

ОТЗЫВ

официального оппонента на диссертацию Дубовика Василия Олеговича «Оценка транспортной доступности городов на примере стран Южной Америки», представленной в Диссертационный совет Д 501.001.36 при Московском государственном университете им. М.В. Ломоносова на соискание ученой степени кандидата географических наук по специальности 25.00.24 - Экономическая, социальная, политическая и рекреационная география

Диссертация В.О.Дубовика представляет собой глубокое и обстоятельное исследование, посвященное методам оценки транспортной доступности городов. Рецензируемая работа - явление неординарное. Необычна сама постановка рассматриваемой в работе проблемы. Объектом исследования является транспортная доступность, предметом - методы ее оценки.

Методические работы среди защищаемых по нашей специальности диссертаций - большая редкость. Автор данной работы продемонстрировал, как мне представляется, уникальное владение методами в своей области исследований. Им проанализировано более 100 методов измерения транспортной доступности. Для метода потенциалов рассмотрено более 50 вариантов функции расстояния. Все известные методы объединены в шесть групп. Проведено весьма обстоятельное сравнение методов. Показаны их сильные и слабые стороны - вплоть до возможности манипуляции результатами исследования. Сделан важный вывод о невозможности однозначной оценки транспортной доступности («принцип релятивизма»).

Для исследования отобраны четыре метода, причем метод потенциалов используется в пяти различных вариантах. Большой интерес представляет возможность сопоставления карт доступности, составленных с использованием разных ' методов ее оценки. Разработан специальный алгоритм такого сопоставления. Сильное впечатление производит расположенная на одной странице автореферата серия из восьми карт транспортной доступности городов Уругвая. Для части территории разные методы дают абсолютно противоположные результаты.

Автор подчеркивает, что при проведении исследования не ставились страноведческие задачи и Южная Америка служит лишь полигоном для отработки методики измерения транспортной доступности. Но при этом нельзя не отметить прекрасное знание территории, ее топографии, природных особенностей, расселения, экономики, транспортных систем.

Актуальность темы исследования определяется тем обстоятельством, что именно через транспортную доступность можно влиять на расселение людей и размещение их деятельности. Транспортная доступность - важнейший фактор развития населенных пунктов и территорий. Ею определяются возможности экономического и технологического взаимодействия предприятий, маятниковой миграции, удовлетворения разнообразных потребностей населения.

Рассмотрение вопросов транспортной доступности на материалах Южной Америки - как это ни странно на первый взгляд - актуально для отечественной географии. Контрасты в освоенности территории и наличие огромных слабозаселенных пространств сближают условия развития в Российской Федерации и в южноамериканских странах.

Научная новизна исследования определяется следующим:

- автором изучено большое количество методов измерения транспортной доступности и выполнена группировка этих методов,
- на примере пяти стран показана эффективность использования этих методов,
- разработаны приемы учета многих факторов при измерении транспортной доступности,
- выделены типы пространственной конфигурации полей значений транспортной доступности,
- предложен оригинальный метод типологии стран по характеру пространственной дифференциации значений транспортной доступности и проведена типология стран Южной Америки.

Практическая значимость исследования состоит в том, что его результаты могут быть использованы при разработке и экспертизе стратегий и схем развития транспорта, схем территориального планирования, схем расселения, развития социальной инфраструктуры, а также при решении задач размещения социальных, производственных и других объектов. Велики также возможности использования результатов диссертации в исследовательской и преподавательской деятельности.

При проведении исследования использован огромный объем разнообразной по содержанию и происхождению информации, включая и нетрадиционные для исследований в области социально-экономической географии материалы, также как данные таможенных служб или фото- и видеоматериалы. Для обработки информации использовались разнообразные программные средства. Автор свободно владеет методами статистического анализа и сложными ГИС-технологиями. Работа включает более двухсот составленных автором карт. Исследование характеризуется исключительной скрупулезностью. Достаточно сказать, что для расчетов показателей транспортной доступности и составления карт использована покрывающая весь материк Южной Америки квадратная сетка со стороной квадрата 1 км.

Собранный и обработанный исходный материал, владение разнообразными методами и приемами исследования, большой объем проведенных расчетов и многочисленные составленные автором карты позволяют говорить об **обоснованности положений и выводов диссертации.**

Наиболее серьезное замечание, которое я считаю нужным сделать по данной работе, связано с недостаточно полным теоретическим анализом понятия -«транспортная доступность». Почему-то автор ограничился рассмотрением его связей только с понятием «землепользование» (точнее - «использование земель»). Вне поля зрения остались связи с расселением, освоением, районированием и другими важнейшими географическими категориями. Слишком бегло освещены факторы, влияющие на транспортную доступность.

При рассмотрении различных вариантов метода потенциалов следовало бы уделить больше внимания логике метода, пояснить, с какой целью в формулу вносятся те или иные изменения.

В качестве частных замечаний надо отметить следующее.

1. Несколько небрежный язык диссертации. Исследование проводится «в масштабе страны», а не «на масштабе страны». В этом же смысле можно употреблять «на уровне». Типологию разрабатывают или выполняют, а не составляют. Выражение «пространственная структура значений транспортной доступности» не соответствует традициям употребления термина «пространственная структура». Он обычно прилагается к каким-то материальным системам (расселение, производство, инфраструктура и т.п.). Наверное, можно было говорить о «конфигурации поля значений транспортной доступности».

2. Для работы характерна некоторая избыточность расчетов и картографических материалов. Была ли, например, необходимость использовать территориальные ячейки размером 1х1 км? Что бы изменилось, если бы использовались квадраты со стороной 2, 5 или даже 10 км?

Вряд ли была необходимость составлять 212 карт, из которых 140 - карты-сопоставления, отражающие расхождение показателей доступности, полученных разными методами, включая заведомо бесполезные (неинтерпретируемые) карты с использованием топологического метода.

3. На с.71 диссертации сказано, что транспортная доступность на картах отображена качественным фоном. В действительности это - количественный фон, но числовые значения показателя заменены словесной оценкой (высокая, средняя -и т.п.). Качественный фон, по определению, отражает качественные характеристики территории и не может быть связан с каким-то одним количественным показателем.

4. Нелогичным представляется учет внутригородских дорог при рассмотрении транспортной доступности городов всего материка. К

доступности городов эти дороги отношения не имеют, и, скорее всего, искажают реальную картину.

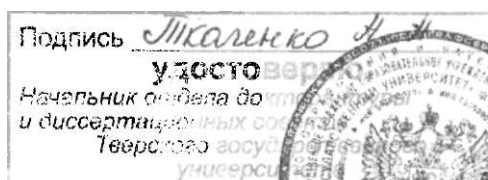
Высказанные замечания не могут повлиять на общую очень высокую оценку рецензируемой работы. Диссертация В.О. Дубовика является законченным самостоятельным научным исследованием, в котором решена важная научная задача - разработан оригинальный метод оценки транспортной доступности городов.

Работа соответствует требованиям к кандидатским диссертациям, содержащимся в п.п. 9-14 Положения «О порядке присуждения ученых степеней». Автореферат и публикации полностью отражают содержание диссертации. Считаю, что Василий Олегович Дубовик достоин присуждения ученой степени кандидата географических наук по специальности 25.00.24 - Экономическая, социальная, политическая и рекреационная география.

Заведующий кафедрой
социально-экономической географии
и территориального планирования
Тверского госуниверситета,
доктор географических наук, профессор



А.А. Ткаченко



З.Б. Яковлев