

7.В концах глав не хватает главных выводов по каждой из ней.

8.В тексте диссертации представлена серия карт и картосхем. Ни в тексте, ни в легенде части из них не указано, кем они составлены – автором диссертации, или они заимствованы из других источников (карты на рис.4 на с.61, рис.5 на с.70, рис.6 на с.72, рис.7 на с.75, рис.8 на с.77 и др.). Некоторые из них очень просты по содержанию (например, на рис.10 на с.99 диссертации, рис.12 на с.102, рис.14 на с.106, рис.15 на с.113) и являются картосхемами, а не картами; и поэтому они имеют низкую научную ценность. Их содержание можно было передать на более точных картах, построенных по общепринятым картографическим правилам. Единственная авторская карта, которая имеет научный интерес, представлена на рис.16 (с.119 диссертации); правда, в ее легенде не указаны размеры кружков, а они на карте имеют почти все одинаковый размер за исключением ТТЛЦ Храброво (почему он изображен меньше, в легенде не объяснено). Складывается впечатление, что диссертант плохо знаком с курсом экономической картографии.

9.При прочтении третьей главы, где в п.3.3 вводится и применяется на примере Калининградской области понятие «локализованные (почему не локальные?) транспортно-логистические центры» (с.120), и дается их типология на примере конкретных центров и узлов (карта на рис.16, с.119 и текст на с.120-124), возникает вопрос: чем они отличаются от традиционных понятий «транспортный узел» и «транспортный центр», давно используемых в классической географии транспорта? Нам кажется, что это, по сути дела, – одно и то же, но только теперь называется новым модным термином. То же самое касается и понятия «транспортный кластер» (с.41-44); оно де-факто равнозначно старому термину «транспортная система» (или «территориальная транспортная система» в применении к географическим работам). Здесь говорится (с.42), что «транспортный кластер – определенная форма пространственной организации транспортной системы». При этом понятию «транспортный кластер» придается чисто управленческий характер, что наводит на мысль о его сходстве с ныне почти забытым, но когда-то очень популярным понятием ТПК. Чем отличается территориальный кластер

от ТПК, а транспортный кластер от транспортной системы, в тексте диссертации сказано весьма туманно, хотя подробно рассматривается соотношение понятий «транспортный кластер» и «транспортный комплекс» (с.42-43).

10. Работа носит явно управленческо-нормативный характер, что очень важно при решении прикладных задач, поэтому она имеет важное практическое применение. Но этот большой плюс перетекает в минус, отражаясь на недостаточной глубине теоретико-географической новизны в самой диссертации. Она сводится к типологии транспортных систем приморских регионов и структурированию их территориальных элементов исходя из концепции кластеров на примере только одного региона, и не более. Применима ли методика, предложенная диссертантом, к другим приморским регионам не только России, но и других стран, из текста работы не понятно.

Высказанные замечания несколько нивелирует научно-теоретический уровень рецензируемой работы, хотя она и имеет важное практическое значение. Это, однако, не снижает ее общую положительную оценку.

Заключение о соответствии диссертационной работы требованиям ВАК Министерства образования и науки РФ. Диссертация С.В. Орлова является законченным самостоятельным исследованием, в котором решена научная задача – разработана собственная авторская методика типизации и территориального структурирования приморских транспортных систем.

Результаты проведенного С.В. Орловым исследования обладают новизной. Диссертация имеет логичную структуру и представляет собой целостное, законченное исследование, ее положения научно обоснованы и подтверждены фактическими данными.

Автореферат отражает основные научные положения и результаты исследования.

Изложенные в работе научные результаты могут быть использованы в деятельности аналитических институтов в области планирования развития транспортных систем приморских регионов, а также при чтении вузовских курсов по теории территориальных кластеров.

Диссертационная работа «Территориальные особенности организации транспорта приморского региона» соответствует требованиям, предъявляемым к кандидатским диссертациям, в т.ч. пп. 9-14 «Положения о присуждении ученых степеней» №842 от 24.09.2013г., а ее автор – Сергей Васильевич Орлов – заслуживает присуждения ученой степени кандидата географических наук по специальности 25.00.24 – Экономическая, социальная, политическая и рекреационная география.

Официальный оппонент,
ведущий научный сотрудник
Федерального государственного

бюджетного учреждения науки
«Институт географии
Российской Академии Наук»
119017. г. Москва,
Старомонетный пер.29
Телефон (7)495-959-00-25,
tram.tarkhov@gmail.com
доктор географических наук



Сергей Анатольевич Тархов / С.А. Тархов

27 ноября 2014г.,
г.Москва