

## **ОТЗЫВ ОФИЦИАЛЬНОГО ОППОНЕНТА**

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

**Актуальность** диссертационной работы Т.Ш. Рыгзынова связана с доминирующей ролью трансграничной инфраструктуры в развитии взаимосвязей между соседствующими территориями. Между тем само понятие «трансграничная инфраструктура» до сих пор не имеет в литературе однозначной трактовки, а подходы к оценке инфраструктурного фактора в трансграничном взаимодействии не проработаны. Примененные в работе отраслевой, социально-экономический и синтетический подходы к оценке инфраструктуры, адаптированные к возможностям межстрановых и межрегиональных сопоставлений, в таком контексте весьма обоснованы и перспективны для дальнейшего применения в подобных исследованиях. Выбранный Т.Ш. Рыгзыновым участок границы – российско-монгольский – представляет собой удачную для исследования комбинацию невысокой инфраструктурной освоенности территории с растущим геополитическим значением восточного вектора внешней политики России.

**Научная новизна** работы определяется несколькими составляющими.

Во-первых, в работе впервые выявлены взаимосвязь и взаимовлияние ключевых функций государственной границы и развития трансграничной инфраструктуры.

Во-вторых, в ходе работы над диссертацией разработана оригинальная методика оценки развития трансграничной инфраструктуры, построенная на принципах комплексности, сопоставимости и полимасштабности.

В-третьих, показана дифференцирующая роль трансграничной инфраструктуры в характере соседства и возможностях развития приграничных связей в условиях российско-монгольского приграничья.

В-четвертых, разработаны научно-обоснованные рекомендации по развитию трансграничной инфраструктуры российско-монгольского приграничья в контексте

региональной экономической, энергетической и экологической политики, включающие оценку объективных лимитирующих факторов.

**Практическая значимость** работы состоит, прежде всего, в потенциальной возможности применения авторских интегральных картосхем для методического обеспечения выработки мер региональной политики в отношении приграничных геостратегических территорий России.

Заявленный объект изучения априори сложен для исследования, прежде всего, с точки зрения информационной обеспеченности. Поэтому несомненным достоинством работы и одновременно подтверждением **достоверности полученных автором выводов** является использование полимасштабного подхода, а также разных методов при анализе различных компонентов трансграничной инфраструктуры (особенно транспортной и пограничной), а также определенная верификация выводов в ходе экспедиционных исследований. Автор демонстрирует очень хороший уровень владения современными геоинформационными методами и, судя по объему списка литературы, на высоком профессиональном уровне ориентируется в классических и новых концепциях социально-экономической географии.

Диссертационное исследование состоит из трех глав. **Первая глава** посвящена анализу теоретических и методических основ изучения трансграничной инфраструктуры. Ознакомление с текстом главы позволяет судить о компетентности и кругозоре Т.Ш. Рыгзынова в социально-экономической географии и смежных науках. Тем не менее, автор, по мнению оппонента, излишне расширил тематическое поле предшествующих работ, которые предполагал обобщить в первой главе. За перечислением многочисленных проведенных ранее исследований иногда теряется как их аналитическое обобщение, так и авторское видение сути феномена трансграничности и некоторых других категорий. Например, Т.Ш. Рыгзынов на С. 30 пишет, что «разработан широкий инструментарий для исследований, получены и апробированы результаты, отражающие многие аспекты пространственного развития инфраструктуры». Но, к сожалению, суть этих исследований, которая важна для данной работы, остается за рамками изложения.

Автором составлена собственная схема классификации инфраструктуры (рис. 1.1, С. 25). Спорным является правомерность сужения понятия «институциональная инфраструктура» до обеспечения деятельности государственных органов власти, тем не менее схема дает обобщенное представление о многогранной категории «инфраструктура». Несомненным достоинством главы является авторская схема (рис. 1.2; С. 27), отражающая важнейшие характеристики трансграничной инфраструктуры и как совокупности объектов, и как феномена. Стоило бы, по мнению оппонента, дополнить схему пространственными компонентами трансграничной инфраструктуры, так как что под ними подразумевает автор, становится ясным только во второй главе. В первой главе также удачно систематизированы подходы к оценке транспортной инфраструктуры как ключевого звена связей между территориями любого ранга.

**Вторая глава** работы посвящена оценке функционально-структурной динамики российско-монгольской трансграничной территории. Анализ снабжен графическим, картографическим, табличным материалом, упрощающим понимание. Однако, по мнению оппонента, его остро не хватает в разделе 2.1 для восприятия единства или, наоборот, наличия социально-экономических градиентов на трансграничной территории. Удачным решением выглядит систематизация проектов российско-монгольского трансграничного инфраструктурного взаимодействия в таблице 2.1 (С. 67-68). Представляется, что она могла бы быть расширена за счет добавления информации о времени обустройства самой границы. Встречается непоследовательность в изложении отдельных разделов. В разделе 2.1.4, посвященном лимитирующим факторам, подробно рассмотрен только один – физико-географический, после чего автор переходит к эволюции развития хозяйства территории и перспективным направлениям развития региона при повышении инфраструктурной освоенности.

В данной главе присутствует и самый сильный, на взгляд оппонента, раздел работы – 2.3, посвященный отдельным пространственным компонентам российско-монгольской трансграничной инфраструктуры. Скрупулезный анализ пограничной и транспортной инфраструктуры дает дифференцированное представление о довольно протяженной российско-монгольской границе. Следует отметить удачно выполненную автором интегральность отображения на картосхемах. Поэтому

оппонент не сомневается, что подобные методические приемы будут масштабироваться и применяться в дальнейшем исследователями на других участках границ.

В **третьей главе** Т.Ш. Рыгзынов обращается к другому масштабу, проводя сравнительную оценку эффективности транспортной инфраструктуры азиатской части России, Монголии и сопредельных стран в условиях формирования трансевропейских транспортных коридоров. Однако расчет транспортной мобильности населения на уровне регионов (рис. 3.1, С. 124) и соответствующая визуализация вызывает много вопросов. В условиях слабой транспортной связности данной территории весьма неубедительно выглядит распространение конкретных значений на всю территорию Красноярского края, Якутии и т.д. Глава завершается формулировкой прогнозных направлений развития инфраструктуры российско-монгольского трансграничного взаимодействия и снова очень интересной и емкой картосхемой, отображающей проекты транспортной инфраструктуры в рамках программы создания экономического коридора Китай – Монголия – Россия. Такая картосхема является не только способом визуализации, но и позволяет автору сделать много любопытных выводов.

Помимо отмеченных выше небольших замечаний, прочтение диссертации вызвало ряд дополнительных вопросов:

1. Один из признанных авторов в сфере лимологии – В.Л. Каганский – отмечал, что «... в сложных системах основные контакты идут через центры.... связывают центры, а не соседствующие периферии. Тогда налицо получение центрами функций границ и инверсия «центр – граница». В продолжении этих философских рассуждений хочется спросить у диссертанта, как соотносятся понятия «трансграничность» и «транзитность»? Можно ли определить «глубину» проникновения трансграничной инфраструктуры?
2. В работе мало сказано о реализации потенциала, создаваемого трансграничной инфраструктурой. В разделе 2.3.1 содержится одна из самых интересных картосхем автора, касающаяся пограничной инфраструктуры. С сожалением можно отметить, что о трансграничной мобильности с потребительскими целями в тексте говорится вскользь.

Остается не вполне ясным, как это коррелирует с размещением объектов пограничной (а, возможно, и иной трансграничной) инфраструктуры, каких населенных пунктов касаются упоминаемые практики поездок за покупками, как интенсивность такой мобильности различается по участкам российско-монгольской границы.

3. Связанное с этим замечание касается того, что, на взгляд оппонента, непосредственные результаты обширных полевых исследований автора украсили бы работу. Становится ясным, что эти исследования повлияли на информированность автора и его возможности по интерпретации камеральных данных, однако, большее число конкретных локальных примеров приграничных взаимодействий, инфраструктурных проблем явно обогатили бы текст работы.
4. На взгляд оппонента, работе не хватило картографического отображения системы расселения российско-монгольского пограничья, в отрыве от которой довольно сложно воспринимать транспортную инфраструктуру как отдельный феномен.
5. На С. 57 диссертации автор справедливо утверждает, что «в муниципалитетах по объективной причине не существует понимания экономических аспектов сотрудничества с прилегающими извне территориями, что связано с определенными для них компетенциями и отсутствием какого-либо опыта и навыков». Далее: «Очевидно, что инициатива должна поступать из федерального и регионального центров». Но мировой опыт приграничного взаимодействия, направленного на повышение качества жизни населения приграничья, все-таки показывает эффективность встречного движения инициатив «снизу – вверх» и «сверху – вниз».

Несмотря на отмеченные недостатки, диссертация Т.Ш. Рыгзынова несомненно вносит существенный вклад в многоаспектные исследования российского пограничья. Автореферат производит очень благоприятное впечатление, ярко, емко и корректно отражая основные результаты диссертационного исследования. Результаты диссертации опубликованы в 16

работах, в том числе в 3 статьях в изданиях, включенных в перечень ВАК Министерства науки и высшего образования Российской Федерации.

Диссертация Т.Ш. Рыгзынова «Инфраструктура трансграничного российско-монгольского взаимодействия: факторы, тенденции и приоритеты развития (общественно-географический аспект)» представляет собой оригинальное исследование, полностью соответствующее требованиям Положения о присуждении учёных степеней, предъявляемым к работам на соискание ученой степени кандидата географических наук по специальности 1.6.13 – Экономическая, социальная, политическая и рекреационная география. Автор работы, Рыгзынов Тумун Ширапович, заслуживает присуждения степени кандидата географических наук по специальности 1.6.13 – Экономическая, социальная, политическая и рекреационная география.

#### Официальный оппонент:

Кандидат географических наук,  
доцент кафедры экономической  
и социальной географии  
ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский  
государственный университет»  
Контактные данные:

Морачевская Кира Алексеевна

Санкт-Петербургский государственный университет, Институт наук о Земле,  
кафедра экономической и социальной географии, 199178, 10-я линия В.О., 33-35,  
ауд. 95

Тел. 8(812)363-62-02, e-mail: [k.morachevskaya@spbu.ru](mailto:k.morachevskaya@spbu.ru)

Специальность, по которой официальным оппонентом защищена диссертация:  
25.00.24 – Экономическая, социальная, политическая и рекреационная география

Я, Морачевская Кира Алексеевна, даю согласие на включение своих персональных данных в документы, связанные с работой диссертационного совета, и их дальнейшую обработку.

28 ноября 2024 года

ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА  
УПРАВЛЕНИЯ КАДРОВ ГУ

ХОМУТСКАЯ И. П.

