

ОТЗЫВ ОФИЦИАЛЬНОГО ОППОНЕНТА

на диссертацию **Рыгзынова Тумуна Шираповича** «Инфраструктура трансграничного российско-монгольского взаимодействия: факторы, тенденции и приоритеты развития (общественно-географический аспект)», представленной на соискание ученой степени кандидата географических наук по специальности 1.6.13 – экономическая, социальная, политическая и рекреационная география.

Общая характеристика работы. Представленная для оппонирования диссертация состоит из введения, трех глав, заключения и списка литературы. Объем работы составляет 205 страниц, включая 15 таблиц, 21 рисунок и 9 приложений. Библиографический список включает 244 наименований, в т.ч. 234 отечественных и 10 зарубежных источников. По теме диссертационного исследования опубликовано 18 статей, в том числе 5 статей в ведущих рецензируемых изданиях, включенных в перечень ВАК при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации.

Диссертацию Рыгзынова Тумуна Шираповича характеризуют продуманные структура и содержание. Цель работы – разработка методов экономико-географического исследования трансграничной инфраструктуры, выявление факторов, особенностей и приоритетов её развития для трансграничного взаимодействия России и Монголии, поставлена четко, благодаря чему через последовательное решение задач автором обеспечивается достижение конкретных обоснованных результатов.

Автореферат содержит 28 страниц и полно отражает основное содержание исследования соискателя.

Актуальность темы. В условиях осуществляемой сегодня политики «поворота на Восток» происходят не только глобальные трансформации межстрановых взаимодействий, но и повышается значимость фактора соседства. В последние годы заметно растет трансграничная активность прежде всего в следствие существенного расширения сотрудничества с Китаем и Монголией. В Восточной части России активизируются разнообразные проекты в зависимости от ресурсного потенциала, этапов хозяйственного освоения регионов, текущих интересов бизнеса и государственных задач по его поддержке для решения проблем регионов или страны в целом. Появление новых масштабных инфраструктурных проектов обусловило усиление значения приграничных территорий в трансграничном взаимодействии России и Монголии. В новых геополитических условиях объекты трансграничной инфраструктуры – это уже не только крупные звенья территориально-хозяйственной структуры пограничных регионов, но и точки роста, которые создают потенциал взаимодействия между странами и становятся участниками формирования международной трансграничной территории. Полимасштабный экономико-географический подход к оценке трансграничной инфраструктуры, основанный на оценке изменения территориальных структур имеет важное значение для разработки путей рационализации территориальной организации хозяйства, реализации потенциала приграничных территорий, усиления инфраструктурного взаимодействия двух стран определили актуальность исследования.

Новизна исследования состоит в уточнении понятия «трансграничная инфраструктура», на основе чего обоснованы экономико-географические факторы, позволяющие выделять объекты трансграничной инфраструктуры. Установлены связи между функциями государственной границы и трансграничной инфраструктуры; не ограничивается только модернизацией методики экономико-географической оценки развития трансграничной инфраструктуры на основе выделенных сопоставимых показателей на разных территориальных уровнях. Важным элементом научной новизны является и проведение сравнительного экономико-географического анализа развития российско-монгольской трансграничной инфраструктуры. Показана специфика современного развития и функционирования объектов инфраструктуры в условиях приграничья и социально-

экономических трансформаций. На этой основе сформулированы направления рационального развития инфраструктуры для целей управления при совершенствовании региональной экономической, энергетической, экологической политики. Создана база данных для разработки ГИС «Инфраструктура российско-монгольской трансграничной территории».

Достоверность и обоснованность научные результаты подтверждается:

1) серьезной проработкой обширной теоретической и методологической базы научных работ по теме исследования;

2) грамотным применением системы общенаучных, экономико-географических и специальных исследовательских методик.

3) Использование в качестве исходных материалов данных Федеральной службы государственной статистики, Национального бюро статистики Монголии, отчетов и докладов органов государственной и муниципальной власти, международных организаций и банков, а также результатов экспедиционных исследований с участием автора, что дополнительно верифицирует использование статистических данных.

Научные результаты.

Далее более детально рассмотрим содержание работы. Работа логично выстроена - от теоретико-методических подходов к экономико-географическому исследованию трансграничной инфраструктуры и, далее, разработке методики оценки трансграничной инфраструктуры, выявлению функционально-структурной динамики Российско-Монгольской трансграничной инфраструктуры, оценке инфраструктурных взаимосвязей России и Монголии, к проведению типологии трансграничной инфраструктуры и определению перспектив ее развития. Основные положения диссертации и ее выводы логичны, хорошо аргументированы и проиллюстрированы.

В первой главе на основе анализа отечественного и, отчасти, зарубежного опыта исследований роли инфраструктуры в территориальных хозяйственных системах выявлена роль и особенности трансграничной инфраструктуру (включая и приграничную), как ключевой элемент трансграничного взаимодействия. Автор резонно рассматривает двойственную природу трансграничной инфраструктуры - контактную и барьерную. В приграничных низовых районах объекты транспортной (дороги, трубопроводы и переходы) и энергетической инфраструктуры (ЛЭП) в сочетании с пограничными пунктами пропуска, таможенного контроля и объектами сервиса и системы жизнеобеспечения выполняют ключевую роль как организующее ядро территориально-хозяйственной структуры, включающей линейные и точечные объекты. Именно через них реализуются указанные функции. Поскольку каждый из этих элементов одновременно может выполнять и контактную и барьерную функции, интерес представляет разработанные автором подходы к классификации трансграничной инфраструктуры по признакам географического положения, роли в социально-экономической системе, выполняемой функции и свойствам (многофункциональности, каскадности, протяженности, уязвимости).

Данная классификация функций легла в основу разработки методики, сочетающей отраслевой (учитывающий протяженность, грузооборот, пассажирооборот и другие показатели, традиционно характеризующие инфраструктуру) и территориальный подход. Методика, по сути, призвана оценить потенциал окружающей территории, определяющей масштабы развития трансграничной инфраструктуры через сочетание показателей грузовой массы региона, транспортной мобильности населения, объемы экспорта и импорта. Обобщенный интегральный показатель характеризует обеспеченность объектами транспортной инфраструктуры и их эффективность.

Таким образом, разработанная комплексная методика экономико-географической оценки развития трансграничной инфраструктуры на основе сопоставимых показателей, позволила не только выявить особенности территориальной организации, но и построить объясняющую модель, выявив причины и факторы пространственной дифференциации трансграничной инфраструктуры.

Во второй главе проведен сравнительный экономико-географический анализ развития российско-монгольской трансграничной инфраструктуры. Особый интерес представляют, выявленные за период с начала XX века историко-географические особенности формирования трансграничной инфраструктуры, вложенные в 5 этапов с разной интенсивностью трансграничного взаимодействия и развития объектов инфраструктуры. Выделение этапов развития трансграничной инфраструктуры отражает влияние последствий социально-экономических трансформаций, в том числе и затяжного системного кризиса, поскольку на каждом из этапов развитие трансграничной инфраструктуры происходит под влиянием территориальной дифференциации хозяйства, изменения в системе расселения, динамики численности населения, изменения институциональных условий.

Отдельно автором рассмотрены лимитирующие факторы, формирующие специфичные условия развития и функционирования объектов инфраструктуры на рассматриваемой территории. Значительное внимание уделено физико-географическим условиям строительства и эксплуатации объектов инфраструктуры, что редко встречается в экономико-географических исследованиях. Автор не просто оценивает роль рельефа по степени благоприятности для развития инфраструктуры, но проводит типологию участков с точки зрения влияния данных факторов именно на территориальную структуру объектов.

С другой стороны, в данной главе оценена и роль трансграничной инфраструктуры в территориальной структуре хозяйства, а также в формировании международной трансграничной территории. Комплексный анализ показателей структуры транспортных услуг, грузооборота, динамики масштабов внешнеторгового оборота России и Монголии, въезда-выезда через основные пропускные пункты (Кяхта, Наушки, Монды), развитости транспортного каркаса территории для сообщения с региональным центром и межрегиональных связей позволил автору выявить пространственные различия в развитии объектов инфраструктуры российско-монгольского трансграничья и провести типологию пространственных компонент российско-монгольской трансграничной инфраструктуры. Территориальная дифференциация удельных показателей обеспеченности объектами инфраструктуры и их услугами, наряду с выделенными особенностями территориальной структуры хозяйства позволила определить тенденции и направления дальнейшего территориального развития трансграничной инфраструктуры, выработать предложения по экономически, экологически, энергетически эффективным механизмам государственного управления и мерам региональной политики.

В третьей главе на основе интегрального показателя, включающего обеспеченность объектами транспортной инфраструктуры и их эффективность, проведен сравнительный анализ эффективности транспортной инфраструктуры приграничных регионов Азиатской части России, Китая, Монголии, Казахстана в условиях формирования трансевразийских транспортных коридоров, оценена роль приграничных регионов всех исследуемых стран. Это придает работе полимасштабный характер, что всегда приветствуется в географических работах.

Поскольку приграничные территории рассматриваемого макрорегиона традиционно характеризуются слабым развитием транспортной инфраструктуры вследствие неравномерной плотности освоения и сложных климатических условий для развития плотной системы расселения, автор выделяет факторы относительно повышающие данный интегральный показатель: наличие транспортных магистралей и развитой добывающей промышленности. Рассматривается также роль перспективных проектов строительства газопроводов, внешние эффекты строительства которых будут связаны развитием существующих промышленных узлов и появлением новых, в основном, на базе минерально-сырьевой базы.

Автор предлагает основные направления развития трансграничной инфраструктуры в новых геополитических условиях, выделяет роль институциональных и политических факторов развития, особо отмечает активное участие Китая в инфраструктурных проектах

Монголии. Отдельное внимание уделено фактору нарастающей конкуренции на поле развития инфраструктурных трансграничных проектов в макрорегионе.

Однако, в данной главе, где автор прогнозирует перспективы развития, идут ссылки на «мнение Суслова», или «эксперты приходят к выводу», а мнения автора отсутствует. Появляется Казахстан, что недостаточно обосновано. Изложенные на стр. 142 основные направления не подкреплены расчетами, что не позволяет объективно оценить их реализуемость. В целом, в работе явно не хватает стоимостных оценок.

В **заключении** сформулированы выводы по основному содержанию диссертации. В автореферате четко сформулированы и основные положения и основные результаты исследования. Данный раздел отличается наибольшей чёткостью и логичностью изложения.

Замечания и пожелания:

При общем благоприятном впечатлении в работе имеется ряд недостатков:

Вторая глава перегружена и чрезмерно описательна, в результате чего по объему существенно превышает две другие.

Обзор исследовательского пространства недостаточно аналитичен, с трудом просматривается точка зрения автора на выдвигаемые положения в рассматриваемых работах. По сути, эта часть диссертации имеет констатирующе-перечислительный характер. Зарубежный опыт представлен фрагментарно и недостаточно.

В методическом разделе не достаточно учтены собственно географические факторы, например, горность территории сильно влияющая на стоимость создания инфраструктуры и эксплуатационные расходы на ее использование.

Трудно согласиться с автором, что «... полноценной методики, которая позволяла бы проводить детализированный расчет ВМП и его структуры на уровне муниципальных районов, до сих пор не существует (Колечков и др., 2012)». На самом деле методик много, большинство субъектов такой расчет делает. Есть и исследовательские работы (например диссертация Бадиной С.В).

Физико-географические факторы трансграничного взаимодействия рассмотрены достаточно поверхностно. Например, уклоны лишь один из показателей горности, важны и абсолютные, относительные высоты, характер слагающих пород, селевые и лавинные риски и т.д. Работ по этой проблематике достаточно много. (стр. 61)

Не очень вписывается в общий контекст сюжет о Монголо-Китайском приграничье

Автор не характеризует транспортную инфраструктуру России (к названию раздела)!

Много не обработанных статистических характеристик.

В одних разделах Алтай рассматривается как приграничная территория, а в других нет (например табл. 2.9).

Текст не свободен от повторов.

Заключение о соответствии диссертации требованиям ВАК Министерства науки и высшего образования РФ

Несмотря на высказанные замечания, диссертация в целом представляет собой законченное логичное научное исследование, выполненное в рамках поставленных цели и задач. Работа написана на интересных и достоверных материалах, хорошо иллюстрирована, содержит важные и новые для данной области исследования выводы, автореферат и текст диссертации отражают личные результаты труда автора. Автореферат написан хорошим научным языком, содержит основные положения и выводы работы, подкрепленные таблицами и авторскими картами.

Таким образом, диссертационное исследование **Рыгзынова Тумуна Шираповича** «Инфраструктура трансграничного российско-монгольского взаимодействия: факторы, тенденции и приоритеты развития (общественно-географический аспект)», представленное в Совет, удовлетворяет требованиям пп. 9–14 «Положения о присуждении ученых

степеней» (№842 от 24.09.13), предъявляемым к кандидатским диссертациям, а ее автор заслуживает присуждения искомой ученой степени кандидата географических наук по специальности 1.6.13 – экономическая, социальная, политическая и рекреационная география.

Профессор кафедры экономической и социальной географии России географического факультета Московского государственного университета им. М.В. Ломоносова,
доктор географических наук,
профессор



Бабурин Вячеслав Леонидович

29 ноября 2024 г.

Сведения об официальном оппоненте:

Бабурин Вячеслав Леонидович

Ученая степень (с указанием отрасли науки): доктор географических наук

Шифр и наименование специальности, по которой защищена диссертация: 25.00.24 – экономическая, социальная и политическая география

Место работы (полное наименование организации): Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова»

Должность, структурное подразделение: Профессор кафедры экономической и социальной географии России географического факультета Московского государственного университета им. М.В. Ломоносова

Адрес: 119991, Москва, ГСП-1, Ленинские горы, МГУ, географический факультет

Телефон: +7 (495) 939-26-44

Факс: +7 (495) 939-38-12

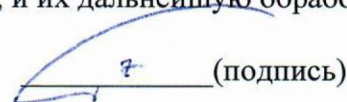
Электронный адрес (оппонента): vbaburin@yandex.ru

Электронный адрес (организации): info@geogr.msu.ru

Сайт организации: <https://www.geogr.msu.ru/>

Я, Бабурин Вячеслав Леонидович, даю согласие на включение своих персональных данных в документы, связанные с работой диссертационного совета, и их дальнейшую обработку

«29» ноября 2024 г.



(подпись)

Подпись В.Л. Бабурина
удостоверяю:

Декан географического факультета
Московского государственного
университета имени М.В. Ломоносова,
академик РАН

«29» ноября 2024 г.



Добролитов Сергей Анатольевич