



УТВЕРЖДАЮ

Директор Федерального государственного
бюджетного учреждения науки
Тихоокеанский институт географии
Дальневосточного отделения
Российской академии наук, д.г.н.

Ганзей К.С.

«18» ноября 2024 г.

ОТЗЫВ ВЕДУЩЕЙ ОРГАНИЗАЦИИ

на диссертацию

«ИНФРАСТРУКТУРА ТРАНСГРАНИЧНОГО РОССИЙСКО-
МОНГОЛЬСКОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ: ФАКТЫ, ТЕНДЕНЦИИ И
ПРИОРИТЕТЫ РАЗВИТИЯ (ОБЩЕСТВЕННО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЙ
АСПЕКТ)»

РЫГЗЫНОВА Тумуна Шираповича

на соискание ученой степени кандидата географических наук по
специальности 1.6.13 – экономическая, социальная, политическая и
рекреационная география.

Общая характеристика диссертационной работы.

Диссертационная работа изложена на 206 страницах. Она состоит из введения, трёх глав, заключения, списка литературы, приложений; содержит 44 рисунка, в том числе – 3 графических схемы, 6 графиков, 12 картосхем, 23 таблицы, из которых 8 вынесены в приложения. Список литературы включает 259 наименований, в том числе 13 на иностранных языках, из которых 12 записаны латиницей и 1 (на монгольском языке) – кириллицей).

Автореферат изложен на 25 страницах и достаточно полно отражает содержание диссертации Т.Ш. Рыгзынова.

Актуальность темы исследования. В условиях переориентации торгово-экономической активности России на Восток, особое значение для неё приобрели трансграничные связи с соседними азиатскими странами; в том числе – с таким давним партнёром, как Монголия.

Ослабление российско-монгольских связей после распада СССР имело отрицательные последствия для обеих государств. В настоящее время на смену этого процесса пришло восстановление партнёрства, которое дополнилось таким

новыми составляющими, как усилия Монголии по диверсификации своих внешнеэкономических связей и равноправной интеграции в динамично развивающееся многостороннее сотрудничество России и Китая.

В этой связи очевидно, что реализация усилий на данных направлениях предполагает усиление трансграничного взаимодействия, которое, в свою очередь, требует наличие соответствующей инфраструктуры, обеспечение эффективности её функционирования и мер по дальнейшему развитию. Необходимо заметить, что объекты трансграничной инфраструктуры – это крупные звенья территориально-хозяйственной структуры, на основе которых создаётся потенциал межгосударственного сотрудничества. И чем протяжённее рубеж между соседствующими странами, тем большее значение они обретают для его расширения и диверсификации. Поэтому, учитывая тот факт, что граница между Россией и Монголией протянулась на 3,5 тыс. км, тема диссертационной работы Т.Ш Рыгзынова представляется весьма актуальной как в теоретическом и научно-методическом, так и в практическом аспектах.

Степень обоснованности научных положений, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертации. Изучение процесса интенсификации трансграничного сотрудничества с азиатскими странами становится особенно актуальным в связи с расширением торговли и экономическим сотрудничеством с ними со стороны России. В связи с этим, рассмотрение аспектов его инфраструктурного обеспечения комплексного анализа особенностей пространственно-структурных построений в полосе её приграничного соприкосновения с внешними соседями.

В качестве **объекта** проведённого исследования автор избрал инфраструктуру российско-монгольского трансграничного взаимодействия. Соответственно, его **предметом** стали общественно-географические факторы и особенности состояния и развития инфраструктуры российско-монгольского трансграничного взаимодействия.

Целью исследования является разработка и адаптация к новым условиям методики экономико-географического изучения трансграничной

инфраструктуры, выявление факторов, особенностей и приоритетов ее развития для трансграничного взаимодействия России и Монголии.

Для реализации поставленной цели решались следующие задачи:

1. Определение теоретико-методологических особенностей экономико-географического исследования трансграничной инфраструктуры.

2. Выявление основных факторов и выделение этапов функционально-структурной динамики российско-монгольской трансграничной инфраструктуры.

3. Идентификация особенностей и детерминант пространственной локализации инфраструктуры российско-монгольского взаимодействия в постсоветский период.

4. Осуществление типологии пространственных компонент трансграничной инфраструктуры по уровню развития в зависимости от масштабов территориального охвата («игра масштабами»).

5. Проведение интегральной оценки российско-монгольской трансграничной инфраструктуры и ее пространственной организации с позиций возможностей и приоритетов развития стратегического партнерства России и Монголии при участии сопредельных стран в условиях формирования трансевразийских транспортных коридоров.

При написании диссертации использованы системный, комплексный, территориальный и историко-географический методологические подходы, применены: сравнительно-географический, описательный, статистический, картографический и ГИС-технологий, типологический, историко-географический методы. Её информационную базу составили данные Федеральной службы государственной статистики, Национального бюро статистики Монголии, отчеты и доклады органов государственной и муниципальной власти, доклады международных организаций и банков, материалы исследований академических институтов и университетов России и Монголии, результаты экспедиционных исследований с участием автора,

монографии, периодические издания, материалы научно-практических конференций, информация СМИ и глобальной информационной сети.

Представленная работа Т.Ш Рыгзынова содержит в себе ряд новаций, состоящих в следующем:

- уточнено понятие «трансграничная инфраструктура». Обоснованы экономико-географические факторы, позволяющие выделять объекты трансграничной инфраструктуры. Установлены связи между функциями государственной границы и трансграничной инфраструктуры;

- предложены методики экономико-географической оценки развития трансграничной инфраструктуры на основе выделенных сопоставимых показателей на разных территориальных уровнях;

- проведен сравнительный экономико-географический анализ развития российско-монгольской трансграничной инфраструктуры, показана специфика современного развития и функционирования объектов инфраструктуры в условиях приграничья и социально-экономических трансформаций;

- сформулированы направления рационального развития инфраструктуры для целей управления при совершенствовании региональной экономической, энергетической, экологической политики;

- создана информационная основа для создания ГИС «Инфраструктура российско-монгольской трансграничной территории».

В первой главе диссертации **«Теоретико-методологические аспекты экономико-географического исследования трансграничной инфраструктуры»** изучены теоретические и методологические вопросы заявленной автором темы. Рассмотрена специфика приграничных территорий и их взаимодействия в межгосударственном формате, связанная с этим процессом социально-экономическая проблематика. Обосновано утверждение о том, что данные территории представляют собой пространственную основу для формирования трансграничной комплексной географической структуры, которая сочетает в себе определенные природные ресурсы, транспортную сеть, систему

расселения населения, а также хозяйственную деятельность во всех её проявлениях и со всеми её последствиями в границах крупной геосистемы.

В этой связи сформулирован вывод о том, что эффективность функционирования этого образования обуславливается его инфраструктурным обеспечением. Дан анализ эволюции термина "инфраструктура" в зарубежной и, в основном – в отечественной науке, его адаптации к содержанию и категориям социально-экономической географии. На этой основе сформулированы характеристики, которые позволили дать авторское определение понятия "трансграничная инфраструктура".

Изложены и обоснованы методологические подходы к её изучению с позиций экономико-географического исследования. Для подкрепления своих рассуждений при определении пространственных параметров формирования трансграничной инфраструктуры автор использовал математические расчёты, что придало предметную основательность сделанным им выводам.

Во второй главе **«Основные этапы функционально-структурной динамики российско-монгольской трансграничной инфраструктуры и её типология»** рассматривается целый ряд принципиально важных вопросов. Обозначены границы исследуемой трансграничной территории в составе Забайкальского края, республик Алтай, Тыва и Бурятия с российской стороны (общая площадь более 1 млн. км²) с российской стороны и десяти северных аймаков и аймачных анклавов (общая площадь около 600 тыс. км²) – с монгольской. Проведен анализ её природно-ресурсного потенциала в котором основной внимание уделено составу и размещению минерального сырья и земельных ресурсов, а также – сложившихся в её пределах систем расселения населения включая их современные видоизменения, ставшие следствием перехода от плановой хозяйственно-экономической модели к рыночной как в России, так и в Монголии. Достаточно пристально рассмотрено влияние на двусторонние трансграничные отношения политико-географического аспекта, который включает в себя такие грани, как российско-китайские, монголо-китайские отношения и их совмещённый комплекс, а также – краткий обзор

заинтересованности иных стран в свете как под "чисто" экономическим углом зрения, так и межгосударственных политических отношений.

Важным содержательным блоком диссертации является аналитический обзор лимитирующих факторов функционирования трансграничной инфраструктуры. При этом подробно рассмотрены физико-географические условия, которые усложняют развитие и эксплуатацию транспортной сети и сервисного обеспечения. Следует отметить, что в этом блоке автор смог избежать крайностей как игнорирования естественно-природных условий, так и географического детерминизма, что позволило осветить затронутый вопрос в стиле комплексного и взвешенного тематического подхода. На этой основе им проведено зонирование сопредельных территорий России и Монголии по природным условиям, способствующим и препятствующим функционированию и расширению трансграничной инфраструктуры.

Оправданно много внимания уделено рассмотрению пространственных компонентов российско-монгольской трансграничной инфраструктуры. Знаковыми смысловыми находками в нём являются:

- анализ возможности и целесообразности включения в современную трансграничную инфраструктуру объектов оборонного и двойного назначения, которые были созданы в российско-монгольской пограничье в XX веке в связи с угрозами для этих стран со стороны "третьих государств;

- обоснование учёта вопросов двустороннего взаимодействия на уровне административных субъектов соседствующих стран, состояния их внутренней социальной, политической и межэтнической стабильности, обеспечения мер по таможенному контролю, пресечению контрабанды и иных проявлений криминогенного свойства.

Дан пространственный и функциональный анализ:

- трансграничной транспортной сети на основе распределения путей сообщения и обеспечения ими отдельных секторов порубежья обеих стран, объёмов грузоперевозок и движения пассажиропотоков;

- энергетической инфраструктуры – её обеспеченности энергоносителями, сетевого пространственного построения, проблем регулирования межгосударственной подачи электроэнергии, а также рассмотрение перспектив создания объединённой межгосударственной энергосистемы.

Третья глава **«Перспективы развития российско-монгольского трансграничного взаимодействия и его инфраструктуры»** посвящена сопоставлению эффективности трансграничной инфраструктуры России и Монголии в свете формирования трансконтинентальных транспортных коридоров, определению перспектив её развития.

Обоснован вывод о том, что совершенствование инфраструктуры должно быть направлено на увеличение объемов и диверсификацию структуры товарообмена, реализацию международных транспортно-логистических проектов в рамках концепции Нового Шелкового и Чайного путей, проектов освоения минеральных ресурсов, сотрудничество в сферах правоохранительной, оборонной и пограничной безопасности, сохранение окружающей среды охраны природы и борьбу с природными катастрофами.

Таким образом, в качестве основных направлений развития российско-монгольской трансграничной инфраструктуры определено увеличение пропускной способности опорной транспортной сети на уровнях международного, межрегионального и внутрирегионального экономического взаимодействия. Это, в свою очередь, предполагает модернизацию действующих транзитных железных дорог, реконструкцию федеральных автомобильных трасс и пунктов пропуска, создание развитой инфраструктуры придорожного сервиса.

Основными результатами проведённого исследования являются:

- уточнение понятие «трансграничная инфраструктура», выявление той роли, которую при её изучении имеют рассмотрение географического положения, роли, функций и свойств, формирующих построение модели изучения инфраструктуры трансграничной территории.

- рассмотрение и классификация методических подходов к исследованию транспортной инфраструктуры, разработка комплексной методики экономико-

географической оценки развития трансграничной инфраструктуры на основе сопоставимых показателей;

- выявление основных историко-географических особенностей формирования трансграничной инфраструктуры между Россией и Монголией;

- определение значения трансграничной инфраструктуры в территориальной структуре хозяйства;

- формулирование основных направлений развития трансграничной инфраструктуры России и Монголии как составной части развития их пограничных регионов.

Обоснованность выводов, положений и рекомендаций. Достоверность и новизна выводов, положений и рекомендаций. Полученные автором выводы достаточно обоснованы. Работа опирается на достижения отечественной школы социально-экономической географии в области исследования приграничных территорий, в том числе – в пределах Восточной Сибири и Дальнего Востока, которые освещены в трудах В. Л. Бабурина, Ю. П. Баденкова, П. Я. Бакланова, Л. А. Безрукова, В. И. Блануца, В. М. Булаева, Л. Б. Вардомского, С. С. Ганзея, А. Г. Дружинина, Т. И. Заборцевой, В. А. Колосова, И. М. Майергойза, Н. М. Межевича, Б. Л. Раднаева, М. Т. Романова, А. И. Трейвиша, А. К. Тулохонова, Г. М. Федорова, А. Я. Якобсона и других. Кроме того, были использованы труды ряда монгольских учёных, из которых в первую очередь следует упомянуть Д. Балжинняма, Д. Дашдавы, Ш. Олзийбата, Л. Цэдэндамбы.

Информационной базой проведённого исследования стали данные Федеральной службы государственной статистики Российской Федерации, Национального бюро статистики Монголии, отчеты и доклады органов государственной и муниципальной власти, доклады международных организаций и банков, материалы исследований академических институтов и университетов России и Монголии, результаты экспедиционных исследований с участием автора, монографии, научные публикации в периодических изданиях, материалы научно-практических конференций, информация из глобальной информационной сети.

Теоретическая и практическая значимость проведённого исследования. Диссертация Рыгзынова Т.Ш. вносит существенный вклад в развитие комплексного подхода к изучению трансграничных территорий, в том числе – установления баланса между его аналитическими составляющими, применения в нём основ математического инструментария.

Изложенные в данной работе материалы могут быть использованы в планировании межгосударственной политики в рамках российско-монгольских отношений, реализации мероприятий по развитию их приграничных территорий, вполне приемлемы для разработки рекомендаций и предложений по приграничному сотрудничеству на региональном и местном уровнях, а также применимы в учебном процессе при изучении курсов по геополитике, экономике, экономической географии России и зарубежных стран.

Основные результаты и выводы исследования нашли применение при выполнении ряда государственных заданий, комплексных программ фундаментальных исследований СО РАН, Президиума РАН, партнерских интеграционных проектов СО РАН, ДВО РАН, УрО РАН, проект РНФ «Маньчжуро-монгольский мир Внутренней Азии в первой половине XX в.

Личный вклад автора в решение заявленной проблемы состоит в следующем:

- уточнении понятия «трансграничная инфраструктура». Обоснованы экономико-географические факторы, позволяющие выделять объекты трансграничной инфраструктуры. Установлены связи между функциями государственной границы и трансграничной инфраструктуры;
- предложении методики экономико-географической оценки развития трансграничной инфраструктуры на основе выделенных сопоставимых показателей на разных территориальных уровнях;
- проведении сравнительный экономико-географический анализ развития российско-монгольской трансграничной инфраструктуры, показе специфики современного развития и функционирования объектов инфраструктуры в условиях приграничья и социально-экономических трансформаций;

- формулировании направления рационального развития инфраструктуры для целей управления при совершенствовании региональной экономической, энергетической, экологической политики;

- создании информационная основа для создания ГИС «Инфраструктура российско-монгольской трансграничной территории».

Соответствие автореферата и публикаций. Автореферат работы соответствует содержанию диссертации. Основные положения диссертации изложены в 16 научных публикациях, в том числе 3 статьи в рецензируемых журналах из перечня ВАК и 3 статьи, индексированных на платформах WoS и SCOPUS

В работе следует отметить следующие недостатки и дискуссионные моменты:

1. В числе методов проведения данного исследования упомянут исторический метод (С. 7), а затем в разделе 2.2. "Основные этапы функционально-структурной динамики российско-монгольской трансграничной инфраструктуры" значительный текстовый фрагмент посвящён, по утверждению автора, "историко-географическому анализу инфраструктурного взаимодействия России и Монголии" (С. 66). Но применения свойственного им инструментария, к сожалению, в работе не обнаружено. Во второй главе диссертации приведена лишь тематическая хронология событий, но не более того. Отсутствуют пространственно-временной анализ формирования трансграничной инфраструктуры и составляющих её элементов, их динамика в системе пространственно-временных координат, периодизация этих процессов.

В списке литературы не представлены труды крупнейших отечественных историко-географов – М.К. Любавского, В.К. Яцунского, И.А. Витвера, В.С. Жекулина, а в тексте диссертации, соответственно, нет ссылок на них.

2. По утверждению автора, официальное разграничение между Россией и Монголией состоялось в 1727 г. (С. 65). Однако следовало отметить, что российским контрагентом по этой акции являлась маньчжурская Империя Цин.

Монголия тогда входила в состав этого государства и самостоятельным договорным субъектом международного права не являлась.

3. Утверждение о том, что Кяхтинский договор, заключённый в октябре 1727 г., стал первым документом, по которому была установлена современная российско-монгольская граница (С. 65), представляется спорным. Её абрис был установлен Буринским договором, заключённым в августе 1727 г. В последствии Кяхтинское соглашение лишь уточнило некоторые его позиции.

4. В разделе 2.2. "Основные этапы функционально-структурной динамики российско-монгольской трансграничной инфраструктуры" имеется содержательный "скачок" от событий 1727 г. без каких-либо переходов к заключению договора "О государственной границе между МНР и СССР" в 1958 г. (С. 65). Таким образом, создаётся впечатление, что на рубеже двух государств в течение почти двух с половиной столетий ничего не происходило, в том числе – и в плане трансграничных контактов и формирования их инфраструктурного обеспечения.

Возможно, что происходившие тогда процессы и события, действительно, были малозначащими в тематическом разрезе проведённого исследования. Но это следовало обговорить хотя бы в самом сжатом виде, что могло позволить избежать того смыслового провала, который образовался в тексте.

5. В таблице 2.1 "Этапы российско-монгольского трансграничного инфраструктурного взаимодействия" (С. 67) этапизация по какой-то причине начинается лишь с 1939 г. Что происходило ранее этого года с момента первичного разграничения, и как ЭТО происходившее интерпретировать в рамках пространственно-временной периодизации – неизвестно.

Кроме того, имеется путаница в обозначении включённых в данную таблицу отрезков времени. В заглавии они обозначены как этапы, а самой таблице – уже как периоды. Между тем, это – разные хронологические таксоны, каждый из которых имеет собственное определение и параметры протяжённости.

В этой связи следует отметить, что включённые в таблицу отрезки времени слишком кратки и исчисляются максимум двумя десятилетиями (Советский довоенный "этап" или "период" – вообще одним 1939 г.). Между тем, протяжённость этапа сопоставима со столетием (Маергойз, 1971), а период, в свою очередь, включает в себя несколько этапов (Витвер, 1963). Поэтому автору рекомендуется в дальнейшем внимательнее относиться к вопросам построения хронологической упорядоченности в своих исследованиях.

6. Параграф 2.3 содержит в себе объёмное и тщательно проработанное исследование российско-монгольской трансграничной инфраструктуры: сначала по отдельным (согласно авторской терминологии) компонентам, а затем – в виде их консолидированного анализа. Благодаря этому было обосновано выделение территорий с высоким, средним, низким и очень низким уровнями развития инфраструктуры (С. 118).

По нашему мнению, это выделение следовало завершить более чёткими типическими характеристиками каждого из четырёх упомянутых таксонов, обозначить их признаковые отличия друг от друга, а также – дать пояснение их пространственной локализации в пределах российско-монгольского трансграничья.

Соответствие диссертации требованиям ВАК и вывод о возможности присвоения учёной степени. Тем не менее, высказанные замечания не имеют концептуального характера и представленная к отзыву диссертационная работа Рыгзынова Тумуна Шираповича «Инфраструктура трансграничного российско-монгольского взаимодействия: факторы, тенденции и приоритеты развития (общественно-географический аспект)», содержит интересные предложения по решению актуальных проблем повышения эффективности российско-монгольского трансграничного взаимодействия, в том числе – его инфраструктурного обеспечения. Диссертационная работа Т.Ш. Рыгзынова является самостоятельным и законченным научным исследованием, содержит элементы научной новизны и имеет практическую значимость.

Диссертационная работа Рыгзынова Тумуна Шираповича на тему «Инфраструктура трансграничного российско-монгольского взаимодействия: факторы, тенденции и приоритеты развития (общественно-географический аспект)» соответствует требованиям пунктов 9 – 10 Положения о присуждении ученых степеней, утвержденного постановлением Правительства РФ от 24 сентября 2013 года № 842, предъявляемым к кандидатским диссертациям, а её автор заслуживает присуждения ученой степени кандидата географических наук по специальности 1.6.13 – экономическая, социальная, политическая и рекреационная география.

Отзыв утверждён на заседании лаборатории территориально-хозяйственных структур Федерального государственного бюджетного учреждения науки Тихоокеанский институт географии ДВО РАН (протокол № 6 заседания лаборатории Территориально-хозяйственных структур ТИГ ДВО РАН от 13 ноября 2024 г.).

Шведов Вячеслав Геннадьевич
доктор географических наук, доцент, ведущий научный сотрудник
лаборатории территориально-хозяйственных структур
Федеральное государственное бюджетное учреждение науки Тихоокеанский институт географии Дальневосточного отделения Российской академии наук

Адрес: 690041, Владивосток, ул. Радио, 7, www.tigdvo.ru, тел.: 8(423)237-59-28, e-mail: i-svg@yandex.ru.

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

«18» ноября 2024 г.

Подпись Шведова Вячеслава Геннадьевича заверяю

