

ОТЗЫВ ОФИЦИАЛЬНОГО ОППОНЕНТА

о диссертации **Кирилла Владимировича Самбуравова** «Пространственная иерархия пассажирских железнодорожных узлов и пунктов России», представленной в диссертационный совет Д 24.1.049.01 на базе ФГБУН Институт географии РАН на соискание ученой степени кандидата географических наук по специальности 1. 6.13 – экономическая, социальная, политическая и рекреационная география

Диссертация представляет собой весьма оригинальное и интересное исследование. Работа характеризуется творческим подходом к рассматриваемым вопросам и активным поиском путей совершенствования методики исследования.

Актуальность темы диссертационной работы определяется несколькими обстоятельствами. Железнодорожный транспорт – одна из государствообразующих структур Российской Федерации. Он явно обойден вниманием географической науки. Увеличившаяся за последние десятилетия подвижность населения требует более детальных, чем ранее, знаний о пространственной организации основных видов пассажирского транспорта.

Научная новизна работы. Автором разработана оригинальная методика определения зон тяготения транспортных узлов и пунктов. Проведено дробное «железнодорожное» районирование всей охваченной железнодорожным сообщением территории РФ. Определена иерархическая структура точечных транспортных объектов, выявлены наиболее важные и крупные из них. На мой взгляд, наиболее интересным, хотя и весьма спорным, результатом работы является сетка дробных железнодорожных районов.

Практическая значимость. Результаты диссертационного исследования могут быть полезны руководству железнодорожного транспорта

и представителям региональных властей. Весьма желательно, чтобы с ними могли познакомиться специалисты по пространственному планированию субъектов федерации и муниципальных образований. Кроме того, материалы диссертации могут найти место в преподавании таких дисциплин, как география транспорта и методика экономико-географических исследований.

Структура диссертации вполне логична, ее содержание отличается внутренним единством. Первая глава посвящена теоретико-методологическим и методическим вопросам. В частности, в ней затронуты вопросы формирования географии транспорта. Во второй главе представлен подробный географический анализ современного дальнего железнодорожного сообщения. В последнем её разделе, на основе разработанной автором методики, проведено дробное районирование территории по тяготению к железнодорожным узлам и пунктам. В третьей главе подробно рассмотрена иерархия пассажирских железнодорожных узлов и пунктов современной России.

Работа К.В. Самбунова опирается на обширную и весьма разнообразную по составу **информационную базу**. Картографические материалы, которыми снабжена работа, очень интересны и отличаются большой детальностью. Хорошее впечатление производят составленные автором обобщенные схемы внутренней структуры железнодорожных районов. Собранный и обработанный фактический материал, хорошее знание научной литературы по теме исследования, проведенные в процессе исследования расчеты, а также составленные автором карты дают основание говорить о **достоверности результатов и обоснованности положений и выводов диссертации**.

Внимательное знакомство с диссертацией позволяет сделать вывод о том, что К.В. Самбуновым разработана оригинальная и в целом непротиворечивая концепция территориальной организации дальнего пассажирского железнодорожного транспорта.

Как и любое серьезное исследование, рецензируемая работа не свободна от определенных недостатков и спорных моментов. Прежде всего необходимо

сказать о названии диссертации. В названии говорится о пассажирском железнодорожном транспорте, а исследуется только дальний транспорт. Реальный объект оказывается значительно уже, чем заявлено в названии.

При рассмотрении истории формирования географии транспорта оставлены без внимания работы И. Коля и Л. Лаланна. В автореферате забытым оказался И.В. Никольский, без учебника которого невозможно представить становление этой дисциплины в нашей стране.

На мой взгляд, предложенное в работе понимание транспортного узла не является убедительным и при этом противоречит общепринятому. Например, в словаре А.П. Горкина названы такие черты транспортного узла, как место концентрации транспорта, место схождения (расхождения) нескольких транспортных путей, осуществление пересадки пассажиров или перевалки грузов, значительные объемы грузо- и пассажиропотоков и др. Без этого употребление слова «узел» представляется не оправданным. Многие из выделенных в работе узлов не обладают ни одним из перечисленных свойств. Разумеется, автор имеет право формировать свой понятийный аппарат, но вряд ли правильно вкладывать совершенно новый смысл в давно и широко известный термин.

Мне кажется надуманным и не убедительным попавшее даже в название диссертации разделение точечных железнодорожных объектов на узлы и пункты. Было бы более логичным предложить единое название для этих объектов, а потом дифференцировать рассматриваемое множество. В пользу этого соображения говорит тот факт, что, согласно авторской концепции, узлы и пункт образуют общую иерархию.

Как уже было отмечено, наиболее интересной частью работы я считаю выполненное автором районирование. Оно же вызывает и наибольшее число вопросов и замечаний. Одно из основных свойств любого районирования как системы, или сетки, районов – иерархичность. Предложенное в диссертации районирование является микрорайонированием. При этом о более крупных

железнодорожных районах, о возможности и способах агрегирования рассматриваемых районов не сказано ни слова.

Принадлежащие к одному районированию районы одного порядка (уровня иерархии) должны быть соразмерны друг другу. Никто не станет сравнивать между собой, например, основные экономические («госплановские») районы и внутриобластные (Е.Е. Лейзеровича или какие-нибудь другие) районы. Железнодорожные районы, образованные почти забытыми станциями, не могут стоять на одном уровне с районами станций, соответствующих крупным и крупнейшим городам, не говоря уж о районах, возглавляемых Москвой и Санкт-Петербургом.

Много вопросов возникает относительно конкретных решений по выделению районов. Почему удаленные друг от друга примерно на 100 км почти 700-тысячный Тольятти и 165-тысячная Сызрань образуют один полицентрический район, тогда как несравненно меньшие по людности и разделенные всего 40 км Вышний Волочек и Бологое – два отдельных района? Почему почти 300-тысячный Стерлитамак, образующий собственную городскую агломерацию, включен в железнодорожный район Уфы, до которой от него 125 км, а почти незаметные ПГТ Дедовичи и Локня в Псковской области являются самостоятельными узлами и образуют свои районы? По всей видимости, автор работы оказался в плену выбранных формальных критериев, обоснованность которых, по моему мнению, далеко не очевидна.

Высказанные соображения дискуссионны и не могут повлиять на общую высокую оценку рецензируемой работы. Диссертация представляет собой самостоятельное законченное исследование, выполненное на достаточно высоком научном уровне. Как мне представляется, результаты работы К.В. Самбурова углубляют наши представления о территориальной организации пассажирского железнодорожного транспорта. Автореферат соответствует структуре и содержанию диссертации, корректно и полно отражает основные выносимые на защиту результаты и выводы исследования.

Основные результаты работы опубликованы в ведущих рецензируемых журналах по профилю диссертации.

Полагаю, что рецензируемая работа полностью соответствует критериям пп. 9–14 «Положения о присуждении ученых степеней». Автор работы, Кирилл Владимирович Самбуров, заслуживает присуждения ученой степени кандидата географических наук по специальности 1. 6.13 – Экономическая, социальная, политическая и рекреационная география.

Доктор географических наук, профессор кафедры социально-экономической географии и территориального планирования Тверского государственного университета

А.А. Ткаченко

14 ноября 2023 г.

Специальность докторской диссертации оппонента – 25.00.24 (11.00.02) – Экономическая, социальная, политическая и рекреационная география.

Тверской государственный университет, 170100, г.Тверь, ул. Желябова, 33.

Тел.: 8(4822) 34-24-52. E-mail: socgeo2@mail.ru