

ОТЗЫВ

официального оппонента на диссертацию

Орлова Сергея Васильевича

«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 в Диссертационный Совет Д 212.084.02 при Балтийском федеральном университете им. Иммануила Канта

К настоящему времени развитие российской экономики достигло ощутимого прогресса. Одной из системообразующих отраслей российской экономики является транспортная отрасль, которая в силу естественных факторов относится к тем отраслям, что не только стимулируют рост экономической эффективности, но и напрямую обеспечивают территориальную целостность России и единство ее экономического пространства. Вместе с тем, расширение и диверсификация торговых операций и процесс интеграции России в мировую экономику формируют мощный макроэкономический спрос на развитие транспортной инфраструктуры как важнейшего базового фактора устойчивого и динамичного роста российской экономики.

Однако пока Российская Федерация отстает в развитии транспортной отрасли от мировых экономических держав, в частности в вопросах рациональной территориальной организации транспортной системы. Поставленная в диссертации цель работы, заключающаяся в разработке теоретических и практических положений и рекомендаций по формированию транспортного кластера как формы территориальной организации транспортной системы приморского региона, и апробация полученных результатов на примере Калининградской области, является несомненно актуальной и важной для развития теоретических географо-экономических положений, равно как и для их практического применения.

В работе уточнено понятие транспортного кластера, а также научно обоснованы принципиальные отличия транспортного кластера как формы организации транспортной системы, с разработкой модели внутренней структуры транспортного кластера отдельного региона. На основе проведенного автором исследования, сосредоточенного на приморских регионах, обоснованы преимущества организации транспортной системы таких регионов в формате кластера, а также произведена оценка влияния транспортного кластера на социально-экономическое развитие региона в целом. Интересной новизной в работе является разработанный вариант пространственной типологии регионов России по внутрирегиональной и национальной роли транспорта.

В качестве результирующего практического итога работы, автор диссертации обосновал методические подходы к организации и управлению транспортным кластером Калининградской области. Обоснована модель эффективной пространственной организации транспортного кластера в регионе, узлами в которой должны выступать локализованные интермодальные транспортно-логистические центры различной функциональной направленности, соединенных между собой качественными транспортными коридорами.

Структура диссертации включает введение, три главы, заключение, список использованных источников и два приложения. Диссертация изложена на 160 страницах текста, включая 16 рисунков и 9 таблиц. Список использованной автором библиографии включает 152 источника, в том числе 39 иностранных.

Во введении обоснована актуальность диссертации, четко обозначены цель, задачи, объект и предмет исследования, показаны научная новизна и практическая значимость работы, формулируются защищаемые положения. Предмет исследования соответствует заявленной теме и вписывается в обозначенный объект. Задачи работы составлены конкретно и последовательно реализованы с помощью выделенных методов исследования.

В первой главе, являющейся теоретической базой исследования, автор рассматривает взаимосвязь и различия понятий транспортного кластера и транспортного комплекса как форм территориальной организации транспорт-

ной системы региона. Данное в диссертации определение, на котором базируется работа, характеризует кластер как географически локализованное, отраслевое объединение сотрудничающих и одновременно конкурирующих предприятий и связанных с ними организаций, обладающих общностью используемых технологий, сырьевой базой, инновационная деятельность которых направлена на усиление конкурентных преимуществ друг друга. Автор чрезвычайно подробно рассмотрел различные теоретические подходы к вопросам классификации кластеров. Подчеркивается, что кластеры оказывают значительное влияние на развитие отраслей в экономиках всех странах и регионов, и создание кластеров различного типа является одним из приоритетных по факту положительного влияния на различные сферы экономики.

На этой основе автор предложил свою оригинальную трактовку понятия транспортный кластер, рассматривая его как объединение экономических субъектов хозяйственной деятельности транспортной отрасли, характеризующихся территориальной близостью и общей стратегической направленностью деятельности, взаимодополняющих друг друга и усиливающих конкурентные преимущества отдельных компаний, кластера и региона в целом. Элементами новизны обладает и предлагаемая многокомпонентная управленческая модель транспортного кластера. Анализ, сделанный в диссертации, показал, что транспортные кластеры прежде всего успешно развиваются в регионах, имеющих существенный транзитный потенциал, в частности, в приморских регионах Российской Федерации.

Во второй главе автор сосредоточился на выявлении основных характеристик транспортных систем в различных регионах Российской Федерации, главным образом рассматривая транспортные системы приморских регионов страны. В диссертации применяется современный подход, основанный на географическом районировании субъектов Российской Федерации, беря за основу отраслевые экономические коэффициенты. Таким образом были обоснованно выделены регионы, транспортная система в которых имеет важное стратегическое значение, причем не только для данного региона, но и для всего государства в целом. В целом, в результате произведенных расчетов и последующей оценки были выделены 6 типов регионов, отличающихся друг от друга

внутренней ролью и значением транспортной системы на национальном уровне.

Важной составляющей работы является проведенный автором подробный анализ пространственной структуры транспортных систем приморских регионов России с использованием принципа бассейновой дифференциации регионов. На этой основе стало возможным выделить регионы, наиболее благоприятные с точки зрения совокупности внешних и внутренних факторов для формирования транспортных систем в форме транспортного кластера.

В третьей главе, которая на практике подтверждает высказанные автором теоретические предпосылки и положения, рассматривается конкретный пример организации управления транспортной системой в виде транспортного кластера приморского региона в Калининградской области. Автор обобщил преимущества кластерной политики в управлении транспортным комплексом приморского региона и показал, что транспортный кластер имеет комплексное влияние на социально-экономическое развитие региона как на макроуровне, так и применительно к отдельным участникам транспортного кластера, собственно определяющим использование объектов транспортной инфраструктуры.

В работе обосновывается выбор Калининградской области в качестве объекта изучения практических возможностей формирования транспортного кластера, и дается характеристика каждого вида транспорта в отдельности. В результате анализа получены концептуальные основы организации и управления транспортным кластером в Калининградской области. Кроме того, анализ существующей транспортной системы, а также изучение перспектив дальнейшего развития региона в целом позволил выделить ряд функциональных центров, которые составляют пространственную основу транспортного кластера региона. Показано и доказано, что в Калининградской области потенциально могут сформироваться 10 локализованных транспортно-логистических центров различной функциональной направленности, в основе которых интермодальное взаимодействие различных видов транспорта.

В заключении приводятся основные выводы и результаты диссертационного исследования.

Таким образом, задачи исследования выполнены соискателем полностью.

Положительно оценивая проведенное Орловым С.В. исследование, считаю необходимым обратить внимание на замечания, возникшие при работе с диссертационной работой.

1. В комплексе описательных характеристик понятия кластера и в последующем авторском определении не отмечена роль конкурентного единства. Инновационная деятельность направлена не только на усиление конкурентных преимуществ, но также и для усиления единого кластера как цельного объекта в целях защиты от конкурентов (стр. 25).

2. Возможно нет необходимости, как утверждает автор работы, в закреплении понятия кластера законодательно. Существует достаточное количество ссылок на понятие кластер (Распоряжение Правительства РФ от 17.11.2008 № 1662-р «О Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года»; Приказ Минэкономразвития РФ от 16.02.2010 № 59 "О мерах по реализации в 2010 году мероприятий по государственной поддержке малого и среднего предпринимательства", Перечень инновационных территориальных кластеров РФ, утвержденный 28.08.2012 поручением Председателя Правительства Российской Федерации № ДМ-П8-5060 и др.), и даже Методические рекомендации по реализации кластерной политики в субъектах Российской Федерации (Министерство экономического развития России, письмо от 26.12.2008 № 20615-АК/Д19). Тем более, что в дальнейшем, в главе 3 автор утверждает о значительном опыте кластерной организации в регионах.

3. Из текста диссертации непонятна и фактически не отражена роль координационного совета в модели транспортного кластера, приведенной на рис. 2, стр. 41.

4. Автор самостоятельно и недостаточно корректно подразделяет приморские субъекты Российской Федерации на 4 приморских района (стр. 53-54). В результате возникла неоднозначность, и Чукотский автономный округ включен в два приморских района России. Также категорически неправильно объединять в один район субъекты, имеющие выход к Черному морю

бассейна Атлантического океана и бассейну Каспийского моря, которое является полностью замкнутым, и по сути озером, с совершенно иными географическими, экономическими и геополитическими характеристиками. Гораздо проще и корректнее было бы воспользоваться районированием на региональные направления национальной морской политики Российской Федерации в рамках Морской доктрины Российской Федерации на период до 2020 года.

5. Достаточно спорным выглядит использование коэффициентов в п. 2.2 для проведения исследований по типологии и районированию регионов России по роли транспорта, которые дублируют друг друга, исходя из их названий и методов расчетов. Необходимо было провести корреляционный анализ полученных значений коэффициентов в целях последующего исключения дублирующего эффекта, если он доказательно обнаружен.

6. Вызывает вопрос: что автор включил в ключевое понятие транспорт, рассматриваются ли такие составляющие как военный транспорт и трубопроводный транспорт. В отсутствии данного определения и ограничения очень спорными являются приведенные выводы по типологии регионов России по внутрирегиональной и национальной роли транспорта, сконцентрированные в таблице 5. Например, Камчатский край указан как регион нетранспортной специализации, в котором отсутствуют крупные транспортные узлы, в то время как Петропавловск-Камчатский является базой Тихоокеанского флота России, вызываются вопросы типологическое отнесение Ленинградской области к регионам умеренной транспортной специализации, и т.д. Возможно, это связано с явно недостаточно полным учетом транспортной составляющей через призму рассматриваемых автором коэффициентов.

7. Отметим ряд структурных погрешностей. Слишком большим и громоздким выглядит п. 1.1, который содержит теоретическую информацию по понятию кластер как формы территориальной организации рыночной экономики. Автор дает излишне подробное описание транспорта Калининградской области в п. 3.2. При этом п. 3.1 с анализом преимуществ кластерной политики и оценкой роли транспортного кластера в социально-экономическом развитии приморских регионов однозначно должен быть в первой главе, где утвержда-

ется и актуализируется постановка цели и задач исследования. В главе 3 данный пункт можно было бы оставить только в том случае, если бы материал опирался на результаты, полученные автором в предыдущих главах. Сделанные автором выводы в конце отдельных параграфов лучше было бы перенести в конец глав для их целостности. Как результат, например, окончание главы 1 выглядит смазанным, с отсутствием привязок выводов к приморским регионам. В заключении явным упущением выглядит отсутствие в качестве результатов позиций о разработке и апробации модели типологии регионов России, о результатах по выделению 10 потенциальных локализованных транспортно-логистических центров в Калининградской области, хотя это важные практические итоги работы.

8. Автор допустил ряд досадных погрешностей по тексту диссертации. В частности, во введении и заключении говорится о шести функциональных компонентах транспортного кластера, хотя далее расшифровываются и даются определения семи компонент (стр. 7, 136), в заключении сбита нумерация пунктов выводов (стр. 135). Необходимо отметить также отступления от ГОСТа при оформлении диссертации.

При этом в целом, несмотря на высказанные замечания, работа выполнена полностью и заслуживает положительных оценок.

Автореферат диссертации и публикации автора, в том числе и в рекомендованных научных журналах и изданиях, логичны и с научной и практической точки зрения полностью отражают основное содержание исследования.

Диссертация Орлова Сергея Васильевича на тему «Территориальные особенности организации транспорта приморского региона» представляет собой самостоятельное и завершенное научное исследование в области решения поставленной задачи – разработке теоретических положений и практических рекомендаций по формированию транспортного кластера как формы территориальной организации транспортной системы приморского региона. По своей научной новизне, теоретической и практической значимости, обоснованности и достоверности полученных результатов, диссертация соответствует критериям, предъявляемым к диссертационным работам на соискание ученой степени кандидата географических наук (пп. 9-11 «Положения о присуждении

ученых степеней», утвержденного Постановлением Правительства Российской Федерации от 24.09.2013 № 842).

Автор исследования Орлов Сергей Васильевич заслуживает присуждения искомой степени кандидата географических наук по специальности 25.00.24 – Экономическая, социальная, политическая и рекреационная география.

Официальный оппонент

Доктор экономических наук Гогоберидзе Георгий Гививич
Проректор Российского государственного
гидрометеорологического университета
(РГГМУ) 195196 Санкт-Петербург, Малоохтинский, пр., 98.,
e-mail: ggg_iczm@rshu.ru

Гогоберидзе Г.Г.

24.11.2014

Подлинность подписи официального оппонента подтверждаю:

Ученый секретарь РГГМУ



Веретенникова Г.М.