

КЫРГЫЗСТАН
В СИСТЕМЕ СТРАН МИРА



ТЕМИРБЕК С. БОБУШЕВ

КЫРГЫЗСТАН

В СИСТЕМЕ СТРАН МИРА

*Рекомендовано Ученым Советом Американского Университета
в Центральной Азии в качестве Учебного пособия
для студентов и преподавателей вузов*

Темирбек Сейтказиевич

БОБУШЕВ

АУЦА -2007

УДК
ББК

Бобушев Т.С. Кыргызстан в системе стран мира. - Б., 2007-

Материалы, в предлагаемой книге посвящены характеристике места и роли Кыргызстана в мировой системе стран. Комплексный анализ страны проведен на основе матриц, разработанных автором и предлагаемые для оценки современного развития горных стран мира.

Для студентов и преподавателей географических и экономических специальностей вузов в качестве Учебной монографии по дополнительному чтению по курсу «Экономическая и социальная география мира», «География Кыргызстана», «Международная экономика».

Для демографов, политологов, социологов.

ISBN

Бобушев Т.С.

**Американский Университет
в Центральной Азии**

Содержание

Введение: Кыргызская Республика.....6

**ЧАСТЬ 1. ГЕОГРАФИЧЕСКОЕ РАЗДЕЛЕНИЕ
ТРУДА И ТИПОЛОГИЯ СТРАН МИРА ...10-85**

**Глава 1. Общественно-территориальное
разделение труда.....11-29**

Глава 2. Международное разделение труда.....30-47

**Глава 3. Территориальный и геополитический
факторы развития страны.....48-66**

**Глава 4. Классификация стран и экономическое
развитие.....67-85**

**ЧАСТЬ 2. ЭКОНОМИКО-ТЕРРИТОРИАЛЬНАЯ
ОЦЕНКА КЫРГЫЗСТАНА86**

**Глава 5. Экономико-территориальная
характеристика страны.....87-102**

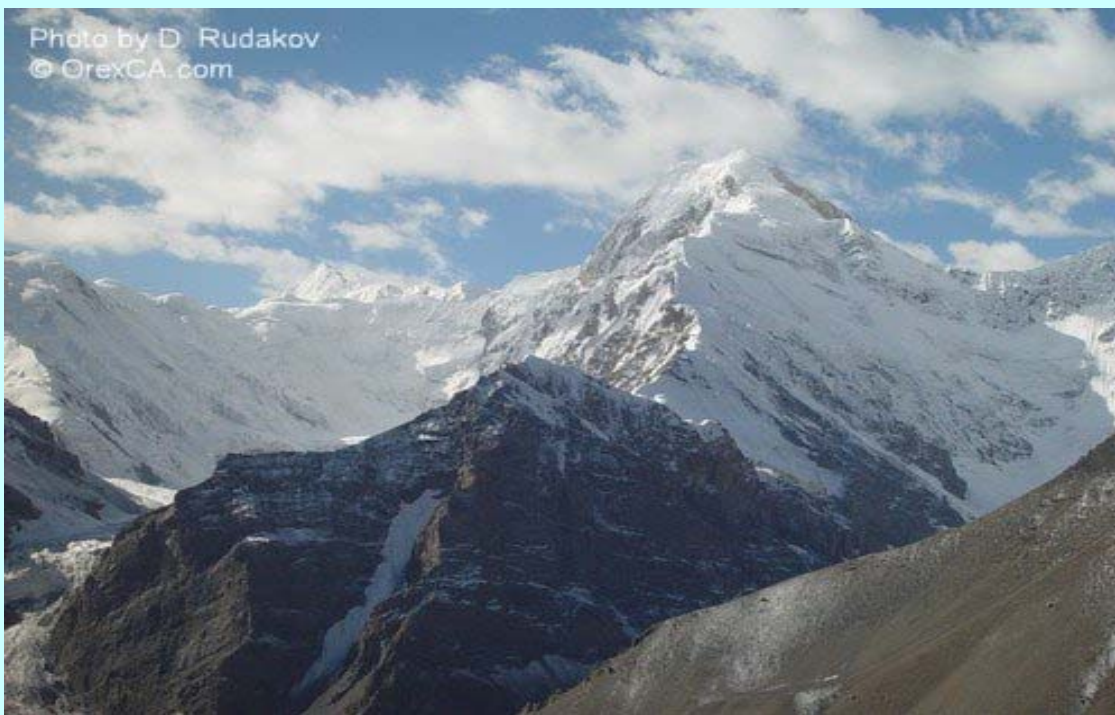
Глава 6. Инфраструктура транспорта страны.....103-114

Глава 7. Особенности экономического развития.....115-131

Глава 8. Перспективы и политика Кыргызстана....132-141

Литература.....143

Кыргызская Республика



Кыргызская Республика расположена на северо - востоке Средней Азии, занимая часть Тянь-Шаня и северные цепи Памиро - Алая. 94% территории страны занимают горы. Средняя высота - 2750 м над уровнем моря. Общая площадь республики - 198,5 тыс. км². Кыргызстан граничит: на севере - с Казахстаном, на западе и северо-западе - с Узбекистаном, на юго-западе - с Таджикистаном и на юге и юго-востоке - с Китаем (протяженность границы 1049 км). Общая длина границ Кыргызстана - 4503 км. Границы проходят в основном по естественным рубежам - гребням высоких горных хребтов и рекам, лишь местами они опускаются на равнины Чуйской, Таласской и Ферганской долины. Территория Кыргызской Республики простирается с запада на восток на 900 км., с севера на юг на 410 км. и лежит примерно между 39° и 43° северной широты. Наиболее высоко поднятая часть территории республики находится на ее восточной окраине. Здесь, в горном узле, пограничном с Китаем, возвышаются высочайшие точки всей Тянь-шаньской горной системы - пик Победы (7439 м) и Хан-Тенгри (6995 м). Отсюда хребты веерообразно расходятся на запад и юго-запад, создавая обособленные параллельные цепи, простирающиеся, в основном, в широтном направлении до 300 - 400 км. На крайней южной границе республики с Таджикистаном выделяется высочайший Чон-Алайский (Заалайский) хребет, где находится вторая по высоте вершина Кыргызстана - пик Ленина (7134 м). Страна обладает уникальными природными условиями и ресурсами, благоприятных не только для успешного экономического развития, но и горного туризма.

Предисловие для преподавателей

Конец 20 и начало 21 веков характеризуются глобальными изменениями в мире - экономического, социального и политического характера. Эти изменения были вызваны процессами перехода мирового сообщества в новую постиндустриальную эпоху развития, усложнением социально-экономического положения стран и мирового сообщества в целом. Отсюда, как следствие происходящих процессов и их научного исследования наблюдается процесс формирования новой науки, включающую в себя экономическую, социальную и политическую географию мира, отдельных регионов и стран.

Особое место в таком развитии принадлежит горным странам, к каковым относится Кыргызская Республика. Это связано не только с особенностями проживания и хозяйствования в таких экстремальных условиях, какие мы видим на территории Кыргызстана, но и наличием природных богатств и экологических чистых районов в пределах горных территорий. К тому же, имея довольно протяженную границу с Китайской Народной Республикой, на территории которой формируется один из самых крупных международных рынков мира, делает особенным изучение экономической, социальной и политической географии Кыргызстана в фокусе мировой системы стран.

Другой причиной написания данной учебной монографии было не только отсутствие каких либо публикаций, а тем более учебных материалов по оценке Кыргызстана в мировом развитии, но и желание автора дать насколько это возможно более полную и объективную информацию о реальном природном и экономическом потенциале Кыргызской Республики.

Задача подготовленного автором книги дать характеристику современного состояния и перспектив социально-экономического и политического развития Кыргызстана в международном и региональном плане. Учебная монография, в качестве пособия по Дополнительному чтению, призвана помочь студентам в изучении курсов: «Международная экономика», «Экономическая и социальная география зарубежных стран», «Экономическая, социальная и политическая география Кыргызстана» и ряда других дисциплин.

В соответствии с поставленными задачами содержание книги включает в себя три части: в Части 1 рассмотрены общие вопросы развития стран в пространственно-географическом - в международном и региональном аспектах. Часть 2 посвящена характеристике Кыргызстана на современном этапе и перспективам ее развития в сложившейся системе стран мира.

Предисловие для студентов

Наука, образование, как это не странно, также подвержены определенным стереотипам или консервативному использованию сложившейся точки зрения и даже пониманию. К примеру, всегда считалось, что страна обладающая природными ресурсами или имеющая выход к морю обладает большими возможностями и перспективами в успешном экономическом развитии. Что верно, но ... отчасти. Современный этап развития стран мира показывает нам примеры и другого плана, когда страны, не обладая практически никакими ресурсами, например, Япония, Италия и другие, добиваются впечатляющих успехов в экономическом развитии.

И далее. Часть ученых и, в большей степени политики, считают, что некоторые страны, по их мнению «несут на себе бремя сложившегося обстоятельства их «неудобного географического положения».

«Географическое положение Кыргызстана, характеризующееся отсутствием непосредственного выхода к морским портам и удаленностью от основных мировых центров экономического и социального развития...

.... что привело, наряду с другими причинами, к серьезным социально-экономическим последствиям (Отчет ПРООН, Бишкек, 2005)

Отсюда этим странам нет никакой перспективы в их будущем развитии как «быть в хвосте у более развитых стран». Более того, такие страны должны принять «заранее подготовленные правила игры и согласиться избрать предлагаемый вариант экономического развития».

Кстати, такое же мнение высказывается и о Кыргызстане, не принимая во внимание уникальные природные богатства этой страны и выгодное соседство с быстро развивающимся Китаем.

Поэтому подобного рода высказывания можно отнести к проявлениям «географического фатализма» и с научной точки зрения они не только абсурдны, но и вредны.

В этой связи трудно не согласиться с высказыванием известного российского ученого-географа Лаврова С.Б., писавшего о России

«...сейчас уже трудно сказать, кто положил начало «экологическому мазохизму» - крайне негативному ее видению состояния окружающей среды в России, какому-то тотальному самоуничтожению, «доказательствам, что мы самые, самые плохие...»

Полагаю, сказанные им слова в полной мере можно, к сожалению, отнести и к сложившемуся восприятию Кыргызстана и перспектив его развития.

Более того, неверность суждений, а ряде случаев и необъективность таких высказываний рождает, по

меньшей мере, следующее – либо в нашем обществе в действительности отсутствует реальная, правдивая картина истинного положения Кыргызстана на карте мира, либо каким-то образом создается превратное представление о Кыргызстане как о стране без перспективного будущего.

В этой связи предлагаемая книга должна расширить ваши знания о Кыргызстане, ее месте и роли в мировой системе стран, но и одновременно с этим показать пути объективного и научного понимания и оценки нового положения страны, вступившей в своем развитии в 21 век.

Надеюсь, предлагаемая читателю книга поможет в определенной мере восполнить тот существующий вакуум информации и недопонимания и поможет сформировать ясное представление об истинном положении и перспективах развития Кыргызской Республики.

В соответствии с поставленной задачей построена структура предлагаемой книги. Она закономерно подразделена на две части:
Географическое разделение труда и типология стран мира (I),
Экономико-территориальная оценка Кыргызстана (II)

Текст книги, по мере необходимости, иллюстрируется графиками и таблицами, почерпнутыми из различных источников, в том числе и международных. Особый интерес для читателя, надеюсь, вызовут новые материалы по экономической и

социальной характеристике стран мира, в том числе и Кыргызской Республике. Они освещают такое развитие стран за период с 2000 по 2007 годы и даже на перспективу до 2030 года.



Бобушев Т.С. январь, 2007

ГЕОГРАФИЧЕСКОЕ РАЗДЕЛЕНИЕ ТРУДА И ТИПОЛОГИЯ СТРАН МИРА

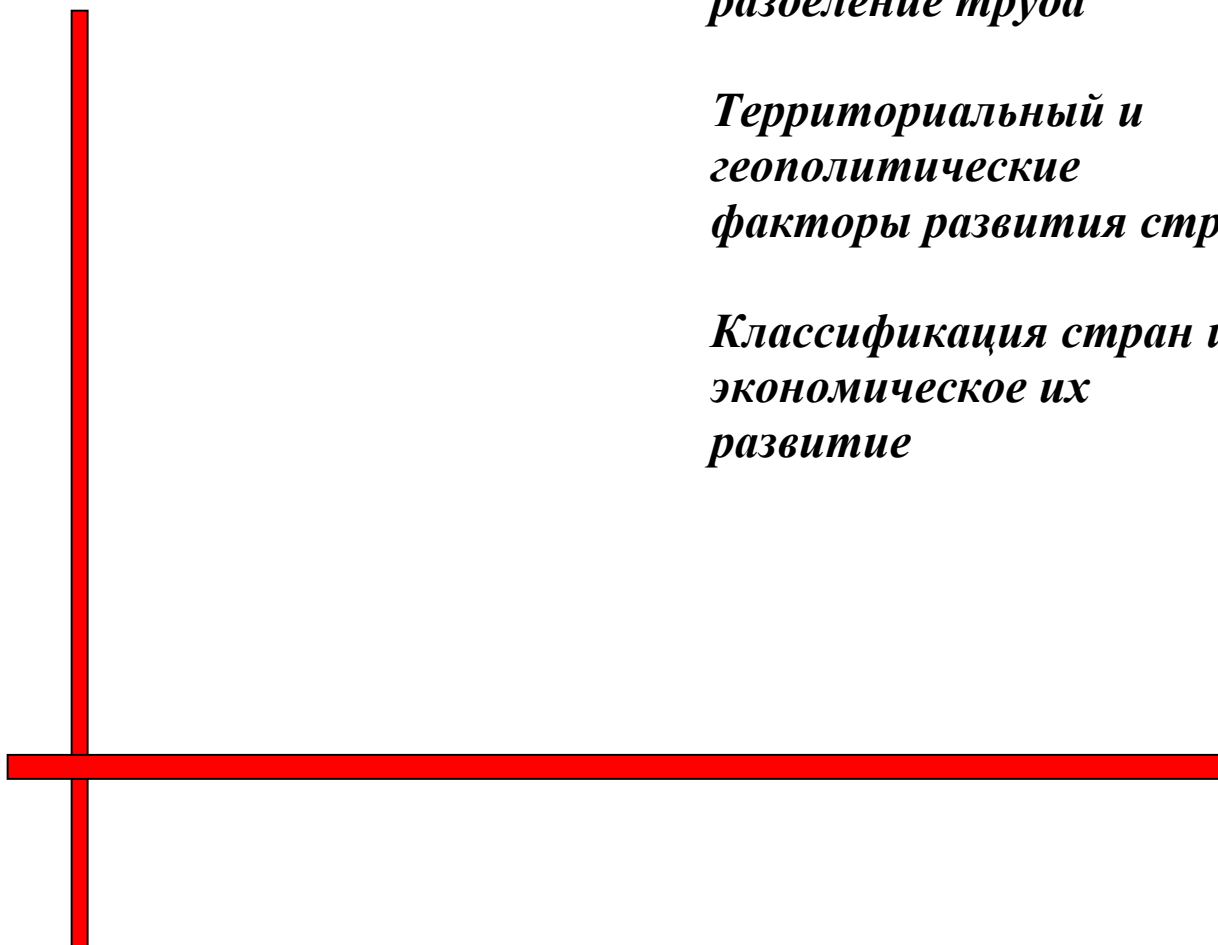
I

*Общественно-
территориальное
разделение труда*

*Международное
разделение труда*

*Территориальный и
геополитические
факторы развития стран*

*Классификация стран и
экономическое их
развитие*



ОБЩЕСТВЕННО-ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ РАЗДЕЛЕНИЕ ТРУДА

Пространственную (территориальную) форму разделения труда называют *географическим разделением труда*. Основное условие географического разделения труда - различие мест производства и потребления конечной готовой продукции. Другими словами *общественно-территориальное разделение труда (ОТРТ) есть результат специализированного экономического развития компактно расселенного населения на определенной территории*. Формой проявления общественно-территориального разделения труда является взаимосвязанный торговый обмен продукцией и услугами между отдельными территориями, регионами, странами. Важнейшим условием ОТРТ является принцип сравнительного преимущества производства конечного продукта, товара от места производства.

Этот принцип означает, что любая страна может извлечь выгоду из внешней торговли, если она специализируется в производстве и экспорте тех товаров, которые она может произвести с относительно низкими издержками. Или, напротив, страна импортирует те товары, которые она производит с относительно высокими издержками, в которых она относительно менее эффективна, чем другие страны.

Итак, ОТРТ есть результат взаимного проявления экономического развития и особенности расселения людей. Если экономическое развитие представляется в виде специализации и развития торговли, то особенность расселения различается расселением в пределах равнинных и горных территорий и характером расселения городского и сельского населения на определенной территории.

В то же время главной особенностью проявления принципа сравнительного преимущества является

Несмотря на простоту объяснения и действия данного принципа теория сравнительного преимущества не имеет значительного числа последователей, поскольку она имеет ряд своих ограничений. Экономисты допускают, что данная теория хорошо работает в условиях конкурентной экономики с гибкими ценами и зарплатами и изменений в течение определенного времени, места выращивания, климатических условий, но в большей степени риск связан с ценой конечной продукции.

Она имеет больше последователей в период экономического роста и может служить, как мне кажется, одной из основ для активизации экономики в рамках программы по национальному управлению экономическим развитием Кыргызстана.

зависимость производства исключительно только от относительных издержек.

Правительство может обеспечить равновесие между транспортными издержками и риском (гарантии на цены выращенной продукции) и способствовать развитию более эффективному рынку (но правительство, к сожалению, также может, и часто это делает, сдерживать развитие рынка).

К примеру, цена пшеницы в большей степени зависит не от фактических затрат на ее производство, а от ее перевозки к месту переработки. При этом самым важным барьером на пути рыночной специализации сельского хозяйства в Кыргызстане, в условиях сложных природно-территориальных условий и отсутствия разветвленной и взаимосвязанной транспортной сети являются транспортные издержки. Перевозка пшеницы и других выращиваемых культур, в основном, из «наиболее» сельскохозяйственных регионов – Нарынской и Таласской областей, в столицу Кыргызстана и ее пригороды, оказывает серьезное влияние на конечную прибыль от продажи. В конечном счете, отсутствие предприятий по переработке растениеводческой продукции, и дальность их перевозки оказывают «незримое», но существенное влияние на специализацию регионов.

Совершенствование транспортной системы и вследствие этого сельскохозяйственных рынков могут явиться основными факторами, оказывающими влияние на производительность сельскохозяйственной продукции. Это в равной степени имеет значение и для продукции животноводства, особенно для тех видов, которые имеют короткий срок использования.

Таким образом, в общественно-территориальном разделении труда различают два случая. В одном случае страна ввозит какой-либо продукт из другой страны, что означает, что страна по имеющимся ресурсам не может его произвести. В другом случае страна вывозит продукт, который она может произвести у себя внутри, но затраты на его производство будут больше. При этом горные территории имеют ряд специфических особенностей, оценку которых следует проводить с других позиций, нежели исходя из существующих показателей места и значения страны в мировом развитии и ее положения в экономическом рейтинге стран мира. Это связано, в первую очередь, с особенностями горных стран, в

которых от 50 до 90 % и даже более территорий заняты высокогорными участками, создающие экстремальные условия как для проживания, так и для хозяйствования. Отсюда, необходима разработка новых показателей или даже матрицы взаимозависимости показателей оценки экономического потенциала и развития горной страны.

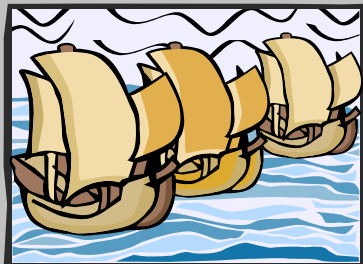
Территориальное разделение труда

Различают несколько видов территориального разделения труда:

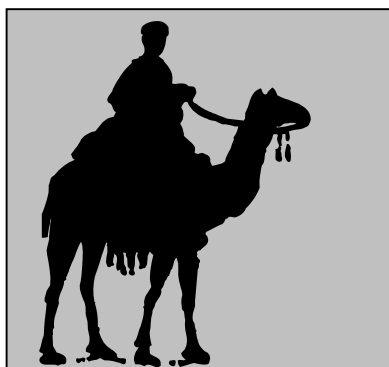
- *общее разделение труда*, осуществляемое между целостными территориями (странами или экономическими районами, в рамках одной страны),
- *специальное разделение труда* между промышленными центрами или крупными городами,
- *специализированное разделение труда* между разобщенными территориями и различными населенными пунктами,
- *сезонное распределение труда*, связанное с сезонным смещением фаз производства,
- *эпизодическое разделение труда*.

Становление географического разделения труда

В историческом прошлом обмен между странами как начало проявления географического разделения труда ограничивался небольшими территориями, что было связано прежде всего с уровнем развития транспортных средств в развитии торговли. При этом страны, имевшие выход к морю, также приобретали большую возможность участия в межрегиональном или межтерриториальном обмене продукцией. Центром основных торговых обменов в древнее время по праву может считаться район Средиземноморья, а также районы, прилегающие к Индии и к странам юго-восточной Азии.



... выход к морю и мореплавание было, остается и поныне одним из важнейших форм международного обмена между странами мира...



...одним из важнейших сухопутных торговых путей из Европы в Азию был и остается Шелковый Путь...

В средние века центр межгосударственных обменов перемещается в Европу, включая не только такие страны как Франция, Италия, Португалия и Испания, но, естественно, Великобритания и, конечно, Россия.

Одновременно с морскими путями международные торговые пути формируются и на суше из Европы через Среднюю Азию и далее на восток – в Индию и Индокитай. Складывающиеся торговые отношения между странами мира способствовали не только экономическому развитию стран и новым географическим открытиям, но и развитию цивилизаций как на западе, так и на востоке.

Таким образом, географические открытия новых земель и развитие транспорта шло параллельно и взаимосвязано с географическим разделением труда, что в конечном счете привело к экономическому и культурному взаимовлиянию разных стран, культур, цивилизаций.

Рост потребностей населения одной страны, территорий должен был удовлетворяться за счет производства или использования ресурсов другой страны. Расширение возможностей такого использования в конечном счете приводило к росту объема и уровня производительности труда в передовых странах, тем самым создавая условия для более углубленного разделения труда.

Такое развитие географического разделения труда проявлялось как вширь, пространственно, так и вглубь, специализированно, когда в процесс обмена вовлекались все новые страны и новые отрасли хозяйств различных стран.

Дальнейшее географическое разделение труда способствовало формированию не только международному географическому разделению труда, но и разделению труда между городом и деревней, горными и равнинными странами, формированию региональных и международных рынков, международной специализации стран мира и специализации стран в области производства и продажи готовой продукции или сырья на международном уровне и в рамках

регионального территориального сотрудничества.

Следует отметить, что географическое разделение труда особенным образом проявилось и проявляется в отношении горных и равнинных стран. Помимо значительных различий в уровне экономического развития горных стран в сравнении с равнинными, они имеют также ряд существенных отличий, вызывающих пристальное внимание стран, правительств, международного сообщества к горным странам. Это связано, в первую очередь, наличием экологически чистых районов в пределах горных территорий, что, в значительной мере определяет условия для экологически безопасного проживания на данных территориях. Однако, горные страны, характеризующиеся наличием суровых климатических условий, оцениваются, помимо других условий, относительно невысоким уровнем экономического развития.

При этом не секрет, что горные страны в большинстве своем, благодаря сложным горным условиям развития, являются сдерживающим фактором для более широкого освоения и даже переселения граждан равнинных стран в горные.

На фоне существующих сложностей с освоением горных стран и созданием условий для более стабильного устойчивого человеческого развития находится проблема учета перспектив развития горных стран, к каковым относится Кыргызстан.

Суть проблемы в том, чтобы пересмотреть устаревшие понятия относительно группы развивающихся стран мира и предложить новые подходы и методы оценки и анализа их будущего развития.

Факторы географического разделения труда

К числу основных факторов географического разделения труда относятся – *особенность или характер расселения населения на определенных территориях и специализация в экономическом развитии территории.*

К числу горных стран, как правило, относят страны, большая часть территории которых (более 2\3) находится на высоте более 1000 метров над уровнем моря. На сегодняшний день насчитывается таких 15 стран, расположенных почти по всем континентам мира. Особое положение в группе горных стран занимают 4 страны, в которых более 90% территории расположены на высоте более 1500-2000 метров над уровнем моря. К таким странам относят Кыргызстан, Таджикистан, Непал, Бутан.

Несмотря на то, что горные страны занимают небольшую часть суши они обладают уникальными ресурсами, в которых остро нуждаются равнинные страны. Это прежде всего огромные запасы пресной воды. Именно поэтому мысли граждан равнинных стран устремлены в горы. Однако, жизнь в горах имеет резкие отличия от уровня жизни равнинных стран. Задача заключается в том, чтобы обеспечить определенные условия для улучшения жизни жителей горных стран и поднять их уровень жизни на соответствующий или приближающийся к уровню жизни жителей равнинных стран.

Естественно, что следует различать особенность расселения населения в пределах горных и равнинных территорий, что и оказало свое влияние также и на специфику городского и сельского расселения населения.

Современная характеристика населения мира

Согласно прогнозу роста населения мира, в соответствии с материалами ООН за 2006 г., в списке самых многонаселенных стран произойдут заметные перемены. В соревновании стран-миллиардеров – Китая и Индии – верх возьмет Индия, что ученые предсказывали уже давно. Теперь предсказание подкорректировано. Самой многонаселенной страной Индия должна стать в 2030 году – на пять лет раньше, чем говорилось в прошлых прогнозах. В Китае уровень рождаемости составляет 1,7 ребенка на женщину, в Индии этот показатель примерно равен 3. Для всех остальных стран миллиард жителей – дело очень далекого будущего, более далекого, чем 2050 год. Третье место в списке самых многонаселенных государств должны сохранить США, чье население даже в 2050 году будет выглядеть не таким уж и большим по сравнению с индийским или китайским – всего 395 млн. человек. На четвертое место в мире должен выйти Пакистан, чье население к середине XXI века почти удвоится – со 157 млн. до 305 млн. человек. В результате он оттеснит на пятое место Индонезию (285 млн. человек в 2050 году). Почти удвоит население за неполные полвека и Нигерия – со 132 млн. до 258 млн. человек, поднявшись в результате с девятой на шестую строчку в мировом рейтинге.

Несложно заметить, что демографические взрывы запланированы исключительно в развивающихся странах. Во многих промышленно развитых странах население к середине столетия останется на нынешнем уровне, а кое-где даже уменьшится. Так, не ожидается особых перемен в Австрии, Бельгии,

Греции, Нидерландах, Португалии, Финляндии, Франции, Швейцарии. В Восточной Европе, в отличие от Западной, предвидится убыль населения. В Болгарии число жителей снизится с 7,7 млн. до 5 млн., в Хорватии – с 4,6 млн. до 3,7 млн., в Венгрии – с 10 млн. до 8,2 млн., в Чехии – с 10,2 млн. до 8,4 млн., в Польше – с 39 млн. до 32 млн.

На пространстве СНГ также произойдут следующие изменения: Азербайджан–1,2 млн. прироста, Армения–0,5 млн. убыли, Белоруссия–2,7 млн. убыли, Грузия–1,5 млн. убыли, Казахстан – 1,8 млн. убыли, **Киргизия**–1,4 млн. прироста, Молдавия – 0,9 млн. убыли, Туркмения – 1,9 млн. прироста. В Таджикистане и Узбекистане ожидается рост народонаселения примерно в 1,5 раза (с 6,5 млн. до 10,4 млн. и с 27 млн. до 39 млн. человек, соответственно).

А вот на Украине, наоборот, предвидится резкое падение численности населения, чуть ли не вдвое – с 46 млн. до 26 млн. человек. Заметно уменьшится и число жителей России – со 143 млн. до 112 млн. человек, в результате чего эта страна из 7-й по населению в мире превратится в 17-ю, пропустив вперед, например, Вьетнам и Египет.

Согласно прогнозам демографов, рост населения Земли будет обеспечен не только за счет высокой рождаемости, но и за счет увеличения продолжительности жизни. Если сейчас на планете насчитывается порядка 86 млн. жителей, имеющих возраст старше 80 лет, то к середине столетия таких людей будет почти 400 млн.

Мировые демографические оценки и прогнозы

Несмотря на то, что численность населения мира продолжает расти, в более развитых регионах в целом она почти не меняется, а весь прирост населения мира происходит за счет менее развитых регионов. Особенно быстрый прирост населения характерен для группы 50 наименее развитых стран.

... в странах СНГ, в ближайшие годы, в большинстве стран произойдет снижение роста населения...

В более развитых странах мира показатели рождаемости ниже уровня воспроизводства населения и ожидается, что эта тенденция сохранится до 2050 года. По-прежнему высокие показатели смертности в развитых странах. В странах с рыночной экономикой эти показатели остаются на низком уровне и продолжают снижаться, однако в некоторых странах с переходной экономикой они оставались на том же уровне или даже росли, главным образом, в результате ухудшения социально-экономических условий и в некоторых случаях из-за распространения ВИЧ/СПИДа. В большинстве развивающихся стран также наблюдается снижение показателей смертности, однако в странах, наиболее пострадавших от эпидемии ВИЧ/СПИДа, показатели смертности повышаются.

Таким образом, как известно, к июлю 2005 года население мира составило 6,5 миллиарда человек, т.е. на 380 миллионов человек больше, чем в 2000 году, что означает прирост населения в количестве 76 миллионов человек в год. Несмотря на снижение показателей рождаемости, прогнозируемых на период 2005–2050 годов, мировая численность населения при варианте со средним уровнем рождаемости достигнет, как ожидается, 9,1 миллиарда человек, и до середины века ежегодный прирост населения будет составлять 34 миллиона человек.

В настоящее время на развивающиеся страны приходится 95 процентов всего прироста населения, на развитые страны – 5 процентов. Согласно варианту со средним уровнем рождаемости к 2050 году население более развитых стран в целом будет медленно сокращаться приблизительно на 1 миллион человек в год, а прирост населения развивающихся стран будет ежегодно составлять 35 миллионов человек, из которых 22 миллиона человек будет приходиться на наименее развитые страны.

Рост численности населения в будущем в значительной степени зависит от тенденций в области рождаемости. Согласно варианту со средним

...на развивающиеся страны приходится 95 процентов всего прироста населения, на развитые страны – 5 процентов...

уровнем рождаемости прогнозируется снижение показателей рождаемости с 2,6 ребенка на женщину сегодня до чуть больше двух детей на женщину в 2050 году. Если бы показатель рождаемости оставался хотя бы на половину пункта выше показателя, прогнозируемого в среднем варианте, то к 2050 году численность населения мира увеличилась бы до 10,6 миллиарда человек. При снижении этого показателя на половину пункта ниже среднего варианта численность населения к середине 21 века составила бы 7,6 миллиарда человек. Это означает, что в мировом масштабе численность населения до 2050 года будет неизбежно увеличиваться, даже если падение рождаемости ускорится.

Таблица 1
Численность населения мира, основных групп стран и основных регионов в 1950, 1975, 2005 и 2050 годах при разных вариантах прогнозирования

Основной регион	Население (в млн. человек)			Численность населения в 2050 году (в млн. человек)			
	1950 год	1975 год	2005 год	Низкий уровень рождаемости	Средний уровень рождаемости	Высокий уровень рождаемости	Неизменный уровень рождаемости
Весь мир	2 519	4 074	6 465	7 680	9 076	10 646	11 658
Более развитые регионы	813	1 047	1 211	1 057	1 236	1 440	1 195
Менее развитые регионы	1 707	3 027	5 253	6 622	7 840	9 206	10 463
Наименее развитые страны	201	356	759	1 497	1 735	1 994	2 744
Другие менее развитые страны	1 506	2 671	4 494	5 126	6 104	7 213	7 719
Африка	224	416	906	1 666	1 937	2 228	3 100
Азия	1 396	2 395	3 905	4 388	5 217	6 161	6 487
Европа	547	676	728	557	653	764	606
Латинская Америка и Карибский бассейн	167	322	561	653	783	930	957
Северная Америка	172	243	331	375	438	509	454
Океания	13	21	33	41	48	55	55

Источник: Отдел народонаселения Департамента по экономическим и социальным вопросам Секретариата Организации Объединенных Наций (2005 год). *Мировые демографические перспективы: Обзор 2004 года. Основные выводы*. Нью-Йорк: Организация Объединенных Наций.

Численность населения развитых стран в целом в результате низких и сокращающихся темпов прироста в период 2005–2050 годов останется, как ожидается, фактически неизменной и будет составлять 1,2 миллиарда человек, тогда как

численность населения 50 наименее развитых стран, напротив, согласно прогнозу, увеличится более чем в два раза — с 0,8 миллиарда человек в 2005 году до 1,7 миллиарда человек в 2050 году. В остальных развивающихся странах также прогнозируется рост численности населения, хотя и более медленными темпами, и в период 2005–2050 годов она увеличится с 4,5 миллиарда человек до 6,1 миллиарда человек.

Таблица 2
Среднегодовые темпы изменения общей численности населения и численности населения в крупных возрастных группах в разбивке по основным регионам, 2005–2050 годы (средний вариант)

Основной район	0–14	15–59	60+	80+	Общая численность населения
Весь мир	0,01	0,63	2,39	3,37	0,75
Более развитые регионы	-0,14	-0,38	1,10	2,13	0,05
Менее развитые регионы	0,03	0,82	2,88	4,19	0,89
Наименее развитые страны	1,02	2,15	3,32	4,03	1,84
Другие менее развитые страны	-0,29	0,54	2,84	4,21	0,68
Африка	0,87	2,00	3,12	3,86	1,69
Азия	-0,29	0,47	2,70	4,04	0,64
Европа	-0,36	-0,75	0,90	1,98	-0,24
Латинская Америка и Карибский бассейн	-0,38	0,61	2,98	3,99	0,74
Северная Америка	0,23	0,37	1,67	2,30	0,62
Океания	0,09	0,65	2,11	2,89	0,81

Источник: Отдел народонаселения Департамента по экономическим и социальным вопросам Секретариата Организации Объединенных Наций (2005 год). *Мировые демографические перспективы: Обзор 2004 года. Основные выводы*. Нью-Йорк: Организация Объединенных Наций.

развивающихся стран, большинство из которых составляют наименее развитые страны. Прогнозируется, что в период 2005–2050 годов численность населения увеличится по меньшей мере втрое в Афганистане, Буркина-Фасо, Бурунди, Гвинее-Бисау, Демократической Республике Конго, Демократической Республике Тимор-Лешти, Конго, Либерии, Мали, Нигере, Уганде и Чаде.

Ожидается, что численность населения 51 страны или районов, в том числе Германии, Италии, Японии, стран Балтии и большинства государств-

преемников бывшего Советского Союза, будет в 2050 году ниже, чем в 2005 году.

В период 2005–2050 годов на девять стран, как ожидается, будет приходиться половина прогнозируемого увеличения численности населения: Индия, Пакистан, Нигерия, Демократическая Республика Конго, Бангладеш, Уганда, Соединенные Штаты Америки, Эфиопия и Китай, которые перечислены в порядке их вклада в рост населения в течение этого периода.

Таблица 3
Суммарный коэффициент рождаемости во всем мире, по основным группам развития и основным районам в 1970–1975, 2000–2005 и 2045–2050 годах при различных вариантах прогноза

Основной район	Общий показатель рождаемости (число детей в расчете на одну женщину)					
	1970– 1975 годы	2000– 2005 годы	2045–2050 годы			
			Низкий уровень	Средний уровень	Высокий уровень	Неизменный уровень
Весь мир	4,49	2,65	1,56	2,05	2,53	3,50
Более развитые регионы	2,12	1,56	1,34	1,84	2,34	1,67
Менее развитые регионы	5,44	2,90	1,59	2,07	2,56	3,69
Наименее развитые страны	6,61	5,02	2,08	2,57	3,05	5,56
Другие менее развитые страны	5,28	2,58	1,42	1,92	2,41	3,06
Африка	6,72	4,97	2,03	2,52	3,00	5,50
Азия	5,08	2,47	1,42	1,91	2,41	2,98
Европа	2,16	1,40	1,33	1,83	2,33	1,45
Латинская Америка и Карибский бассейн	5,05	2,55	1,36	1,86	2,36	2,69
Северная Америка	2,01	1,99	1,35	1,85	2,35	1,99
Океания	3,23	2,32	1,42	1,92	2,42	2,72

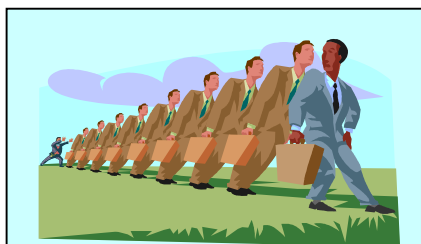
Источник: Отдел народонаселения Департамента по экономическим и социальным вопросам Секретариата Организации Объединенных Наций (2005 год). *Мировые демографические перспективы: Обзор 2004 года. Основные выводы.* Нью-Йорк: Организация Объединенных Наций.

В 2000–2005 годах среднемировой уровень рождаемости составлял 2,65 ребенка на женщину, что почти наполовину меньше уровня, зафиксированного в 1950–1955 годах (5 детей на женщину). По среднему варианту прогноза среднемировой уровень рождаемости к 2045–2050 годам сократится до 2,05 ребенка на женщину. Среднемировые показатели формирующиеся в настоящее время составляют 1,56 ребенка

на женщину, а к 2045–2050 годам прогнозируется его медленное увеличение до 1,84 ребенка на женщину.

В развитых странах в целом суммарный коэффициент рождаемости в группе наименее развитых стран этот показатель составляет 5 детей на женщину, а к 2045–2050 годам снизится наполовину – т.е. до 2,57 ребенка на женщину. В группе остальных развивающихся стран этот показатель уже находится на довольно низком уровне и составляет 2,58 ребенка на женщину; ожидается его дальнейшее снижение до 1,92 ребенка на женщину к середине века – таким образом, он вплотную приблизится к уровню, прогнозируемому беспрецедентных за всю историю значений (ниже 1,3 ребенка на женщину).

В 2000–2005 годах уровень рождаемости превышал 5 детей на женщину в 35 из 148 развивающихся стран, 30 из которых являются наименее развитыми странами. Кроме того, в некоторых странах Африки к югу от Сахары и южной части Центральной Азии эти показатели снижались более медленными темпами, чем предполагалось. В итоге на страны с высокой рождаемостью приходится 10 процентов мирового населения. И, наоборот, в 23 развивающихся странах, на долю которых приходится 25 процентов мирового населения, рождаемость упала ниже уровня, обеспечивающего воспроизводство населения. В эту группу стран входит Китай, где уровень рождаемости в 2000–2005 годах составляет, по оценкам, 1,7 ребенка на женщину.



рождаемость является одним из важнейших показателей, влияющих на продолжительность жизни людей в странах мира

Рождаемость и продолжительность жизни

Рождаемость в 44 развитых странах, на долю которых приходится 19 процентов мирового населения, в настоящее время очень низка. Во всех странах, за исключением Албании, рождаемость не обеспечивает воспроизводство населения, а в 15 странах, главным образом расположенных в Южной и

Восточной Европе, уровни рождаемости достигли беспрецедентных за всю историю значений (ниже 1,3 ребенка на женщину).

С периода 1990–1995 годов снижение рождаемости характерно для большинства развитых стран. Лишь в немногих странах, таких, как Бельгия, Германия, Нидерланды, Соединенные Штаты Америки и Франция был зафиксирован их незначительный рост.

Таблица 4

Показатели ожидаемой продолжительности жизни при рождении во всем мире, основных группах развития и основных регионах в 2000–2005 годах и в 2045–2050 годах

<i>Основной регион</i>	<i>2000–2005 годы</i>	<i>2045–2050 годы</i>
Весь мир	65,4	75,1
Более развитые регионы	75,6	82,1
Менее развитые регионы	63,4	74,0
Наименее развитые страны	51,0	66,5
Другие менее развитые страны	66,1	76,3
Африка	49,1	65,4
Азия	67,3	77,2
Европа	73,7	80,6
Латинская Америка и Карибский бассейн	71,5	79,5
Северная Америка	77,6	82,7
Океания	74,0	81,2

Источник: Отдел народонаселения Департамента по экономическим и социальным вопросам Секретариата Организации Объединенных Наций (2005 год). *Мировые демографические перспективы: Обзор 2004 года. Основные выводы.* Нью-Йорк: Организация Объединенных Наций.

Ожидается, что среднемировой показатель ожидаемой продолжительности жизни при рождении, который вырос с 47 лет в период 1950–1955 годов до 65 лет в период 2000–2005 годов, будет продолжать повышаться и в 2045–2050 годах достигнет 75 лет. В более развитых регионах прогнозируется рост продолжительности жизни с 76 лет в настоящее время до 82 лет в середине века. Среди наименее развитых стран продолжительность жизни составляет 51 год и, как ожидается, повысится в 2045–2050 годах до 67 лет. В остальных развивающихся

странах, находящихся в подобных условиях, прогнозируется повышение этого показателя с 66 лет в настоящее время до 76 лет к середине века.

В Восточной Европе смертность росла начиная с конца 80-х годов. В 2000–2005 годах продолжительность жизни в этом регионе (67,9 года) была ниже, чем в 1960–1965 годах (68,6 года).

В Ботсване, Лесото и Свазиленде также прогнозируется сокращение численности населения, поскольку число умерших превысит число родившихся. В большинстве других развивающихся стран, затронутых эпидемией, население будет расти вследствие того, что фиксируемые в них умеренные или высокие показатели рождаемости более чем компенсируют рост смертности.

Главным следствием падения рождаемости, особенно в сочетании с ростом продолжительности жизни, является **старение населения**, при котором доля пожилых людей в общей численности населения возрастает по сравнению с долей более молодых людей. Ожидается, что на глобальном уровне число пожилых людей в возрасте 60 лет или старше почти утроится, увеличившись с 672 млн. в 2005 году почти до 1,9 млрд. в 2050 году. В настоящее время 6 из каждых 10 пожилых людей живут в развивающихся странах, а к 2050 году 8 из 10 пожилых будут жить в развивающихся странах.

Число людей в возрасте 80 лет или старше будет расти еще быстрее: с 86 млн. в 2005 году до 394 млн. в 2050 году. В развивающихся странах их численность увеличится с 42 млн. до 278 млн., что означает, что к 2050 году в развивающихся странах будет сосредоточено большинство самых пожилых людей.

В развитых странах доля населения в возрасте 60 лет или старше составляет в настоящее время 20 процентов, а к 2050 году прогнозируется ее увеличение до 32 процентов. Численность пожилого населения в развитых странах уже превысила численность детей (лиц в возрасте от 0 до 14 лет), а к 2050 году на каждого ребенка будет приходиться по два пожилых человека.



*главным следствием
падения рождаемости,
особенно в сочетании с
ростом
продолжительности жизни,
является старение
населения...*

В развивающихся странах прогнозируется увеличение доли населения в возрасте 60 лет или старше с 8 процентов в 2005 году до примерно 20 процентов в 2050 году.

Увеличение медианного возраста, т.е. такого возраста, при котором 50 процентов населения его старше и 50 процентов моложе, означает старение населения. Сегодня лишь в 11 развитых странах медианный возраст превышает 40 лет. К 2050 году в эту группу войдут 89 стран, в том числе 45 развивающихся стран. Старение населения, которое становится в развитых странах повсеместно распространенным явлением, также неизбежно и в развивающихся странах, где оно будет происходить более высокими темпами.

В странах, где рождаемость снизилась лишь незначительно и сохраняется на высоком уровне, старение населения будет происходить самыми медленными темпами. Согласно прогнозам, к 2050 году примерно в каждой пятой стране медианный возраст не будет превышать 30 лет. В наименее развитых странах будет самое молодое население. В 2050 году медианный возраст не будет превышать 23 лет в 11 наименее развитых странах – Афганистане, Анголе, Бурунди, Гвинее-Бисау, Демократической Республике Конго, Либерии, Мали, Нигере, Чаде, Экваториальной Гвинее и Уганде.

В период 2005–2050 годов международная нетто-миграция в более развитые регионы прогнозируется на уровне 98 млн. человек, т.е. в среднем 2,2 млн. человек в год. Такое же количество людей покинет менее развитые регионы. В развитых странах мира такой показатель чистой миграции более чем компенсирует ожидаемое превышение числа смертей над числом рождений, которое составит 73 млн. в период 2005–2050 годов. Что касается развивающегося мира, то 98 млн. эмигрантов представляют собой чуть меньше 4 процентов ожидаемого прироста населения.

В период 2000–2005 годов нетто-миграция в 74 странах была положительной. В 64 из них нетто-



основной вектор миграции населения в мире – из развивающихся в развитые страны, что может привести к сокращению населения в странах третьего мира...



миграция содействовала росту населения, а в 7 странах изменила тенденции к снижению численности населения на противоположную (Австрия, Германия, Греция, Италия, Словакия, Словения и Хорватия). В трех странах миграция замедлила, но не компенсировала, сокращение численности населения (Венгрия, Российская Федерация и Чешская Республика).

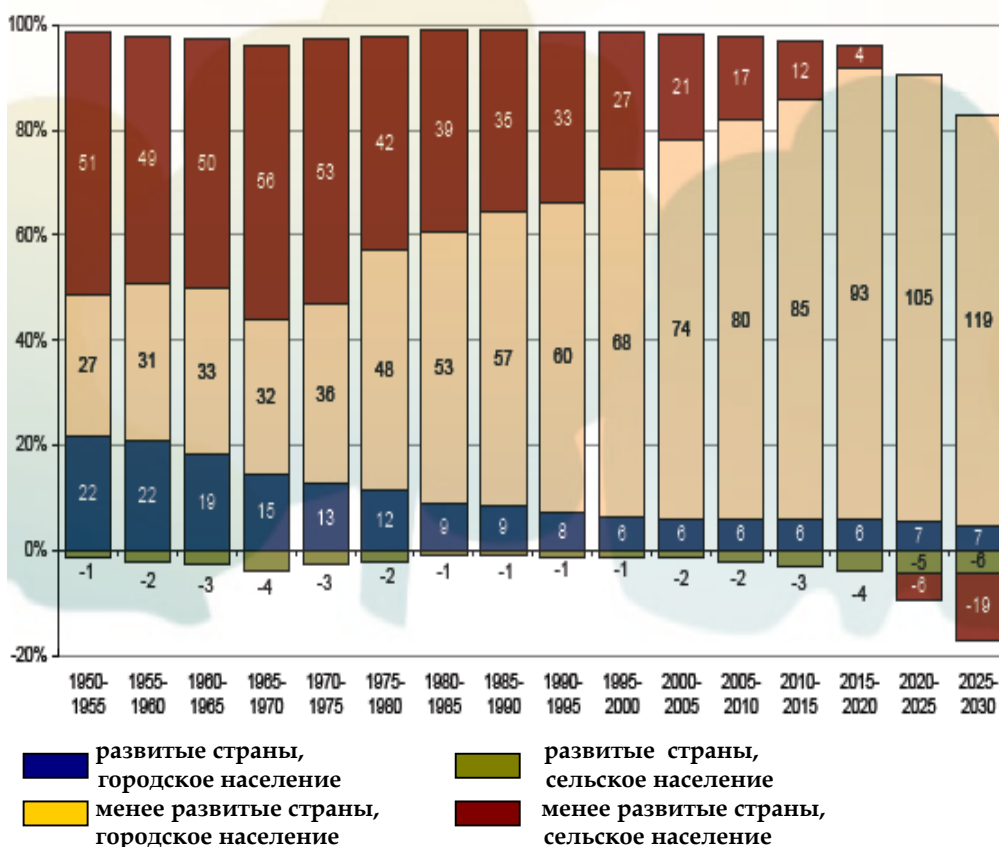
Что касается среднегодовых объемов нетто-миграции в 2005–2050 годах, то, согласно прогнозам, основными принимающими странами будут Соединенные Штаты Америки (1,1 млн. мигрантов в год), Германия (202 000), Канада (200 000), Соединенное Королевство (130 000), Италия (120 000) и Австралия (100 000), а основными поставщиками мигрантов будут Китай (-327 000 мигрантов в год), Мексика (-293 000), Индия (-241 000) и другие.

Городское и сельское население мира

Население мира, согласно прогнозам ООН, увеличится на 1,7 миллиарда человек - от 6,5 миллиардов в 2005 к 8,2 миллиардам в 2030. Почти весь рост населения мира, в выше указанный период, произойдет за счет менее развитых стран. При этом ожидаемый прирост населения на мировом уровне будет прежде всего обеспечен ростом городского населения менее развитых стран.

Рост городского населения, в определенной мере, будет связан со снижением роста сельского населения в мире в последующие 25 лет и при этом городское население пополняется ежедневно почти на 180 000 человек. В соответствии с графиком, иллюстрирующим влияние роста городского и сельского на общий рост населения (см.Рис.1), доля мирового населения, живущего в развитых странах, при этом характеризуется снижением с 15 % в 1950 г. до 32% в 2030 г.

Рис. 1. Влияние роста городского и сельского населения на общий рост населения, 1950-2030 гг.



Продолжим анализ динамики городского и сельского населения Кыргызстана на мировом и региональном фоне, для чего приведем данные по Южно-Центральному Азиатскому региону (см. Таблицу 5).

Несмотря на общий, хотя и не совсем значительный рост населения страны и рост абсолютных значений городского и сельского населения в нашей стране, по-прежнему доля населения, проживающего на селе высока – более 60%. Подобная картина в целом характерна для всего региона Центральной Азии, за исключением Республики Казахстан, где доля городского населения составляет 57.3 %. Доля сельского населения в общем объеме населения наиболее высока в Таджикистане, почти 75%.

Соотношение городского и сельского населения

таблица 5

Регион, страна	Население (тыс.чел.)			доля городского населения в %
	Городское	Сельское	Общее	
Южно-Центральная Азия				
Афганистан.....	6 839	23 024	29 863	22.9
Бангладеш.....	35 863	106 259	141 822	25.1
Бутан.....	240	1 923	2 163	11.1
Индия.....	316 942	786 428	1 103 371	28.7
Иран.....	46 530	22 985	69 515	65.9
Казахстан.....	8 496	6 328	14 825	57.3
Кыргызстан.....	1 884	3 379	5 264	35.8
Непал.....	4 276	22 857	27 133	15.8
Пакистан.....	55 040	102 895	157 935	34.9
Таджикистан.....	1 606	4 901	6 507	24.7
Туркменистан.....	2 235	2 598	4 833	48.2
Узбекистан.....	9 775	16 838	26 593	38.7

Источник: ООН, Департамент Экономических и социальных вопросов, отдел Народонаселения
Перспективы мировой урбанизации, 2005

Несмотря на различия городских и сельских поселений и относительный рост городских поселений, что характерно в основном для развитых стран, необходимо также внести изменения в типологию поселений. В качестве одного из критериев такого изменения можно воспользоваться предложением Алисова Н.В., Хорева Б.С., (2000 г.), рассчитавших отношение жителей к главным сферам общественного производства и все нарастающим процессом *урбанизации села*. Они предлагают различать городские и не городские поселения. В пределах городских поселений выделять два класса: города и городские поселки, в составе вторых : села и поселения несельскохозяйственного профиля.

Однако, принимая во внимание опережающие темпы роста сельского населения и в целом рост населения развивающихся стран, где отмечается высокая доля сельского населения, такая классификация требует уточнений и корректировки. По-видимому, следует выделять: села и

урбанизированные села или сельские агломерации и города и городские агломерации.

**Численность населения стран Центральной Азии
рассчитано на 1980-2030 гг.**

таблица 6

Регион, страна \годы	1980	1990	2000	2010	2020	2030
Южно-Центральная Азия						
Афганистан.....	15 209	14 606	23 735	35 642	48 032	63 424
Бангладеш.....	82 185	104 047	128 916	154 960	181 180	205 641
Бутан.....	1 292	1 642	1 938	2 414	2 950	3 460
Индия.....	688 856	849 415	1 021 084	1 183 293	1 332 032	1 449 078
Иран.....	39 330	56 674	66 365	74 283	85 036	92 253
Казахстан.....	14 919	16 500	15 033	14 802	14 883	14 556
Кыргызстан.....	3 627	4 395	4 952	5 567	6 094	6 431
Непал.....	15 159	19 114	24 431	29 891	35 679	41 424
Пакистан.....	79 297	111 698	142 648	175 178	211 703	246 322
Таджикистан.....	3 953	5 303	6 159	6 992	8 216	9 237
Туркменистан.....	2 861	3 668	4 502	5 163	5 811	6 270
Узбекистан.....	15 952	20 515	24 724	28 578	32 515	35 329

*Источник: ООН, Департамент Экономических и социальных вопросов, отдел Народонаселения
Перспективы мировой урбанизации, 2007*

Вопросы для повторения

1. Дайте определение понятие «общественно-территориальное разделение труда».
2. Типы территориального разделения труда.
3. Факторы географического разделения труда.
4. Дайте общую характеристику динамики населения.
5. Общие показатели и соотношение рождаемости и в странах мира, продолжительности жизни.

МЕЖДУНАРОДНОЕ РАЗДЕЛЕНИЕ ТРУДА

Развитие международного разделения труда находится в тесной связи с экономическим развитием стран, народонаселением, что в конечном счете формирует определенную структуру или типологию стран мира. Такая типология стран мира основывается прежде всего на следующих показателях:

- уровень экономического развития,
- степень вовлеченности в международное географическое пространство,
- структура экономики,
- экономический потенциал и т.д.



...в ряде опубликованных работах, в том числе учебниках, показатели темпов экономического развития часто совмещают с показателем среднедушевого распределения ВВП, что само по себе несколько «упрощает» картину истинного уровня развития страны, поскольку размывает возможность оценки экономического потенциала той или иной страны мира...

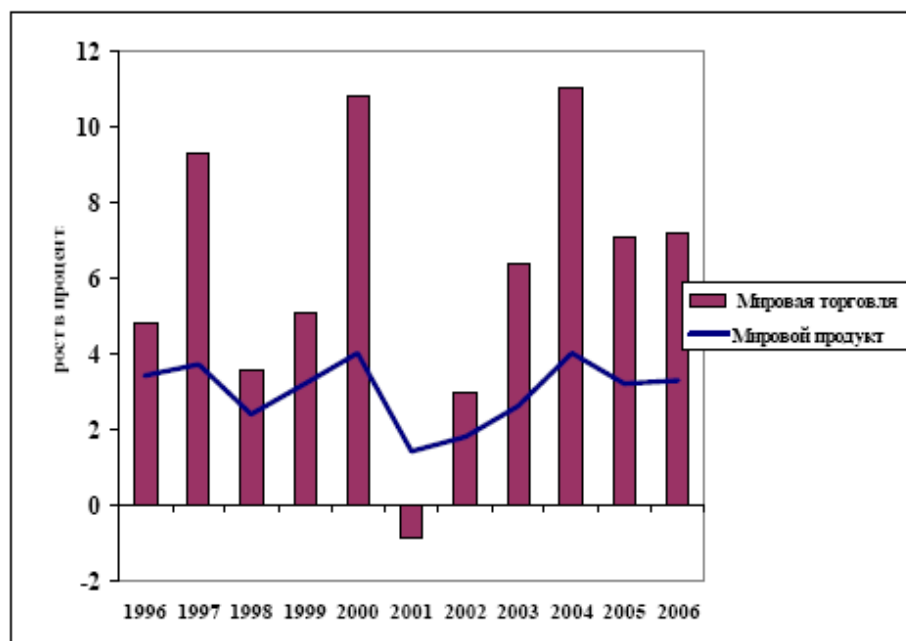
Несмотря на заманчивую простоту и кажущуюся логичность вышеназванных критериев типологии стран мира, имеющиеся показатели не только устарели, но и в ряде случаев не отражают истинного положения страны в мировом развитии. К тому же они часто размывают реальное положение дел в горных странах. Поэтому необходимо не только разработать новые системы оценки развития и потенциала развития горных стран, но и выявить определенные соотношения между базовыми показателями и наблюдаемыми экспериментальными данными.

И здесь нельзя не согласиться с результатами исследований и методикой оценки стран мира, предложенной российским ученым Болотиным Б.М. Он, на основании многолетних исследований пришел к выводу о недостаточности реальной оценки экономического уровня страны по показателю среднедушевого распределения ВВП на душу населения. По-видимому, показатель среднедушевого распределения ВВП можно использовать не столько для оценки реального уровня экономического развития, сколько для определения неравенства стран

мира. Помимо вышеотмеченных показателей не меньшее значение имеют данные о темпах экономического развития страны, которые как известно определяются за период 10, 20 и т.д. лет

Анализ материалов ООН по оценке экономического роста в мире заметно позволяет сделать следующие выводы. Темпы экономического роста характеризовались в целом замедлением в 2005 году после активного подъёма в 2004 году. При этом ожидалось, что мировая экономика будет продолжать расти умеренными темпами (около 3 процентов в год) и в 2006 году. Этот темп, тем не менее, аналогичен среднему показателю за предыдущее десятилетие.

Мировой экономический рост снижается, хотя и остается высоким для десятилетия в целом



Экономика Соединенных Штатов Америки по-прежнему остается локомотивом мировой экономики, однако динамический рост Китая, Индии и ряда других крупных развивающихся стран приобретает все большее значение.

В большинстве развитых стран, напротив, темпы

экономического роста снизились в 2005 году и подъем в 2006 году не ожидался.

С другой стороны, темпы экономического роста в большей части развивающихся стран и стран с переходной экономикой оказались выше среднего показателя по миру.

Ожидается, что развивающиеся страны будут расти средними темпами в 5.6 процентов, а страны с переходной экономикой – в 5.9 процентов в год, несмотря на то, что эти страны испытывали более серьезные проблемы в 2006 году.

В то время как Китай и Индия характеризуются наиболее динамичными экономиками, в остальной части Юго-Восточной Азии прирост производства составил более 5 процентов. Страны Латинской Америки несколько отстают, с темпом роста около 3.9 процентов, но экономический рост в Африке ожидается выше 5 процентов. В Восточной Азии прирост производства составил более 5 процентов.

Рис. 3 Рост в развивающихся странах более динамичен чем в развитых.

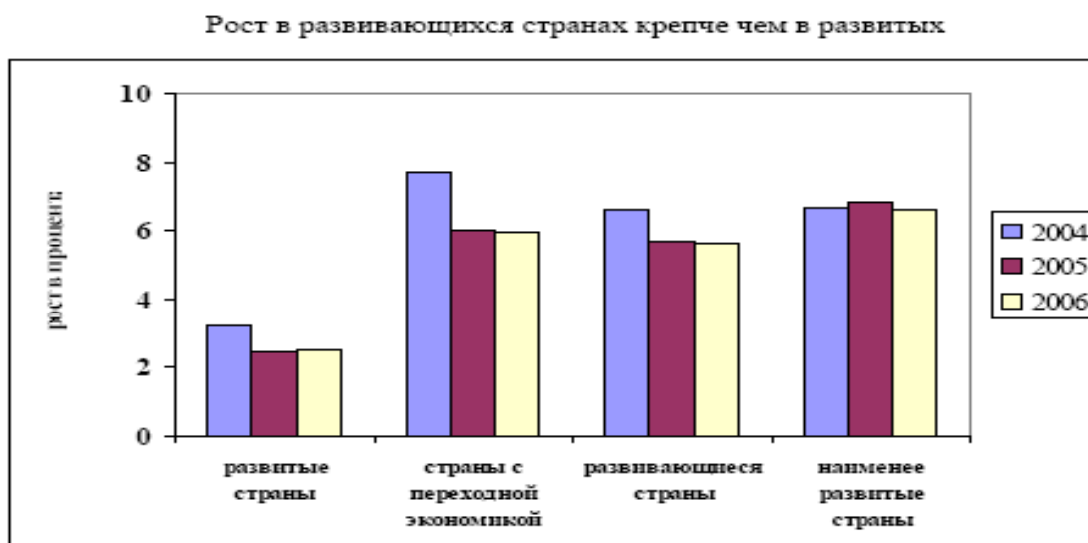
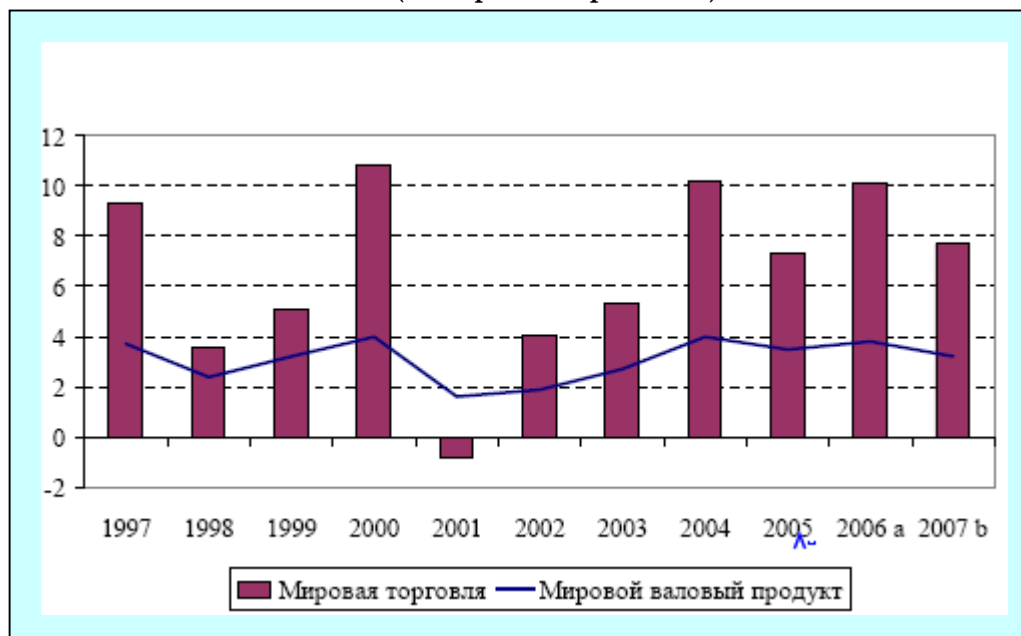


Рис.4 В 2007 году ожидается снижение темпов мирового экономического роста
(темп роста в процентах)

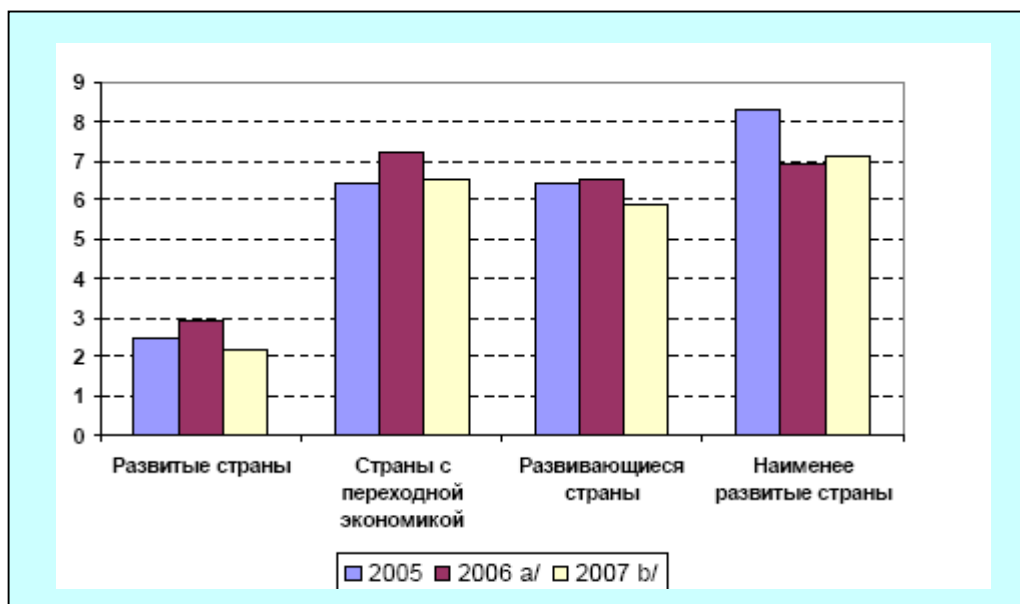


Предполагается, что наименее развитые страны продемонстрируют даже более высокий уровень активности, достигнув самого высокого темпа экономического роста за несколько десятилетий, в 6,6 процентов. Но даже если эти рекордно высокие показатели будут поддерживаться, прирост дохода на душу населения во многих из этих стран будет недостаточно высок для достижения значимого прогресса.

В 2007 году ожидается снижение темпов мирового экономического роста, что после активного и многопланового подъема, наблюдавшегося на протяжении последних трех лет. В 2007 году мировой экономический рост замедлится со снижением темпов роста мирового валового продукта (МВП) до 3,2 процента, что ниже предварительно оцененного в 3,8 процента роста, достигнутого в 2006 году.

в 2007 году ожидается снижение темпов мирового экономического роста, что после активного и многопланового подъема, наблюдалось на протяжении последних трех лет...

Рис.5 В развивающихся странах и странах с переходной экономикой темпы экономического роста выше, чем в развитых странах (темпы роста в процентах)



Ни одна из других развитых стран не сможет выступить в роли альтернативного локомотива для мировой экономики, так как, согласно прогнозу, в 2007 году темпы экономического роста в Европе снизятся до 2 процентов, а в Японии будут ниже 2 процентов. Более того, сохраняется ряд серьезных рисков для мировой экономики, связанных с вероятностью еще более сильного снижения темпов роста экономики Соединенных Штатов. Тем не менее в развивающихся странах сохраняются высокие темпы роста.

В 2006 году в развивающихся странах и странах с переходной экономикой, которые достигли средних темпов экономического роста в 6,5 и 7,2 процента, соответственно, наблюдалась исключительно сильная экономическая активность. Несмотря на некоторое ослабление, активный рост ожидается и в 2007 году с темпом в 5,9 процента для развивающихся стран и в 6,5 процента для стран с переходной экономикой.

...в наименее развитых и в беднейших странах темпы экономического роста ожидаются высокими...

В наименее развитых странах уровень экономической активности также остается исключительно высоким, со средним темпом роста в 7 процентов как и в 2006 году. Соответственно, ожидается, что в беднейших странах и в 2007 году темпы экономического роста останутся высокими.

Большинство из развивающихся стран, несмотря на улучшение своего внутреннего экономического положения, а также более сильные внутри региональные связи, остаются крайне чувствительными к любому экономическому спаду в крупнейших развитых странах, а также к изменчивости ситуации на мировых сырьевых и финансовых рынках.

Обратимся к характеристике одного из показателей типологии стран, а именно к уровню экономического развития, данные о которой по странам мира, изложены в ниже предлагаемой таблице 2.1. Показатели или ранжирование стран мира по уровню экономического развития составлены на основе материалов в «Докладе ООН о развитии человека», а мною они использованы из материалов Алисова Н.В. и Хорева Б.С. за 2000 г. Расположение стран в таблице 2.1 определено исходя из объема промышленного производства в ВВП и объему промышленной продукции на душу населения.

Как видим из предложенной таблицы 2.1, все страны бывшего советского союза, в том числе и Кыргызстан входят в группу промышленно развитых стран. Что означает, что доля промышленного производства, к примеру, в нашей стране составляет, несмотря на ее снижение в последние годы, около 20-23 % от общего объема ВВП. При этом, согласно таблице 2.3, несмотря на высокую экономическую активность развивающихся стран, объясняемую повышением экспортных цен на сырьевые товары, темпы роста ВВП, в долгосрочной перспективе оставляют желать лучшего.

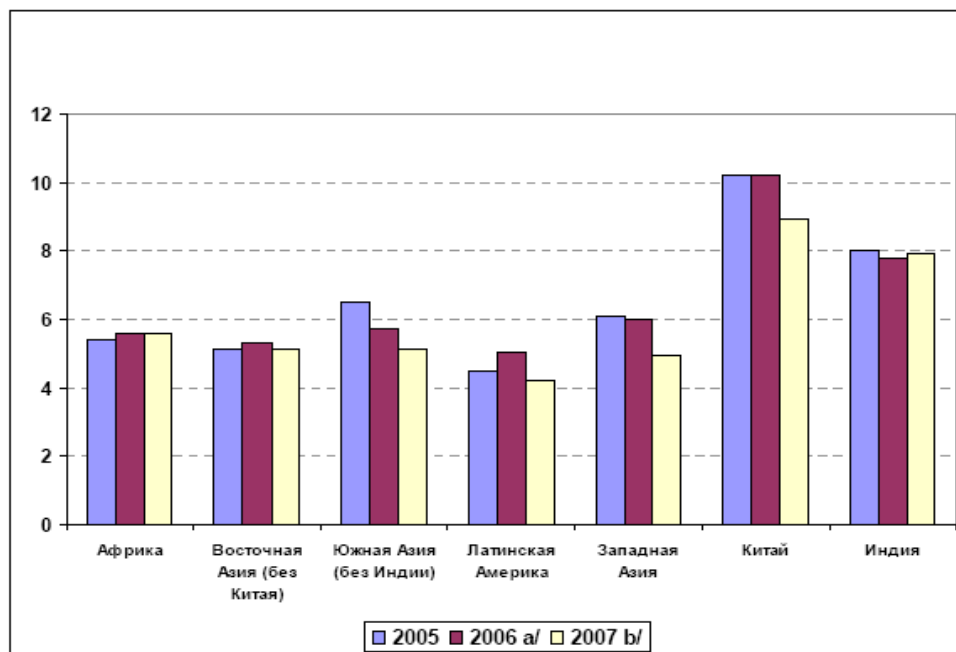
Классификация стран по уровню экономического развития

Таблица 7

Промышленно развитые	Развивающиеся (средний уровень)	Наименее развитые (низкий уровень)
Австралия	Алжир	Ангола
Австрия	Антигуа и Барбуда	Афганистан
Азербайджан	Аргентина	Бангладеш
Армения	Бахрейн	Бенин
Белоруссия	Боливия	Бутан
Бельгия	Эквадор	Гвинея
Болгария	Чили	Заир
Венгрия	Ботсвана	Замбия
Германия	Бразилия	Лаос
Греция	Бруней	Мозамбик
Грузия	Венесуэла	Непал
Дания	Вьетнам	Нигер
Израиль	Египет	Танзания
Ирландия	Зимбабве	Сомали
Исландия	Индия	Судан
Испания	Индонезия	Уганда
Италия	Иордания	Чад
Казахстан	Ирак	Эфиопия
Канада	Иран	
Кыргызстан	Камерун	
Латвия	Катар	
Литва	Кения	
Молдавия	Китай	
Нидерланды	Колумбия	
Новая Зеландия	Конго	
Норвегия	КНДР	
Польша	Куба	
Португалия	Кувейт	
Россия	Ливан	
Румыния	Ливия	
Соединенное королевство Великобритании и Северной Ирландии	Малайзия	
США	Марокко	
Таджикистан	Мексика	
Туркменистан	Монголия	
Узбекистан	Нигерия	
Украина	ОАЭ	
Финляндия	Пакистан	
Франция	Перу	
Чехия	Республика Корея	
Швейцария	Саудовская Аравия	
Швеция	Сирия	
Эстония	Турция	
Япония	Уругвай	

Рис. 5. Снижение темпов роста в развивающихся странах.

Некоторое ослабление роста ожидается в развивающихся странах
(темпы роста в процентах)



Естественно, страны экспортеры нефти выиграли бы от повышения цен на нефть. При этом рост цен на импорт, вызванный более высокими ценами на нефть, был компенсирован высокими ценами на не топливные сырьевые ресурсы. Тем не менее для ряда стран с низким уровнем дохода, являющихся импортерами нефти, условия торговли не улучшились и повышение цен на нефть отразилось на них отрицательно. Эти страны были вынуждены ограничить импорт на топливные продукты и понесли бюджетные затраты, пытаясь путем субсидий защитить своих потребителей от высоких цен на нефть. В плане экономического роста эффект для этих стран уже значителен и, скорее всего, усилится, если цены на нефть останутся высокими и зависимость от нефти сохранится. Что, в конечном счете, несколько уменьшит глобальные диспропорции в 2007 г., но это не исключает риска их не координируемой корректировки.

Мировой выпуск и макроэкономические индикаторы

Таблица 8

Темпы роста ВВП, 1996-2006

	1996- 2004	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005 ^b	2006 ^c
Развитые страны	2.5	2.9	3.3	2.7	3.0	3.5	1.1	1.2	1.9	3.2	2.4	2.5
США	3.3	3.7	4.5	4.2	4.5	3.7	0.8	1.6	2.7	4.2	3.3	3.1
Канада	3.4	1.6	4.2	4.1	5.5	5.3	1.9	3.3	1.7	2.9	2.7	2.6
Япония	1.2	3.4	1.8	-1.0	-0.1	2.4	0.2	-0.3	1.4	2.7	2.1	1.9
Австралия	3.8	4.2	3.9	5.3	4.3	3.2	2.5	4.0	3.3	3.3	2.4	2.9
Новая Зеландия	3.3	3.2	2.7	1.0	5.2	2.3	3.7	4.5	3.7	3.6	2.5	2.0
Европейские страны	2.3	1.9	2.8	2.9	3.0	3.8	1.9	1.2	1.2	2.4	1.5	2.1
Австрия	2.2	2.6	1.8	3.6	3.3	3.4	0.7	1.2	0.8	2.4	1.8	2.1
Бельгия	2.2	1.2	3.3	1.9	3.1	3.9	1.0	1.5	0.9	2.6	1.5	2.4
Финляндия	3.6	3.8	6.2	5.0	3.4	5.0	1.0	2.3	2.4	3.6	1.6	3.7
Франция	2.3	1.1	2.4	3.6	3.3	4.1	2.1	1.2	0.8	2.3	1.5	1.8
Германия	1.4	1.0	1.8	2.0	2.0	3.2	1.2	0.2	0.0	1.6	0.8	1.2
Греция	3.8	2.4	3.6	3.4	3.6	3.9	4.0	3.8	4.6	4.6	3.1	3.1
Ирландия	7.7	8.0	10.8	8.6	11.6	9.2	6.2	6.1	4.4	4.5	4.8	4.7
Италия	1.5	1.1	2.0	1.8	1.6	3.0	1.8	0.4	0.4	1.2	0.1	1.2
Люксембург	4.9	3.3	8.3	6.9	7.8	9.0	1.3	1.7	2.1	4.5	3.8	3.0
Нидерланды	2.4	3.0	3.8	4.3	4.0	3.5	1.4	0.1	-0.1	1.7	0.5	2.5
Португалия	2.6	3.2	3.5	3.5	8.5	3.4	1.6	0.4	-1.4	1.2	0.5	1.0
Испания	3.5	2.4	4.0	3.7	4.9	4.4	3.5	2.7	2.9	3.1	3.4	3.6
Дания	2.0	2.5	3.0	2.5	2.6	2.8	1.3	0.5	0.7	2.1	2.3	2.5
Швеция	2.7	1.3	2.4	3.6	4.6	4.4	1.1	2.0	1.5	3.6	2.9	2.9
Объединенная Британия	2.9	2.8	3.3	3.1	2.9	4.0	2.2	2.0	2.5	3.2	1.7	2.3
Чешская Республика	2.1	4.2	-0.7	-1.1	1.2	3.9	2.6	1.5	3.2	4.4	4.3	4.5
Эстония	6.2	4.4	11.1	4.4	0.3	7.9	6.5	7.2	6.7	7.8	7.5	6.5
Венгрия	3.8	1.3	4.6	4.9	4.2	5.2	3.8	3.5	2.9	4.2	3.6	4.0
Латвия	6.3	3.8	8.3	4.7	3.3	6.9	8.0	6.4	7.5	8.3	7.5	6.8
Литва	5.7	4.7	7.0	7.3	-1.7	3.9	6.4	6.8	10.5	7.0	6.5	5.4
Польша	4.1	6.0	6.8	4.8	4.1	4.0	1.0	1.4	3.8	5.4	3.4	4.0
Словакия	4.1	6.1	4.6	4.2	1.5	2.0	3.8	4.6	4.5	5.5	5.2	5.5
Словения	3.9	3.6	4.8	3.9	5.4	4.1	2.7	3.5	2.5	4.2	4.0	4.0
Кипр	3.4	1.9	2.3	5.0	4.8	5.1	4.1	2.1	1.9	3.8	3.5	3.2
Мальта	2.5	4.0	4.9	3.4	4.1	6.4	-0.4	1.0	-1.8	1.0	1.0	1.5
Исландия	3.5	5.2	4.7	0.7	4.4	5.7	2.6	-2.1	4.2	6.2	6.6	4.6
Норвегия	2.8	5.3	5.2	2.6	2.1	2.8	2.7	1.1	0.4	2.9	3.7	2.0
Швейцария	1.5	0.5	1.9	2.8	1.3	3.6	1.0	0.3	-0.3	2.1	1.6	1.9
Высокоразвитые страны	2.4	2.9	3.2	2.5	2.9	3.4	0.9	1.0	1.9	3.3	2.4	2.4

Страны с переходной экономикой

Таблица 9

Темпы роста ВВП, 1996-2006 (среднегодовые изменения, в процентах)

	1996-2004	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005 ^b	2006 ^c
Страны, с переходной экономикой	3.6	-2.5	1.0	-3.2	4.0	8.3	5.7	5.1	7.1	7.7	6.0	5.
Албания	5.4	9.1	-10.2	12.7	10.1	7.3	7.0	2.9	5.7	5.9	6.0	5.6
Болгария	1.6	-9.4	-5.6	4.0	2.3	5.4	4.1	4.9	4.5	5.6	5.6	4.0
Румыния	1.9	3.9	-6.1	-4.8	-1.2	2.1	5.7	5.1	5.2	8.3	5.0	4.5
Хорватия	3.9	5.9	6.8	2.5	-0.9	2.9	4.4	5.2	4.3	3.8	3.2	4.0
Македония	1.8	1.2	1.4	3.4	4.3	4.5	-4.5	0.9	2.8	2.9	4.0	4.0
Содружество Независимых Государств	3.8	-3.6	1.4	-4.0	5.4	9.3	5.9	5.1	7.6	7.9	6.2	6.2
Страны, экспортирующие топливо	3.8	-3.2	1.5	-4.7	6.1	9.8	5.6	5.1	7.4	7.4	6.4	6.2
Азербайджан	8.5	1.3	5.8	10.0	7.4	11.1	9.9	10.6	11.2	10.2	18.5	22.0
Казахстан	6.0	0.5	1.7	-1.9	2.7	9.8	13.5	9.8	9.3	9.4	9.0	8.5
Российская Федерация	3.6	-3.6	1.4	-5.3	6.4	10.0	5.1	4.7	7.3	7.2	6.0	5.8
Туркменистан	3.8	6.7	-11.4	7.1	16.5	5.5	4.3	0.3	3.3	4.5	5.0	5.0
Узбекистан	4.5	1.7	5.2	4.4	4.4	4.0	4.5	4.2	4.4	7.7	7.0	7.0
Страны, импортирующие топливо	3.7	-6.7	0.6	0.5	0.9	5.6	8.0	5.5	9.2	11.3	5.3	5.8
Армения	8.2	5.9	3.3	7.3	3.3	5.9	9.6	15.1	14.0	10.1	10.0	7.0
Беларусь	6.6	2.8	11.4	8.4	3.4	5.8	4.7	5.0	7.0	11.0	8.5	8.0
Грузия	6.3	11.2	10.5	3.1	2.9	1.8	4.8	5.5	11.0	6.2	7.0	5.5
Кыргызстан	5.3	7.1	9.9	2.1	3.7	5.4	5.3	...	7.0	7.1	4.0	5.8
Республика Молдова	1.6	-5.9	1.6	-6.5	-3.4	2.1	6.1	7.8	6.6	7.3	8.0	7.0
Таджикистан	4.4	-16.7	1.7	5.3	3.7	8.3	9.6	10.8	11.0	10.6	8.0	7.0
Украина	2.8	-10.0	-3.0	-1.9	2.6	5.9	9.2	5.2	9.6	12.1	4.0	5.0

Таким образом, уровень экономического развития стран, охарактеризованный по темпам экономического развития показывает, что в целом страны мира можно подразделить по двум основным характеристикам: это группа стран, экспортирующих топливо(энергоносители) и группа стран, импортирующие топливо. В этой связи, Кыргызстан, обладающий значительными запасами природных ресурсов, в том числе и энергетических, как это не

странно, попадает во вторую группу, что рождает новые вопросы, ответы на которые будут рассмотрены далее.



согласно прогнозу Всемирного банка ожидается замедление экономического роста ряда развивающихся стран в 2007 г.

Итак, по состоянию на конец 2006 года уже четвертый год подряд сохраняется быстрый рост мировой экономики, однако в 2007 году показатель роста, как предполагалось, будет ниже предшествующих лет. В 2007 году ожидается замедление экономического роста как в развитых, так и в развивающихся государствах. Организация экономического сотрудничества и развития, в которую входят лишь развитые страны, в ноябре прошлого года прогнозировала, что в 2007 году экономический рост 30 ее членов снизится с 3,2% в 2006 году до 2,5%, причем рост экономики США снизится с 3,3% до 2,4%, экономики Японии — с 2,8% до 2%, в зоне «евро» — с 2,6% до 2,2%. По прогнозу Всемирного банка, опубликованному в конце декабря 2006 года, экономический рост развивающихся стран снизится с прошлогодних лет с 7% до 6,4% в 2007 году. По мере усиления Китая мер экономического макро-регулирования, в 2007 году ожидается замедление роста и китайской экономики. По прогнозу Всемирного банка, этот показатель в Индии также снизится с 8,7% 2006 года до 7,7% в 2007 году. По общему мнению экономистов, основными факторами, которые будут оказывать влияние на перспективы мировой экономики в 2007 году, явятся экономическая ситуация в США и мировые цены на нефть. Благодаря прогнозам о сохранении умеренного роста экономики США, зоны «евро» и Японии, и особенно, благодаря относительно динамичному росту экономик развивающихся государств, в нынешнем году мировая экономика в целом, как предполагается, сохранит достаточно высокие темпы роста.

Оптимистично настроенные экономисты также считают, что быстрое развитие азиатских развивающихся экономических субъектов и увеличение их влияния на мировую экономику в определенной степени могут снизить пассивное

влияние замедления роста американской экономики на мировую экономику. Как сообщил 21 октября 2006 года британский журнал «Экономист», за время с 2001 года 21% мирового экономического роста приходится на долю Азии, что превысило долю США, которая составляет 19%. Такая ситуация способствует поддержанию устойчивого роста мировой экономики. Таким образом, общая картина экономического развития стран мира на ближайшие годы, исходя из анализа экономического состояния за последние несколько лет, позволяет прийти к следующим предварительным выводам. Несмотря на достаточно активный рост населения в некоторых странах мира и прежде всего в развивающихся странах, экономическое их развитие будет заметно замедляться и в целом показатели роста ожидаются ниже обычного. Поэтому для получения более прозрачной картины перспектив развития стран мира в последующие годы обратимся к другим показателям развития стран. Среди множества других показателей оценки страны относится показатель экономического потенциала, который в большинстве рассчитывается из оценки общего объема ВВП или его среднедушевого распределения.

Принимая во внимание излишнюю обширность, а отсюда некоторую размытость данного показателя были предложены иные показатели. К их числу чаще всего относят – индекс устойчивого экономического благосостояния, индекс человеческого развития и другие. Следует отметить, что в соответствии с Декларацией Тысячелетия, подписанной 189 странами, включая 147 глав государств и Правительств, в сентябре 2000 г. были выработаны Цели Развития Тысячелетия. Всего было выделено 18 случаев, целей и задач, а также индикаторы, направленные на оценку и определение перспектив развитых и развивающихся стран мира на националь-



главными принципами Декларации Тысячелетия являются помощь развитых стран развивающимся по решению вопросов ближайших лет и на перспективу...

ном и глобальном уровнях по устранению существующих различий в экономической и социальной областях и прежде всего решения проблемы бедности в развивающихся странах.

К числу основных целей также отнесены следующие: сокращение бедности и борьба с голодом, рациональное природопользование и экологическая устойчивость и т.д. Особое значение уделено экономическим индикаторам, таким как: снижение и даже освобождение от тарифов экспорта и снижение пошлин на импорт для наименее развитых стран, расширение программы долговой помощи для бедных стран (НПС) и отмена официального двустороннего долга, в особенности для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. К числу социальных мер и индикаторов предложены: доступ к образованию, здравоохранению, чистой воде и пище, поддержке молодежи, в том числе через расширение доступа к средствам информационных коммуникаций.

Таким образом, продолжая анализ экономических индикаторов оценки страны, обратимся к показателям, характеризующим экономический потенциал страны, в особенности потенциал развития горных стран.

Как известно, горные страны имеют ряд существенных особенностей, которые должны быть отражены в соответствующих показателях.

Горные территории это территории, обычно располагающиеся на уровне выше 1000 метров над уровнем моря. Равнинные территории это территории, обычно располагающиеся на уровне не выше 200 метров над уровнем моря. Несмотря на то, что горные страны занимают небольшую часть суши они обладают уникальными ресурсами, в которых остро нуждаются равнинные страны. Это прежде всего: огромные запасы чистой пресной воды, водно-энергетические ресурсы, чистый воздух, реликтовые



горные страны это уникальные территории с экологически чистыми районами...

леса и в целом уникальный растительный и животный мир.

Именно поэтому «мысли жителей равнинных стран устремлены в горы», с целью возможного пребывания и даже проживания в горных районах. Однако, уровень жизни горных стран не совсем схож, а в ряде случаев имеет резкие отличия от уровня жизни равнинных стран. Отсюда, одной из важнейших задач нынешнего и последующих столетий является решение вопросов по обеспечению комплексных мероприятий улучшения условий жизни в горных странах, соответствующих или приближающихся к условиям жизни равнинных стран. Решение этих задач требуют использование определенных критериев оценки уровня и потенциала развития горных стран.

Имеющиеся показатели оценки экономического потенциала стран не только устарели, но и в ряде случаев не отражают истинного положения и к тому же часто размывают реальную ситуацию в горных странах. Необходимо не только разработать новые системы оценки развития и потенциала развития горных стран, но и выявить определенные соотношения между базовыми показателями и наблюдаемыми экспериментальными данными.

По сути дела речь должна идти о разработке новой системе комплексной оценки горных стран, которая должна лечь в основу новой **типологической дифференциации стран**. Решение этой задачи способно обеспечить, по нашему мнению, матрицы типологической дифференциации стран (в том числе), предназначенные для описания типологии стран с помощью таблиц наблюдаемых величин. Эти таблицы представляют собой определенным образом упорядоченные соотношения, называемые матрицами, над которыми по известным правилам можно производить различные математические операции. Матричная типологическая дифференциация также позволит достичь согласия с наблюдаемыми экспериментальными данными.

разработка типологической дифференциации стран является задачей первостепенной важности в системе анализа и оценки развития стран мира...

	Площадь горной части страны, 1000 м над уровнем моря, S_2 , кв.км	Разница между наивысшей и наимизшей точками страны (перепад высот), H_r , м	Численность населения, D
Площадь страны, S , кв.км	$r_1 = S_2 \setminus S$	$k_1 = H_r \setminus S$	$c_1 = D \setminus S$
Средняя высота страны, H , м	$n_1 = S_1 \setminus H$	$k_2 = H_r \setminus H$	$q_1 = D \setminus H$
Удаленность от моря, L , км	$x_1 = S_2 \setminus L$	$k_3 = H_r \setminus L$	$m_1 = D \setminus L$

Предлагаемая система (матрица) должна позволить провести более объективную оценку и прогнозирование развития горных стран. При этом показатели экономического развития горной страны исчисляются коэффициентами зависимости развития страны от территориальных показателей страны. Такой способ оценки базовых условий развития страны позволит разработать рекомендации по оценке потенциала и перспективам развития горных стран.

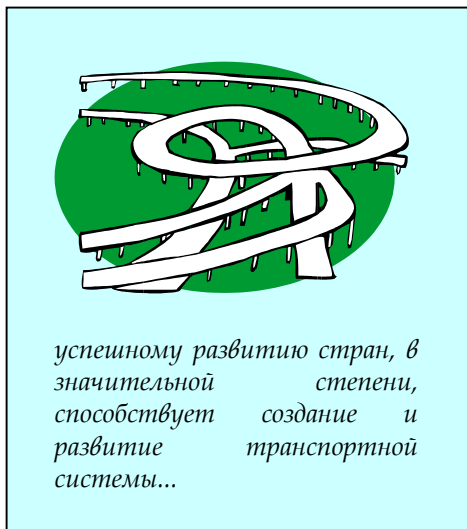
Как видим из вышеприведенной матрицы, основными базовыми показателями в ней являются показатели территории и населения, которые на мой взгляд, оказывают наибольшее влияние на экономическое развитие горной страны, определяя по сути ее экономическую специализацию.

Территориальный показатель представлен данными по площади, средней высоты и удаленности от моря территории горной страны. Показатели населения представлены данными общей численности населения страны, а также соотношениями численности населения страны от численности горного населения, т.е. численности

Численность горного населения, $D1$	Транспортная сеть, T , кв.км	Транспортная сеть горной части страны, $T1$, кв.км
$c2 = D1 \setminus S$	$w = T \setminus S$	$w2 = T1 \setminus S$
$q2 = D1 \setminus H$	$e = T \setminus H$	$e2 = T1 \setminus H$
$m2 = D1 \setminus L$	$j = T \setminus L$	$j2 = T1 \setminus L$

населения, проживающего выше 1500 - 2000 м над уровнем моря.

Не секрет, что в экономическом развитии горной страны, а значит и в оценке ее экономического потенциала играет транспортная инфраструктура. Поэтому к числу базовых показателей были отнесены также транспортная сеть и в особенности транспортная сеть в горной части страны. Все выше отмеченные показатели, а точнее их определенные соотношения, выражаемые рассчитанными коэффициентами этих соотношений должны, по сути дела, создать основу для расчета экономического потенциала горной страны. В данном случае расчет перспектив экономического потенциала и специализированного экономического развития страны производится в зависимости от соотношения расселенного населения на определенной территории. Такой подход, по нашему мнению, позволит более объективно подойти к оценке перспектив развития стран. Поскольку существующее деление стран на страны, удаленные от моря, а значит закрытые для успешного развития торговли и



экономики слишком обширна и во многих случаях необъективна. К примеру, среди 31-ой страны мира, отнесенных к развивающимся странам, не имеющих выхода к морю, есть страны такие как Швейцария и Кыргызстан. Эти страны насколько похожие по природным условиям, настолько не похожи по уровню экономической развитости. И, несмотря на то, что эти страны находятся в одной группе стран, не имеющих выхода к морю, они значительно отличаются друг от друга. Например, если рассмотреть аспект удаленности этих стран от моря, т.е. имеющих сложности в развитии торговли со странами мира, то даже этот, уже сложившийся «ошибочный взгляд» на перспективы экономического развития требует своего отдельной оценки. Во-первых, и Швейцария и Кыргызская Республика, несмотря на внутриконтинентальное расположение, имеют достаточно выгодное положение для развития торговли: Швейцария со странами Европы, а Кыргызская Республика с Китайской Народной Республикой, на территории которой формируется новый международный рынок. Отсюда, вопрос не в удаленности или приближенности к морю как фактору успешного экономического развития, а в наличии реальной политике страны экономических приоритетов и перспектив такого развития. Во-вторых, вышеназванные страны, обладая в разной степени энергетическими богатствами, должны строить свое экономическое будущее с учетом возможностей, сложившейся структуры экономики и географического разделения труда. То есть, в развитии этих стран должны быть учтены, прежде всего как территориальный, так и транспортный, в данном случае геополитический, факторы развития. В совокупности это означает широкое развитие и предложения со стороны этих стран использования их в качестве «территориального коридора» регионального и даже международного значения. Такой путь развития, к примеру, для Кыргызской Республики, позволил бы выделить в качестве приоритетов развитие транспортной и социальной

инфраструктуры для развития туризма и, прежде всего делового, на базе развития горно-промышленного, энергетического и агропромышленного комплексов.

Таким образом, учет основных факторов развития страны, прежде всего таких как территориальный и транспортный, а значить геополитический позволит по новому взглянуть на потенциальные возможности развития страны. Такой подход позволит также сравнить горные страны, схожие по природным условиям и предложить более реальную оценку развития стран. Особую роль в такой оценке должны сыграть базовые показатели, соотнесенные с данными, рассчитанными в соответствии с предлагаемой матрицей, анализ данных по которой будет предложен ниже.

Вопросы для повторения

1. Дайте определение понятие «международное географическое разделение труда».
2. Дайте характеристику темпов экономического развития и перспектив экономического развития стран мира.
3. Дайте общую характеристику Декларации Тысячелетия: основные цели и задачи.
4. Дайте общую характеристику матрицы Типологической дифференциации стран мира.
5. Построить график динамики темпов роста ВВП горных стран (по таблице 9).

ТЕРРИТОРИАЛЬНЫЙ И ГЕОПОЛИТИЧЕСКИЙ ФАКТОРЫ РАЗВИТИЯ СТРАНЫ

Территориальный фактор, как известно, играет важную роль в развитии экономики стран мира и, в особенности в географическом разделении труда. К числу основных показателей территории относят характеристику ее пространства, включающую в себя обширность территории и ее географическое положение, а также территориальное многообразие.

Территориальное пространство

Пространственный фактор территории, в особенности для горных стран, всегда выступает одним из основных, если не самым основным стимулом в экономическом развитии страны. Пространственный фактор следует рассматривать двояко. С одной стороны, значительные размеры территории или ее обширность наряду с положительными качествами такими как : наличие разнообразных полезных ископаемых, возможностью для разнообразного расселения населения и т.д. имеют и отрицательные особенности. Это касается проблем коммуникаций отдельных регионов внутри страны, защита собственных рубежей, удаленность отдельных регионов от центра страны, проблемы развития транспортной инфраструктуры и т.д.

С учетом вышесказанного, территория Кыргызской Республики, в целом характеризуется двумя главными особенностями, а именно: горным характером всей территории (более 90% территории располагается на высоте выше 1000 м над уровнем моря, и удаленностью от моря (на 3 тыс.км от ближайшего Индийского океана). Высочайшие горные хребты не только отделяют страну от соседних стран, но и являются естественными преградами между отдельными регионами внутри страны. Наряду с внутриконтинентальным



горные страны представляют собою уникальные в природном отношении территории...

положением страны и горным характером климата, все это создает особые, я бы сказал «экстремальные», условия не только для проживания, но и хозяйствования.

Таким образом, с географической точки зрения, территория Кыргызской Республики характеризуется следующими особенностями, учет которых очень важен при оценке перспектив экономического развития страны. К числу таких особенностей относятся:

- **удаленность от моря**, что наложило свой отпечаток в начальный период экономического развития, хотя роль этого фактора, по моему мнению, все более и более снижается (*следует отметить, что несмотря на популярность такого понятия – удаленность от моря или отсутствие выхода к морю, в настоящее время его можно отнести к сложившемуся стереотипу, поскольку пример развития ряда ведущих стран мира показывают нам примеры иного развития, в независимости от выхода к морю*),
- **выгодное расположение** на пути международных торговых путей из Европы и Азии,
- **соседство с Китаем**, на территории которого формируется новый международный рынок,
- **горный характер страны** или особенность высотного положения отдельных территорий, оказывающий свое влияние на все стороны экономического развития и перспективы такого развития. Последний фактор особенным образом отражается на слабом развитии транспортной системы страны, что тормозило, с одной стороны, активное развитие торговли как внутри страны, так и за ее пределами. С другой стороны, совершенствование транспортной системы позволит, с учетом особого положения страны и соседства с КНР, успешно решать задачи по экономическому развитию страны.

Следующей особенностью территории является ее многообразие и территориальные ресурсы.



Однообразие территории, по объяснению Баранского Н.Н., характеризуется «...отсутствием экономических связей между отдельными хозяйствами, отдельными деревнями и целыми волостями, потому что все занимаются одним и тем же, имеют излишки в одном и том же недостатки». К числу других причин, сдерживавших развитие торговли можно также отнести и значительные горные преграды внутри страны и отсутствие разветвленной транспортной сети, способной обеспечить тесный взаимообмен между регионами и соседними странами.

Территориальные ресурсы

Переходя к вопросу о территориальных ресурсах, представляющих важнейший фактор и резерв территориального развития, обратимся к классификации территориальных ресурсов земного шара с точки зрения возможностей расселения населения по территории, данной В.В. Покшишевским. Им было выделено 4 главные категории земель:



в Кыргызстане большая часть территории находится в экстремальных, мало или практически не пригодных для расселения условиях...

- пригодные для массового расселения без специальных или выходящих за пределы обычных инженерных мероприятий (I),
- пригодные для массового расселения, но с применением значительных инженерно-мелиоративных мероприятий, не требующих особых приемов акклиматизации и адаптации населения (II),
- пригодные для расселения, но характеризующиеся физиологически тягостными для человека условиями, сохраняющимися даже и при наиболее эффективных инженерных улучшениях (III),
- не пригодные для массового расселения (IV).

Анализ пригодности территориальных ресурсов для расселения на общем фоне в рамках всей нашей планеты показывает, что ситуация в этом плане вполне благополучная. Вместе с тем, если сравнить положение горных стран с равнинными, то ситуация

Таблица 10

Территориальные ресурсы земного шара по категориям пригодности для расселения

<i>Категории земель по пригодности для расселения</i>	<i>Территориальные ресурсы земного шара, млн. кв. км</i>	<i>в % к итогу</i>
I	64,4	43,2
II	37,5	25,2
III	6,4	4,3
IV	40,7	27,3
<i>Итого</i>	<i>149,0</i>	<i>100,0</i>

с землями, благоприятными для расселения и проживания в первой группе гораздо более сложная. При этом приведение общей характеристики территориальных ресурсов для расселения не совсем достаточна, необходимо также показать, как используются эти ресурсы.

Анализ пригодности территориальных ресурсов Кыргызской Республики для расселения показывает, что доля равнинных территорий в Кыргызстане составляет 11 %, а доля земельных ресурсов чуть более 6 %. При этом следует отметить, что в Кыргызстане высок процент территорий, не пригодной для расселения. Эти территории можно отнести к землям с трудными, экстремальными природно-климатическими условиями, что, естественно, усложняет задачи освоения всей территории страны.

Итак, высота системы расселения в Кыргызстане составляет более чем 3000 м. Поселение, расположенное в самой низкой точке страны, находится на высоте 410 м над уровнем моря – это село Арка в Баткенской области. Наиболее высоко расположен шахтерский поселок Кара-Сай в Иссык-Кульской области на высоте 3442 м над уровнем моря.

Центры 430 органов местной власти (айил кенешей) располагаются на высотах между 420 и 3118 метрами.

Территориальные ресурсы Кыргызстана по категориям пригодности для расселения

<i>Категории земель по пригодности для расселения</i>	<i>Территориальные ресурсы Кыргызстана тыс. кв. км</i>	<i>в % к итогу</i>
I - от 500 до 1000 м	11,6	5,8
II - от 1000 до 1500 м	14,9	7,5
III - от 1500 до 2000 м	30,2	15,1
IV - от 2000 до 3000 м	60,4	30,2

Согласно расчетам сотрудников Национального Статистического Комитета Кыргызской Республики (2004) было установлено, что 2,86 млн. человек или 59,4 % населения страны живут на высоте ниже 1000 метров, 1,74 млн. человек или 36,0% на высотах между 1000 и 2000 метров и 220 тыс. человек или 4,5% проживают на высотах между 2000 и 3000 м над уровнем моря. Только 2 сельских поселения расположены на пороге 3000 метров и в них насчитывается приблизительно 4000 человек или 0,1%.



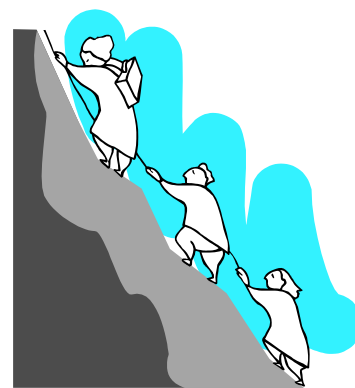
большая часть населения Кыргызстана проживает на высоте менее 1000 м над уровнем моря...

В целом, по всем областям Кыргызстана есть населенные пункты, расположенные на высоте более 2000 м, но только две области, если использовать показатель средней высоты проживания населения по стране, могут быть выделены как исключительно высокогорные: Нарынская (2040 м) и Иссык-Кульская (1720 м). В этих двух областях нет ни одного из населенных пунктов, расположенных ниже 1000 м. В то же время, в Таласской (1160 м), Ошской (1120 м) и Баткенской (1080 м), а также Джалал-Абадской (980 м) и Чуйской (870 м) областях средняя высота значительно ниже, а главные населенные пункты находятся в предгорьях. При этом показатель средней высоты в целом по стране составляет 1087 м.

С учетом средней высоты размещения населения в Кыргызстане была установлена долговременная тенденция перераспределения населения в сторону более низких высот. В целом, за последние четыре десятилетия, в 1959-1970 гг., средняя высота размещения населения снизилась. По сути дела, в 1960-1990 годы происходило перемещение населения с горной части в предгорную и долинную зоны страны. Эти процессы были связаны значительным увеличением численности населения и ее урбанизированности, а также улучшением транспортной и социальной инфраструктуры, в особенности сельских поселений.

Как известно, общий показатель, отражающий тенденцию территориального перераспределения населения во времени, называется коэффициентом отдаленности. В практике его вычисления он аналогичен показателю средней высоты. В целом показатели коэффициента отдаленности, за период с 1959 по 1970 гг. снизились с 2,96 до 2,89, что явилось проявлением роста урбанизированности населения. В последующие 20 лет наблюдался незначительный рост значений вышеотмеченного коэффициента – 2,91, что объясняется более высокими значениями естественного прироста сельского населения. Затем, по-прежнему, наблюдается снижение значения коэффициента до 2,87, что явилось следствием низкого прироста населения в высокогорных труднодоступных районах Нарынской, Джалал-Абадской и Таласской областей.

Наряду с вышеотмеченными, в Кыргызстане, в качестве индикаторов территориальных ресурсов, используется индикатор высокогорья. Этот индикатор используется при разработке социальных выплат и других льгот населению, проживающему в высокогорных и отдаленных регионах страны. Индикаторы варьируют по шкале от 1,00 (для легко доступных зон) до максимума 1,95 (для высокогорных и отдаленных зон). При обобщении значений индикатора высокогорья по стране можно видеть, что

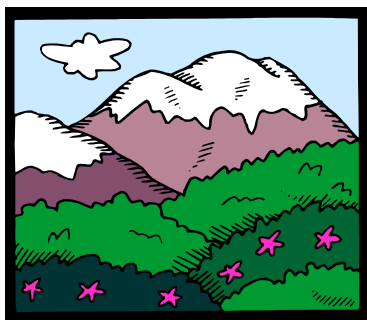


горные районы представляют собою экстремальные, особые территории для расселения...

в высокогорья и отдаленные зоны входят все районы Нарынской области, при максимуме значений в Атбашинском районе – 1,95, южные районы Ошской области – Алайский, Чон-алайский и Каракульджинский, при максимуме значений в Алайском районе – 1,85. В регионы с повышенными значениями индикатора высокогорья отнесены также Чаткальский, Тогуз-Тороуский и Токтогульский районы, при максимуме 1,85 в Чаткальском районе, Джалал-Абадской области, большая часть Иссык-Кульской области, при максимуме 1,85 в Жеты-Огузском районе и территория Сусамырского района (1,5) в Чуйской области.

Таким образом, территориальные индикаторы отдаленности и высокогорья всегда являлись факторами, ограничивающими возможности не только компактного проживания, но и проведения более активной производственной деятельности в горных районах. Создавая неблагоприятные и даже тягостные условия для расселения, горные территории значительно усложняют задачи освоения всей площади страны.

Особую роль в горных районах, ограничивающих активное расселение и освоение, являются природно-стихийные процессы. При этом особую опасность для расселения в горных районах Кыргызстана представляют сейсмические процессы.



горные территории всегда отличают высокая степень их подверженности стихийно-разрушительным процессам...

Сейсмическое районирование территории

Территория Кыргызстана относится к областям, подверженным землетрясениям разрушительной силы. Площадь 9-балльных сотрясений составляет 20%, 8-балльных – более 30% всей территории. Большая часть территории страны занимают площади 7-балльных землетрясений.

Сейсмичность территории Кыргызстана и появление зон, генерирующих сильные землетрясе-

ния, непосредственно связанные с новейшими тектоническими движениями, происходящими в недрах территории нашей страны.

Итак, территории с максимально возможной интенсивностью сотрясений, подготовленная сотрудниками Института сейсмологии НАН Кыргызской Республики, получили свое отражение на карте сейсмогенерирующих зон, дифференцированные по максимальной магнитуде. Всего было выделено три типа зон исходной бальности:

1. зоны с $I > 9$ и $M_{max} > 7,5$, в которых наиболее вероятны возникновения остаточных деформаций как сейсмогравитационного, так и сейсморазрывного характера,
2. зоны с $I > 8$ баллов, с $M_{max} = 6,5 - 7,0$, которые распространены почти по всей территории Кыргызстана,
3. зоны с $I < 8$ баллов и $M_{max} < 7$, к которым отнесен лишь самый северо-западный угол территории Кыргызстана, находящийся в низовьях рек Аспара, Кара-Балта, Ак-Су, почти на границе с Казахстаном.

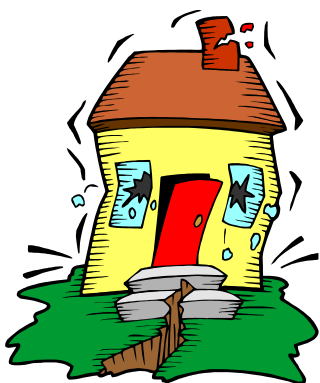
Самого пристального внимания с точки зрения использования территорий в хозяйственных целях, естественно, заслуживает первый тип из выше перечисленных зон. К первой зоне относятся субширотно вытянутые Северо-Тянь-Шанская и южнее расположенные Суусамырская и восточная часть Джумгало-Терской зоны. Территориально Северо-Тянь-Шанская зона включает в себя северный склон Киргизского хребта, полосу предгорий и узкую полосу равнинной части Чуйской долины. Вся эта зона насыщена остаточными деформациями более древних исторических и доисторических землетрясений, которые позволяют судить о максимальной интенсивности и магнитуде имевших здесь место землетрясений.

В пределах зон второго типа выделены те террито-



анализ распределения сильных землетрясений и другие соотношения явились основой для оценки величины энергии возможных землетрясений в пределах сейсмогенерирующих зон...

рии, где M_{max} может составлять от 7 до 7,5. В таких интервалах, несмотря на интенсивность в 8 баллов, при неглубоком залегании очага можно ожидать возникновения остаточных неупругих деформаций. Это Южно-Таласская зона, являющаяся западным продолжением Суусамырской и вытянутая вдоль сочленения Таласского хребта с одноименной впадиной. Сюда также относятся Джумгальский участок Джумгало-Терской зоны. И, наконец, Акшийрак-Нарынская зона субширотного простираения с Кокемеренским ответвлением от одноименного хребта.



территория Кыргызстана отличается высокой степенью сейсмичности, что оказывает свое влияние не только на строительство, но на все стороны хозяйствования в этом горном крае...

В пределах Юго-Западного Тянь-Шаня к зонам с $I > 9$ и $M_{max} > 7,5$ относятся по существу три территории: зона Таласо-Ферганского разлома с ее расщеплением в северо-западной части на несколько субпараллельных ветвей юго-западного простираения, а также Тарско-Южно-Ферганская и Гиссаро-Кокшаальская.

Третья зона субширотного простираения проходит на крайнем юге Кыргызстана. Большая ее часть находится на территориях Таджикистана и Кашгарии. Она вытянута вдоль Гиссаро-Кокшаальских разломов, по которым Тянь-Шаньская горная система граничит с Таджикской депрессией на западе и Кашгарским сектором Таримской плиты на востоке.

С этой зоной также связаны наиболее сильные землетрясения, которые в сравнении с территорией первой зоны случаются гораздо чаще.

К примеру, здесь можно отметить следующие землетрясения: Кашгарское 1902 г. – 10 баллов, Гармское 1941 г. – 9 баллов, Хаитское в 1949 г. – 8-9 баллов, Алайское в 1978 г. – 9 баллов. Вдоль всей этой зоны широко развиты сейсмодислокации разрывного и гравитационного характера, с которыми были связаны и образования мощных селей, все сметающие и погребавшие на своем пути.

Геополитика как фактор развития страны

Автором термина «геополитика» был шведский ученый Рудольф Челлен. По его мнению, для того чтобы государство достигло могущества, оно должно проводить пять взаимодополняющих и взаимопроникающих «политик» - *экономическую, демографическую, социальную, военную* и собственно *геополитику*.

Другими словами, стремление государства овладевать территориями, рынками, ресурсами, проводимую на основе политики экспансии и расширения своих владений за счет других государств, называется геополитикой.

Колосов В.А. определял геополитику как научное направление, изучающее зависимость внешней политики государств и международных отношений от системы политических, экономических, экологических, военно-стратегических и иных взаимосвязей, обусловленных географическим положением страны и другими физико- и экономико-географическими факторами.

В своем развитии геополитика, как и вся политическая география, прошла ряд этапов. В «Политической географии» Ф.Ратцеля была выдвинута идея о том, что государство – это своего рода живое существо, и его жизнь также определяется окружающей средой, как и жизнь живых организмов. Поэтому для улучшения своего географического положения государство имеет право изменять свои границы, увеличивать свою территорию путем завоевания соседних земель, приобретать отдаленные колонии. За взглядами Ф.Ратцеля просматривались идеи доктрины пангерманизма – всемерного расширения германского влияния в мире. Ратцель считал, что требование Германией жизненного пространства в Европе, колоний в заморских странах является следствием биологического развития, свойственного всем молодым и сильным организмам.



геополитика это зависимость внешней политики государств и международных отношений от системы политических, экономических, экологических, военно-стратегических и иных взаимосвязей, обусловленных географическим положением страны и другими физико- и экономико-географическими факторами...

Маккиндер Х. считал, что решающим фактором общественного развития является «географическая инерция», а в ней – географическое положение. Он утверждал, что для установления политического и экономического господства над миром необходимо владеть «внутренним поясом» - территориями Западной Европы, которые омываются Атлантическим океаном. В качестве «хартланда», т.е. «сердцевидной территорией» Земли, он рассматривал континентальные пространства Евразии, включая Россию.



решающим фактором
общественного развития
является «географическая
инерция», а в ней –
географическое положение...

Идеи Ратцеля и Маккиндера получили еще более крайнее выражение в работах Челена Р., который утверждал, что малые страны должны влиться в большие организмы, и Германии предстоит это осуществить вслед за Британской империей и США. Более того, в фашистской Германии геополитика стала по существу официальной государственной доктриной, широко использовавшейся для обоснования агрессии и территориальных притязаний. В 1924 г. Хаусхофер К. основал геополитический журнал «Цайтшрифт фюр геополитик», пропагандировавший идеи реваншизма и перекройки границ. Позднее он основал институт геополитики в Мюнхене и стал президентом германской академии наук. В этот период в основном сформировались такие геополитические понятия как «жизненное пространство», «сфера влияния», «страна-сателлит» и другие. Все это в значительной мере скомпрометировало сам термин «геополитика».

В последние годы многие важнейшие категории геополитики подверглись серьезной переоценке, соответствующей новым условиям мирового развития. При этом главным принципом становится переход от геополитики противостояния к геополитике взаимозависимости – как на глобальном, так и на региональном уровнях. Большой научный и практический интерес представляет углубленная разработка вопроса о государственных границах,

которые влияют на территориальное развитие через свои функциональные свойства – барьерность и контактность.

Таким образом, геополитику описывают как особую форму рассуждения (аргументации), которая оценивает и определяет место одного государства или группы стран с точки зрения их собственной безопасности. Такой взгляд на геополитику позволяет выделить следующие виды геополитической аргументации. *Один вид – практическая геополитическая аргументация*, постоянно используемая гражданскими и военными государственными элитами. Они оценивают районы за пределами границ их государств как потенциальные угрозы их национальной безопасности. *Другой вид – официальная геополитическая аргументация*, в которой идеи сосуществования государств объединены в академических трудах. Официальная геополитическая аргументация рассматривает мир, как целое, состоящий из различных частей и предполагает дифференцированные оценки этих частей.

Продолжая разговор о становлении геополитики отмечу, что к числу первых подобного рода идей развития политико-географического направления были предложены для стран Европы (Германии, Британской империи и т.д.).

В германской геополитической школе были определены три больших панрегиона, опирающиеся на Германию, Японию и США. Эта географическая структура включала огромные функциональные регионы вокруг каждого центрального государства, крест-накрест пересекая регионы, богатые природными ресурсами, которые широко охватывали весь земной шар. Вместе с тем каждый такой регион включал часть арктического пространства, зоны с умеренным и тропическим климатом. Как политико-экономические подразделения, они создавали три региона с высоким потенциалом для автаркии (экономической замкнутости). Если бы развитие шло



...мир состоит из дифференцированных стран...

таким образом, то такая модель мира привела бы к созданию трех сепаратных мировых систем, каждую с собственным центром – Европа, Япония и Англо-Америка и периферией – Африка и Индия, Восточная и Юго-Восточная Азия и Латинская Америка, соответственно.

К числу особых моделей геополитики можно назвать модель геополитики, предложенную географом, генералом Карлом Гаусгофером. Эта модель превозносила величие немецкой нации, немецкого языка и немецкого влияния. Гаусгофер разделил мир на 4 сектора. *Первый сектор – американский*, вертикально управляемый из Нью-Йорка. Затем – *европейский сектор*, который по вертикали включает Африку, управляемый Берлином. *Русский сектор*, включающий в себя и Индию, управляется Москвой. И, наконец, *азиатский сектор*, управление которым возлагается на Токио.

Германский (европейский) сектор, писал Гаусгофер, должен соединиться с азиатским сектором и поглотить Россию. Идеи Гаусгофера были высоко оценены вермахтом и одобрены Гитлером. Однако, в конечном итоге Гаусгофер не принял гитлеризма и покончил с собой. К сожалению, его идеи и школа по стечению обстоятельств сыграла роковую роль не только в Германии, но оказала свое влияние на процессы развития всей Европы и мира. Как известно, во второй мировой войне, развязанной фашистской Германией, участвовало 62 страны с населением 1,7 млрд. человек, что практически составляло свыше 78 % населения земного шара на тот период. Погибло в этой войне 55 млн. человек.

К числу наиболее известной геополитической модели мира относится теория Халфорда Маккиндера. Маккиндер выделил сердцевидную землю – Хартленд и считал, что мировая борьба основывается на соотношении сил «суши» и «моря» при господстве транспортных средств.



согласно Гаусгоферу, Германия в силу своего центрального положения в Европе должна стать властелином Европы...



идея «внутреннего полумесяца или Римленда получила свое дальнейшее развитие в стратегии внешней политики администрации президента Буша-младшего – «Ось зла»...

Вначале он выделил Центральную Азию как «стержневую область истории», из которой монголы оказали свое влияние на европейскую и азиатскую историю. Затем, с Колумбом, началось преобладание приокеанских сил, а с развитием железных дорог баланс сил вновь изменяется в пользу сухопутных государств, и стержневая область усиливается.

Эта модель должна была обеспечить историко-географическую поддержку традиционной британской политики поддержания баланса сил в Европе так, чтобы ни одно континентальное государство не могло угрожать Британии.

После второй мировой войны процесс глобализации мирового капитала создал условия к переходу к новому этапу мирового развития. Большинство западных геополитических концепций отражали ведущее положение США в мире. Например, в противоположность идеям Маккиндера, Николас Спикмен утверждал, что ключевой областью является «внутренний полумесяц», который он переименовал в «Римленд». Поражение Германии в войне с СССР усилило репутацию Маккиндера. К концу войны стало ясно, что в действительности к «Хартленду» («Серцевидной области») может приравнена СССР. С того момента существовала общая модель мира – «Хартленд-Римленд», рассматривающая противостояние материковой (СССР) и морской (США) держав, разделенных зоной соприкосновения (Римленд). Мир сократился до двух супердержав с началом холодной войны. Возникла политика сдерживания, прежде всего с помощью кольца послевоенных союзов на территории «Римленда», а в качестве изоляторов рассматривались НАТО в Европе, СЕНТО в Западной Азии и СЕАТО в Восточной Азии.

Политика сдерживания, проводимая в период «холодной войны» между США и СССР, привела к созданию простых пространственных моделей, охватывавших отдельные сектора «Римленда».

К числу таких моделей можно отнести *теорию*

домино, когда падение одной страны неизбежно приведет к ущербу интересам США в соседних странах: потеря Камбоджи привела к усилению рисков в Таиланде и Малайзии и т.д.

В Западной Европе такая теория более известна под названием «*финляндизации*». Считалось, что СССР не будет пытаться доминировать военным путем, но тем не менее советское влияние будет распространено с помощью навязанного контроля в сферу влияния СССР и Финляндия является хорошим примером такого процесса. Такие идеи и теория домино не раз использовались в 80-х годах 20 столетия в политике США и в Центральной Америке.

Попытки проведения ревизии модели «Хартленд-Римленд» предпринял американский географ Саул Коэн. В работе «География и политика в разобщенном мире» (1973) Коэн предложил, а затем в 1982 г. уточнил модель геостратегических и геополитических регионов мира. Допуская, что все евразийское побережье является потенциальным полем сражения, он анализирует недостатки теории «Хартленд-Римленда». Согласно Коэну, если морская держава выступает против материковой, политика сдерживания может быть воспринята «...как запираание дверей конюшни, когда лошадь сбежала...», поскольку все океаны уже бороздят советские военно-морские силы. Суть его анализа заключается в разработке более гибкой с военной точки зрения точной географической модели. Он полагал, что не существует стратегического единства пространства, а есть лишь самостоятельные арены в разделенном мире. Он предлагает традиционные географические понятия региона для описания такого подразделения. Иерархии типов регионов устанавливаются в зависимости от их масштаба. В связи с ростом влияния США после Второй мировой войны наблюдается снижение роли понятий экономических блоков и панрегионов. Но с окончанием в наше время доминирования США в мировой экономике экономические блоки и панрегионы вновь



В период холодной войны разрабатывались различные теории, направленные на выработку политики сдерживания в отношениях между странами...

возвращаются на мировую арену.

Наряду с политикой сдерживания, в этот же период в лексикон геополитики включаются и такие понятия, как – «сдерживающий кодекс» или «геополитический кодекс» - термин введен в 1982 г. американцем Гадиссом, «мировой порядок» и т.д. Однако, к концу 80-х годов 20 века американские кодексы сдерживания завершили полный оборот, поскольку СССР потерпел поражение в холодной войне с НАТО. На смену им пришли геополитические кодексы нового мирового порядка, из которых наиболее известна концепция американца Джозефа Наю. Главная суть концепции Наю – соответствует ли политика нового мирового порядка интересам самим США? У США достаточно серьезных внутренних проблем для обеспечения успешного экономического развития. При этом анализируется противостояние таких понятий как то, что США, с одной стороны, крупнейший потребитель благ в мире, а с другой – она является и, по-видимому, еще определенное время будет крупнейшей державой в мире. Быть во главе нового порядка в мире и создавать блага для самой себя это задачи не всегда и не во всем сопряжены друг с другом. Отсюда, согласно Наю, формирующийся новый мировой порядок не всегда поддается управлению и манипулированию. При этом роль России и Китая остается неясной. Некоторые страны будут стремиться к созданию или приобретению оружия массового уничтожения.



*мир достаточно хаотичен,
находится в развитии и
поэтому не всегда или
практически не поддается
управлению...*

Наряду с теорией нового мирового порядка существуют теории, рассматривающие положение в мире через стадии его развития. К числу таких с полным правом можно отнести теорию И.Валлерстайна, который рассматривал развитие производительных сил через формирование *миров-системы* в мире. Он выделял две разновидности миров-систем. Один из них - *мир империи* – означает, что его развитие связано с перераспределением материальных благ силовыми способами.

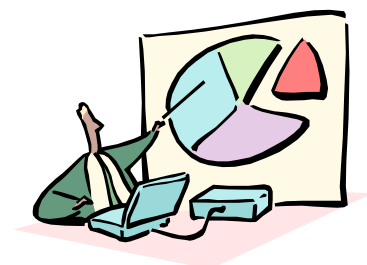
Другой мир – *мир-экономика* – формируется рынком и постепенно приобретает глобальную структуру. Европейский мир-экономика, отчет начала развития которого ведется от 1450 г. поглотил большинство мини-систем и миров империй и уже в 1900 г., по Валлерстайну, стал глобальным. В мире-экономике выделяются ядро и периферия. Ядром мира служат Северная Америка, Западная Европа и Япония, весь остальной мир – периферия или полупериферия мира-экономик. Валлерстайн также полагал, что понятие полупериферия имеет скорее политический характер, нежели экономический. К полупериферии он относил Советский Союз, Китай и т.д.

Особое место в западных геополитических моделях занимают построения американцев А.Мэхена и У.Мид. Именно адмирал Мэхен предсказывал США роль мировой державы в будущем, а в 1992 г. политолог Мид, развивая идеи Мэхена, предложил проект «Америка до Урала». В США всерьез рассуждали о возможности приобретения у России, путем покупки, Сибири. Подобные проекты – «Европа до Урала»» обсуждались в Европе, в котором в качестве главного оружия предполагается экспорт капитала и товаров. На смену, «вошедших в орбиту геополитики Западной Европы», - Чехии, Венгрии, Словении, Хорватии и Греции планируются и другие восточноевропейские страны.

Согласно мнению французского специалиста по геополитике Пьера Галуа в 21 веке мир ожидает серьезные потрясения. Свои прогнозы он предложил исходя из соображений, что развитые страны, в погоне за развитием собственных производительных сил и объемов производства, в сравнении, например, с азиатскими странами, окажутся в сложном положении. Такое развитие стран может привести к дальнейшему снижению уровня производства и, соответственно, снижению уровня жизни в развитых странах, на фоне роста уровня жизни развивающихся стран. Другая опасность в мире – военная.



Валлерстайн выделял две разновидности миров -систем - мир-империя и мир-экономика...



наиболее известные западные модели построены на «захвате» части территории СССР (в последующем России)- Америка до Урала, Европа до Урала...

Однако в современных условиях, когда существуют ядерные державы, начало мировой войны может привести к необратимым последствиям.

Конец 60-х годов прошлого столетия ознаменовался появлением нового движения неприсоединения, основанного на кодексе неприсоединения, высказанный Джавахарларом Неру, Иосифом Тито, Камаль Насером. Движение активно участвовало против политики холодной войны, в поддержку антиколониальных революций. В последующем Движение стало часть более широкого общественного протеста, который охватил почти все развивающиеся страны мира. Особый вклад в поддержку и развитие этого Движения внес Фидель Кастро.



*Движение неприсоединения,
возникшее в ряде
развивающихся стран,
охватило весь мир в конце 60-х
годов 20 века...*

Таким образом, разделение мира по различным геополитическим признакам, состоявшееся в течение 18-20 веков, по-прежнему «вызывает определенный интерес у ряда политиков и руководителей западных стран, что само по себе создает «превратное» представление о развитии политической географии как науки. Различные схемы «политического противостояния», которые якобы отражают «реальное положение стран на карте мира», по сути дела являются примерами географического фатализма и географического нигилизма. Оба проявления одинаково вредны и небезопасны, поскольку «подталкивают» политиков и государства «к субъективному и скорейшему решению собственных проблем за счет других стран». При этом большинство схем политического противостояния стран рассматривается на основе устаревших понятий. В этом случае мало или совсем не принимаются во внимание интересы и особенности развития стран. Отсюда к странам, в основном развивающимся, применяют концепции, модели, стереотипы, которые еще более усложняют реальную картину этих стран и не дают возможности для объективного и научно взвешенного анализа и оценки перспектив их развития.

Вопросы для повторения

1. Дайте определение понятиям «территориальное пространство», «территориальные ресурсы».
2. Дайте характеристику оценке территорий с точки зрения экономического развития.
3. Дайте общую характеристику индикаторов использования территории Кыргызской Республики.
4. Дайте определение понятия «геополитика».
5. Дайте характеристику основным геополитическим концепциям и моделям.

КЛАССИФИКАЦИЯ СТРАН И ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ИХ РАЗВИТИЕ

Страны мира можно классифицировать по различным признакам или критериям, это прежде всего, как уже имеются - экономические, социально-экономические, уровень участия страны в международном географическом разделении труда и т.д. Отсюда традиционно выделяют: развитые и развивающиеся страны. Принимая во внимание не столь значительную дифференциацию развитых стран по уровню экономического развития обратимся к большой группе развивающихся стран мира.

На сегодняшний день существуют различные схемы дифференциации развивающихся стран. Однако, более детальный анализ их истинного экономического положения и, в особенности, перспектив их экономического развития, следует признать значительную схематичность такого подразделения. Главным недостатком имеющихся схем является отсутствие реальной оценки потенциала экономического развития.

Среди множества показателей оценки дифференциации развивающихся стран используются как традиционные, так и новые. К числу традиционных показателей относят: наличие выхода к морю или удаленность от морского побережья, географическое положение страны, близость или удаленность к транспортным магистралям и т.д. Другие показатели, разрабатываемые и предлагаемые автором, основаны прежде всего на оценке территории страны. Такая характеристика предполагает анализ территориальных показателей страны. Основные базовые показатели территории, их оценка должны быть рассчитаны коэффициентами зависимости развития страны от территории и населения и их соотношения, уложенные в матрицу, анализ которой позволяет в реальности оценить экономическое развитие горной страны.

Типология развивающихся стран мира

Итак, развивающиеся страны не имеющие выхода к морю широко рассеяны вокруг земного шара: 15 расположены в Африке, 12 в Азии, 2 в Латинской Америке и 2 в Центральной и Восточной Европе.

Несмотря на их местоположение на четырех различных континентах, все 31 страна, не имеющие выхода к морю характеризуются общими проблемами географической и транспортной отдаленности от соседних и прибрежных стран. Не удивительно, что в большинстве своем развивающиеся страны не имеющие выхода к морю очень бедны.

Большинство развивающихся стран также имеют проблемы с предоставлением начального образования, детской смертностью, доступа к чистой воде и главной цели преодоления бедности. При этом ряд стран из группы развивающихся стран не имеющих выхода к морю и располагающиеся в горных регионах характеризуются сложными условиями проживания и хозяйствования. Отсюда, для развивающихся стран не имеющих выхода к морю, к числу первоочередных мер можно назвать развитие эффективных транспортных систем для обеспечения транзита, с целью снижения уровня торговых и транспортных расходов через их территории. Это также позволит усилению регионального торгового сотрудничества и создаст предпосылки для более успешной интеграции этих стран в международную систему торговли.

Как следствие своего географического положения, страны, удаленные от моря сталкиваются с тем, что им необходимо преодолевать значительные расстояния до морских портов и основных рынков. Для этих стран среднее расстояние до морского порта составляет 1 370 км, что почти на 50 % превышает расстояние между западными и восточными границами Франции. Такие страны, к примеру, из Центральной Азии сталкиваются с наибольшими значительными расстояниями: Казахстан – 3 750 км, Кыргызстан – 3 600 км, Таджикистан – 3 100 км



Проблемы развития стран, не имеющих выхода к морю неоднократно обсуждались на различных конференциях в Брюсселе, Монтеррее, Йоганнесбурге и, особенно в Алматы, в 2003 г.

и Узбекистан – 2 950 км, являясь самыми удаленными от морских портов государствами среди всех стран, удаленных от моря. В Африке Свазиленд находится на самом коротком расстоянии до моря (193 км), в то время как Чад (1 669 км), Руанда (1 867 км) и Замбия (1 975 км) относятся к числу наиболее удаленных от моря стран Африки. Поскольку эти прямые маршруты не всегда доступны для удаленных от моря стран, фактические транзитные пути зачастую являются даже еще более протяженными. Например, когда в 90-х годах основной транзитный путь Бурунди к порту Момбаса был закрыт из-за политических конфликтов, потребовалось использовать альтернативный транзитный путь, связанный с преодолением расстояния длиной почти 4 500 км, а также с пересечением нескольких границ и с изменением способов транспортировки.

Таблица 12

Страны, удаленные от моря

	Афганистан		Мали
	Армения		Малави
	Азербайджан		Монголия
	Бутан		Непал
	Боливия		Нигер
	Ботсвана		Парагвай
	Буркина-Фасо		Руанда
	Бурундия		Швейцария
	Центрально-Африканская Республика		Таджикистан
	Чад		Молдова
	Эфиопия		Туркменистан
	Казахстан		Уганда
	Кыргызстан		Узбекистан
	Кыргызстан		Македония
	Лаосская Республика		Замбия
	Малави		Зимбавбе

Международное сообщество, принимая во внимание наличие определенных ограничений в развитии развивающихся стран в рамках Декларации

Тысячелетия ООН не раз обсуждала меры по преодолению пространственно-территориальных Воздействие значительных расстояний, препятствующее развитию торговли, усугубляется неадекватной транспортной инфраструктурой в большинстве стран, удаленных от моря. Например, ряд таких стран вообще не имеют сети железных дорог (Афганистан, Бурунди, Бутан, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Лесото, Нигер, Руанда, Центральноафриканская Республика и Чад). Страны, удаленные от моря составляют более половины из 20 стран в мире с наименьшей плотностью дорог. Эта низкая плотность дорог с их партнерами по транзиту, являются серьезными препятствиями на пути проведения эффективных торговых операций.

Системы транзита в странах удаленных от моря

Для систем транзита в государствах, не имеющих выхода к морю, к примеру, в Центральной Азии и соседних странах характерны наличие неадекватной транспортной инфраструктуры и ряда проблем материального характера. В определенной степени плотность существующих систем автомобильных и железных дорог достаточна для удовлетворения потребностей региона в транзитных перевозках. Однако качество этой инфраструктуры не отвечает предъявляемым требованиям прежде всего из-за того, что не ведутся работы по ее ремонту и обслуживанию. В некоторых железнодорожных коридорах эти проблемы усугубляются отсутствием адекватных средств для замены подвижного состава на пограничных пунктах между государствами, не имеющими выхода к морю, и соседних государствами, не входящими в состав Содружества Независимых Государств, а также ввиду недостаточно активного сотрудничества между национальными железнодорожными компаниями. Эффективность инфраструктуры понижается также ввиду большого срока службы и низкого качества автомобильных



существующая система автомобильных и железных дорог достаточна для удовлетворения потребностей региона в транзитных перевозках...

транспортных средств и железнодорожного подвижного состава. Плотность сети трубопроводов также неадекватна. Поэтому необходимо проложить трубопроводы, прежде всего в Исламскую Республику Иран, Китай, на Кавказ и Турцию. Вместе с тем необходимо улучшить сообщение с Кавказом по Каспийскому морю. Кроме того, эффективность транзитных транспортных систем снижается из-за проблем нефизического характера, которые главным образом связаны со сложной системой пересечения границ и административными процедурами, отличающимися друг от друга в разных странах. Стараниями стран региона реализуется немало инициатив, направленных на улучшение систем транзита в регионе. Они включают в себя постоянные усилия государств, не имеющих выхода к морю и соседних стран транзита, направленные на повышение эффективности инфраструктуры и сокращение препятствий нефизического характера для транзитных перевозок, на основе принятия национальных законов и расширения регионального и международного сотрудничества. Однако реализуемые инициативы должны дополняться принятием новых мер, включая дополнительное согласование и упрощение процедур и документации, связанных с транзитными перевозками, расширение использования информационной техники для ускорения пересечения границ, активизацию усилий по сокращению препятствий для торговли и транзитных перевозок, принятие мер по укреплению регионального сотрудничества и политики, содействующей развитию частного сектора.



реализуемые инициативы на улучшение систем транзита в регионе должны включать согласование и упрощение процедур, связанные с транзитными перевозками...

Экономическое положение стран Центральной Азии

Центрально-азиатские развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, занимают площадь 4 млн. кв. км, а общая численность их населения составляет 57 миллионов человек. В 2000 году общий валовой внутренний продукт (ВВП) пяти стран составил 32 595

млн. долл. США, причем 55,9 процента от этой суммы приходилось на Казахстан.

Производимый продукт достаточно эффективно распределяется по основным экономическим секторам. Однако доля сельского хозяйства в ВВП сокращается, а доля сектора услуг увеличивается.

Для региона характерны самые различные географические условия, и в нем имеются богатые запасы минеральных ресурсов. Однако надлежащему освоению этих ресурсов частично препятствуют высокие транспортные расходы, что объясняется отсутствием выхода стран к морю. В любой успешной стратегии развития региона приоритетное внимание должно уделяться повышению эффективности систем транзита. Такая стратегия должна быть широкомасштабной и включать в себя меры, направленные на достижение эффективной региональной интеграции и расширение международного сотрудничества. Устойчивый экономический рост в регионе также требует осуществления постоянных структурных реформ и соответствующего макроэкономического управления.

Основные показатели стран Центральной Азии, не имеющих выхода к морю
Таблица 13

	Площадь (в тыс. кв. км)	Население		ВВП (в млн. долл. США)		Показатель ВВП в 2000 году (1990 □100)	ВВП на душу населения в 2000 году
		в 2000 году (в млн.)	1990 год	1990 год	2000 год		
Казахстан	2 717,3	16,2	40 304	18 230	45,2	1 127	
Кыргызстан	199,0	4,9	2 951	1304	44,2	265	
Таджикистан	143,1	6,1	4 339	991	22,8	163	
Туркменистан	488,1	4,7	8 129	4 404	54,2	930	
Узбекистан	457,4	24,9	23 673	7 666	32,4	308	

Источник: UNCTAD, *UNCTAD Handbook of Statistics 2002*; World Bank, *World Development Indicators 2002*.

Центральная Азия это регион, имеющий огромный природный потенциал. Однако в настоящее время в нем отмечается низкий уровень доходов. Во всех пяти не имеющих выхода к морю государствах ВВП на душу населения ниже среднего показателя для развивающихся стран.

Таблица 14
Распределение продукции по секторам

	Процентная доля населения сельских районов от общей численности населения		Распределение ВВП на сектора (в процентах)							
			Сельское хозяйство				Промышленность			
	1990 год	2000 год	1990 - 2000	1990 - 2000	1990 - 2000	1990 - 2000	1990 - 2000	1990 - 2000	1990 - 2000	1990 - 2000
Казахстан	46	44	27	9	45	43	9	18	29	48
Кыргызстан	62	67	34	39	36	26	28	6	30	34
Таджикистан	66	73	33	19	38	26	25	23	29	55
Туркменистан	53	55	32	27	30	50	.	40	38	23
Узбекистан	59	63	33	35	33	23	.	10	34	42

Источник: UNCTAD, *UNCTAD Handbook of Statistics 2002*; World Bank, *World Development Indicators 2002*.

Сложившиеся недавно тенденции основных показателей свидетельствуют о том, что экономика региона продолжает восстанавливаться после экономического спада 90-х годов. В период 2000-2002 годов средний показатель ежегодного роста ВВП составил 20 процентов в Туркменистане, 11 процентов в Казахстане и 9 процентов в Таджикистане. В Кыргызстане и Узбекистане этот показатель был не таким высоким (таблица 15). Однако объем выпуска продукции остается намного ниже уровня 90-х годов. В период с 1990 по 2000 год во всем регионе ВВП сократился на 57 процентов. В Таджикистане, наиболее пострадавшем в результате спада, выпуск продукции в течение этого периода уменьшился на 77 процентов. Ситуация на сегодняшний день характеризуется относительно высокой инфляцией, нестабильным сальдо платежного баланса по

текущим операциям (за исключением Узбекистана), дефицитом государственного бюджета (особенно в Кыргызстане) и государственной задолженности, что представляют угрозу для устойчивого роста.

Таблица 15

Динамика изменения ВВП			
<i>Ежегодные изменения реального ВВП в процентах</i>			
	<i>2000 год</i>	<i>2001 год</i>	<i>2002 год</i>
Казахстан	9,8	13,5	9,5
Кыргызстан	5,4	5,3	0,5
Таджикистан	8,3	10,2	9,1
Туркменистан	17,6	20,5	21,2
Узбекистан	4,0	4,5	4,2

Источник: ECE, Project LINK Forecast Tables, April 2003.

В 2000 году соотношение общего объема торговли и ВВП колебалось от 81 процента в Узбекистане до 147 процентов в Таджикистане. Средний показатель такого соотношения был на 38 процентов выше, чем показатель, характерный для развивающихся стран.

В 90-е годы сектор международной торговли, как правило, развивался более быстрыми темпами, чем остальные сектора экономики. В период с 1995 по 2000 год средний показатель экспорта для региона в целом увеличивался на 9 процентов в год. Если бы затраты на транспортировку были бы ниже, то этот показатель был бы лучше.

Высокие транспортные расходы сокращают конкурентоспособность не имеющих выхода к морю развивающихся стран. В частности, это явилось причиной того, что место центрально-азиатских стран в их традиционном сбыте сельскохозяйствен-

ной продукции на российских рынках заняла Турция. Хотя импорт является достаточно диверсифицированным, ассортимент экспортируемых товаров невелик. В 2000 году в Туркменистане и Казахстане на экспорт нефти приходилось 81 процент и 53 процента экспортных поступлений соответственно. Из-за недостаточной диверсификации экспортные поступления и общеэкономические показатели становятся уязвимыми к воздействию колебаний цен на этот товар. По сути дела, значительный рост обеих стран на протяжении последних нескольких лет частично объясняется повышением цен на нефть.

Российская Федерация является самым важным торговым партнером центрально-азиатских развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. В 2000 году на Российскую Федерацию приходилось около 33 процентов объема торговли этих стран. Однако ситуация меняется. В 90-е годы наметилась тенденция к сокращению доли России в объеме торговли региона, а доля стран Западной Европы, Турции, Исламской Республики Иран и Китая увеличилась. Кроме того, развивающиеся страны в Центральной Азии достигают прогресса и в других аспектах интеграции в глобальную экономику. В регион поступают значительные потоки финансовых ресурсов в виде прямых иностранных инвестиций и официальной помощи в целях развития. В 2000 году соотношение прямых иностранных инвестиций и валового внутреннего продукта составило 4,6 процента, что на 24 процента выше среднего показателя для развивающихся стран. Наибольший поток прямых иностранных инвестиций поступает в Казахстан, на который приходится 85 процентов от общего показателя прямых иностранных инвестиций в регионе, которые составляют 7 процентов от его ВВП. Обеспеченность природными ресурсами и открытость для торговли являются факторами, привлекающими иностранные инвестиции.



Россия играет особую роль во внешнеэкономических взаимоотношениях со странами Центральной Азии...

В Казахстане 80 процентов потоков прямых иностранных инвестиций предназначены для нефтяной промышленности. Однако ввиду отсутствия выхода к морю и нестабильности в некоторых районах этого региона потенциал не имеющих выхода к морю развивающихся стран Центральной Азии привлекать прямые иностранные инвестиции использовался далеко не полностью.

В период с 1997 по 2000 год потоки прямых иностранных инвестиций в не имеющие выхода к морю развивающиеся страны Центральной Азии сократились на 39,5 процента. Частично это сокращение объясняется тем фактом, что некоторые проекты по строительству трубопроводов, начало осуществления которых было запланировано на конец 90-х годов, были отложены. Похоже, что эта тенденция была обращена вспять в 2001 году, когда притоки прямых иностранных инвестиций увечились более чем на 100 процентов.

В период с 1995 по 2000 год показатель официальной помощи в целях развития в регионе увеличился на 45 процентов. В 2000 году средний показатель официальной помощи в целях развития на душу населения в центрально-азиатских странах, не имеющих выхода к морю, составил 14 долл. США, что на 50 процентов выше среднего показателя развивающихся стран. Однако притоки официальной помощи в целях развития в регионе недостаточны для удовлетворения потребностей этих стран.

В силу отсутствия выхода к морю развивающиеся страны Центральной Азии, не имеющие выхода к морю, больше нуждаются в помощи, чем страны с сопоставимым уровнем дохода, но имеющие морские порты. Вместе с тем они являются недавно получившими независимость странами, нуждающимися в помощи для создания базы своего социально-экономического развития.



В 2000 году средний показатель официальной помощи в целях развития на душу населения в центрально-азиатских странах, не имеющих выхода к морю, составил 14 долл. США, что на 50 процентов выше среднего показателя развивающихся стран...

Системы транзита в Центральной Азии

В создании систем транзита, обслуживающих центрально-азиатские развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, заинтересован целый ряд стран - от Китая до Турции и Кавказа, и от России и других европейских стран до Исламской Республики Иран, Афганистана и Пакистана. В регионе имеется комплекс систем из Европы, Содружества Независимых Государств (СНГ) и Азии. Российская Федерация является главной страной транзита для центрально-азиатских развивающихся стран, после распада советского государства. Однако транзитная торговля региона расширяется как в южном направлении - к Исламской Республике Иран, Афганистану и Пакистану, так и в восточном направлении, к Китаю, и в западном к Турции и черноморскому региону.

Развитию системы транзита в регионе способствует восстановление экономики его не имеющих выхода к морю государств и их решимость стать открытыми для международной торговли. Недавнее вступление Китая во Всемирную торговую организацию (ВТО) оказало позитивное воздействие на региональную торговлю и систему транзита. Однако имеются факторы, ухудшающие систему транзита в регионе. В частности, нестабильное положение в Афганистане не дает возможности развивать систему транзита в южном направлении. Центрально-азиатские развивающиеся страны, после обретения независимости, предпринимают попытки улучшить систему транзита, прежде всего на основе улучшения их транспортной и коммуникационной инфраструктур и правовых, институциональных и административных рамок их систем транзита, а также на основе расширения регионального сотрудничества. Пять этих стран и несколько соседних стран транзита являются членами региональных интеграционных систем, число



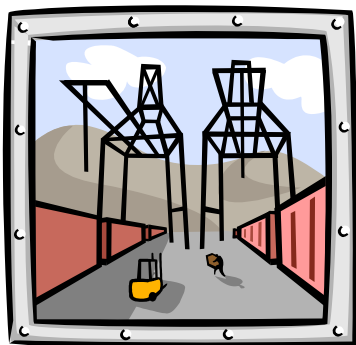
*системы транзита в регионе
будут способствовать
вхождению в зону
международной торговли...*

которых увеличивается и к ним относятся СНГ и Организация экономического сотрудничества (ЭКО). Кроме того, они участвуют в таких региональных транспортных программах, как транспортный коридор Европа - Кавказ - Азия (ТРАСЕКА) и Специальная программа Организации Объединенных Наций для экономик Центральной Азии (СПЕКА).

Развитию системы транзита способствует также дающее позитивные результаты сотрудничество между не имеющими выхода к морю развивающимися странами и соседними странами транзита. Китай, протяженность границ которого с центрально-азиатскими развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, составляет 3300 км, увеличил долю объема торговли с ними с 2,4 процента в 1995 году до 4,7 процента в 2000 году. Китай прилагает усилия, направленные на активизацию торговли со странами региона, прежде всего Казахстаном, Кыргызстаном и Узбекистаном. В частности, он заинтересован в приобретении нефти в Казахстане, с которым в 1998 году подписал соглашение, позволяющее китайской компании участвовать в освоении нефтяных ресурсов в западном Казахстане. Китай выступает за улучшение системы транзита в регионе, так как он сможет использовать центрально-азиатские развивающиеся страны в качестве стран транзита для торговли со странами СНГ, Турцией и Европой.

Когда положение в Афганистане стабилизируется, можно будет вновь открыть транзитные маршруты через Афганистан и Пакистан. Тогда Карачи сможет играть более активную роль в качестве порта транзита для не имеющих выхода к морю развивающихся стран Центральной Азии. После завершения проекта по строительству газопровода из Туркменистана в Пакистан связь Пакистана с регионом укрепитя.

На Турцию приходится приблизительно 4 процента от общего объема торговли



*Китай прилагает усилия...
в освоении природных ресурсов
Центральной Азии...*

Центрально-азиатских развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Она активно способствует развитию транспортной инфраструктуры в регионе. Следует отметить, что она является одним из участников осуществляемого под руководством Соединенных Штатов проекта по строительству трубопровода Баку - Тбилиси - Джейхан. Турция, планируя вступить в Европейский союз, может усилить свои позиции, расширив торговлю с центрально-азиатскими развивающимися странами и стать главным связующим звеном между ЕС и этим регионом.

Объем торговли между Исламской Республикой Иран и не имеющими выхода к морю развивающимися странами в Центральной Азии незначителен, однако он увеличивается быстрыми темпами. В настоящее время доля Ирана в торговле с центрально-азиатскими государствами, составляет 3 процента. Туркменистан - это главный торговый партнер из указанных стран. Кроме того, Исламская Республика Иран активизирует сотрудничество со всеми странами в регионе Каспийского моря, что оказывает позитивное воздействие на транзитные системы.

Инфраструктура транзита

В настоящее время в транзитных системах, обслуживающих развивающиеся страны Центральной Азии, доминируют российские порты и коридоры через Российскую Федерацию, так называемые «северные коридоры». Постепенно расширяются другие коридоры, прежде всего западные и южные. Координация региональных и внутри региональных портов, использующие современные технологии и оборудование, осуществляется в основном Россией, Турцией и Исламской Республикой Иран.



В транзитных системах, обслуживающих страны Центральной Азии, доминируют российские порты и коридоры через Российскую Федерацию, так называемые «северные коридоры»...

С 1996 года в некоторых из указанных портов ведутся работы по их расширению и модернизации.

В странах транзита имеются соответствующие **инфраструктура автомобильных дорог.**

Главными транспортными маршрутами являются коридоры между Центральной Азией и:

- странами Европы по северному маршруту через Казахстан, Российскую Федерацию, Беларусь, Польшу и Германию;
- странами Европы по южному маршруту через Исламскую Республику Иран, Турцию и балканские страны;
- иранскими морскими портами в Персидском заливе и турецкими портами в Средиземном море.

Плотность существующей сети автомобильных дорог в центрально-азиатских развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и большинстве соседних развивающихся стран транзита достаточна для удовлетворения основных потребностей региона в транзитных перевозках. Однако для сокращения количества имеющихся проблем необходимо обеспечить интенсификацию сетей. В частности,

необходимо расширить связи с Китаем, Исламской Республикой Иран и Турцией. В целом качество имеющейся инфраструктуры неадекватно, несмотря на усилия, направленные на соблюдение международных стандартов. Во многих случаях дороги тоже построены без соблюдения соответствующих строительных норм или же не проводится их текущий ремонт. Кроме того, многие мосты на этих дорогах находятся в плохом состоянии. В Казахстане практически каждый десятый мост нуждается в срочном ремонте. Кроме того, большинство дорог должным образом не оборудованы дорожными знаками, как это предусмотрено международными конвенциями. В заключение следует отметить, что парк автотранспортных средств старый и находится в



в целях обеспечения потребностей региона в транзитных перевозках необходимо обеспечить интенсификация транспортных сетей...

плохом состоянии. Большинство автотранспортных средств не отвечают международным нормам.

Инфраструктура железных дорог

включает в себя следующие маршруты между Центральной Азией и:

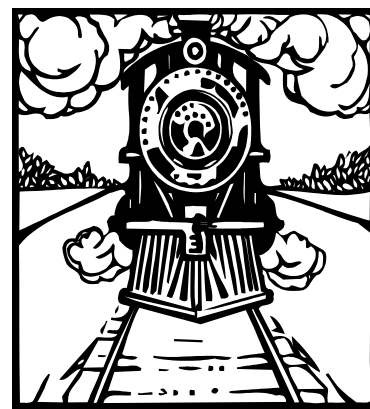
- российскими и китайскими портами на Тихом океане для контейнерных перевозок грузов;
- турецкими и европейскими портами на Средиземном море через Казахстан для перевозки контейнерных грузов;
- российским портом Новороссийск на Черном море для контейнерной перевозки грузов;
- морскими портами и рынками в европейских странах по маршрутам ТРАСЕКА для контейнерных и насыпных или наливных грузов;
- Европой через Турцию, Болгарию, Украину, Российскую Федерацию и Казахстан для импорта путем традиционных железнодорожных перевозок;
- портами на Балтийском море через Казахстан, Российскую Федерацию и балтийские государства для контейнерных и насыпных или наливных грузов.

В секторе железных дорог имеются три основные проблемы. Во-первых, инфраструктура железных дорог нуждается в ремонте и модернизации в большинстве коридоров. Во-вторых, ширина колеи в не имеющих выхода к морю странах не такая, как в соседних странах транзита, не являющихся членами СНГ. Для перевозок между странами СНГ и соседними с ними странами необходимо производить замену ходовой части вагонов и осуществлять перегрузку. Для совершения таких операций требуется до четырех часов. В заключение следует отметить, что подвижной железнодорожный состав устарел. Результатом этого является то, что в некоторых коридорах контейнерные поезда не могут двигаться со скоростью более 36 км/час.

Трубопроводы

Не вызывает сомнений, что протяженность трубопроводов недостаточна, что ограничивает

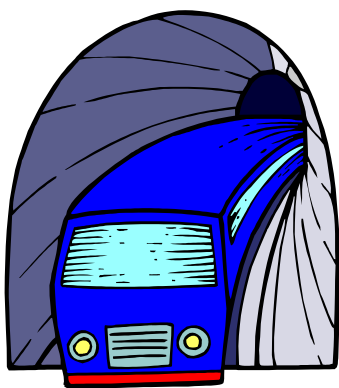
перевозки грузов к портам должны осуществляться за счет железнодорожного транспорта, который нуждается в модернизации транспорта...



экспортные производственные мощности двух имеющих богатые запасы нефти стран - Казахстана и Туркменистана. Все имеющиеся трубопроводы, за исключением трубопровода Баку-Тбилиси-Батуми, проходят через Российскую Федерацию. Имеется несколько проектов по строительству новых трубопроводов. Однако осуществление многих из указанных проектов еще не начато.

Водотоки

Паромные системы на Каспийском море из Казахстана и Туркменистана в кавказский регион неадекватны как в количественном, так и в качественном отношении. Неэффективная инфраструктура и плохое управление делают паромные системы менее конкурентоспособными, чем железнодорожный или автомобильный транспорт. Однако в долгосрочном плане перевозки по транскаспийским маршрутам имеют огромный потенциал. Черноморские порты являются самыми близкими - к большинству портов центрально-азиатских развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Необходимо расширять линии связи с такими портами.



в Кыргызстане осуществляется проект строительства международной железнодорожной магистрали, которая свяжет Узбекистан и Казахстан с Китаем через Кыргызстан...

Совершенствования системы транзитных перевозок

В Кыргызстане осуществляется частично финансируемый Европейским союзом проект строительства международной железнодорожной магистрали, которая свяжет Узбекистан и Казахстан с Китаем через Кыргызстан. Однако правительство страны все более активно поддерживает автомобильные перевозки, на долю которых приходится 80 процентов общего объема перевозок людей и грузов в стране. Приоритетное внимание уделяется созданию сети автодорог, которые соединят Кыргызстан с Казахстаном, Таджикистаном, Узбекистаном и Китаем. Работы по созданию этой

сети являются одним из компонентов программы сотрудничества Организации экономического сотрудничества (ЭКО) на период 1998-2007 годов.

В 2000 году Казахстаном было начато преобразование, рассчитанное на период 2001-2008 годов программы создания национальной транспортной сети, которая включает создание новых, а также восстановление и совершенствование действующих элементов инфраструктуры. Что касается дорожного транспорта, то в список подлежащих восстановлению в первую очередь были включены следующие коридоры: Ташкент - Алматы - Хоргос; Алматы - Акмолла и Аральск - Актюбинск - Уральск. Программа также предусматривает восстановление и совершенствование сетки дорог на территории Западного Казахстана в связи с осуществлением проектов по разработке минеральных ресурсов и проектов в области развития. И, наконец, эта программа включает проект перестройки порта Актау на Каспийском море, соглашение финансирования которого было достигнуто с Европейским банком реконструкции и развития.

В Таджикистане в марте 2000 года началось осуществление проекта с целью связать Таджикистан и Китай автомагистралью, реализация которого стала возможной благодаря кредиту, предоставленному Исламским банком развития (ИБР). Помимо этого, правительством были проведены исследования с точки зрения практической осуществимости проектов восстановления и совершенствования существующих дорог. Правительство достигло соглашений с донорами, в том числе с Азиатским банком развития и ИБР, о финансировании некоторых из этих проектов. В рамках кредита, предоставленного вышеупомянутыми донорами, уже начались восстановительные работы на автомагистрали Бишкек - Ош.

Однако, несмотря на предпринимаемые меры важными факторами, подрывающими систему



В Таджикистане в марте 2000 года началось осуществление проекта с целью связать Таджикистан и Китай автомагистралью...

транзита в странах Центральной Азии остаются ряд препятствий на пути развития торговли и транспорта, а также неадекватный уровень регионального сотрудничества. Если первый из этих факторов может быть обусловлен сложным экономическим положением, в котором находятся эти страны, то для устранения второго и третьего факторов необходимо проявить большую политическую волю. Отсюда, решение вопросов, сдерживающих развитие транзитных перевозок, позволит решить также вопросы расширения участия этих стран в международной торговле.

Как известно, Кыргызстан уже вступил во Всемирную торговую организацию (ВТО), которая поощряет либерализацию торговли и снятие ограничений на торговлю. Однако продвижение в этом направлении других стран региона идет медленно. Расширению торговли на региональном уровне препятствуют различные виды ограничений. Одним из основных препятствий на пути развития торговли являются положения внутригосударственного законодательства, ограничивающие объем транзитной торговли. То же самое справедливо в отношении двусторонних соглашений, ограничивающих конкуренцию на региональном уровне, таких, как соглашения о распределении квот на выдачу разрешений национальным транспортным операторам. Кроме того, росту издержек способствует слабая организация материально-технического снабжения, неадекватность информации и получившие широкое распространение такие противозаконные действия, как взимание «ренты» и коррупция. Тем не менее частично такие издержки можно сократить путем содействия развитию торговли и либерализации торговли.

Вопросы для повторения

1. Дайте определение понятиям «территориальное пространство», «территориальные ресурсы».
2. Дайте характеристику оценке территорий с точки зрения экономического развития.
3. Дайте общую характеристику индикаторов использования территории Кыргызской Республики.
4. Дайте определение понятия «геополитика».
5. Дайте характеристику основным геополитическим концепциям и моделям.

ЭКОНОМИКО-ТЕРРИТОРИАЛЬНАЯ ОЦЕНКА КЫРГЫЗСТАНА

II

*Экономико -
территориальная
характеристика страны*

*Инфраструктура
транспорта
страны.....*

*Особенности
экономического
развития.....*

*Перспективы и политика
развития страны.....*

ЭКОНОМИКО-ТЕРРИТОРИАЛЬНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА СТРАНЫ

Как известно, экономико-территориальное положение страны предполагает экономическую характеристику территории страны. В данном случае это оценка положения той или иной страны или региона по отношению к важнейшим экономическим центрам развития, мировым или региональным транспортным и торговым путям, туристическим потокам. Отсюда безопасность страны и нормальное ее функционирование в значительной степени зависит как от выгодности ее экономико-географического положения, а также политической ситуации не только в мире, но и внутри страны. В качестве примера выгодного сочетания экономико-географического и политико-географического положения можно назвать страны Юго-Восточной Азии, относящиеся к группе азиатских тигров. Это в первую очередь Сингапур, Таиланд, Индонезия и другие. При этом, отсутствие выхода к морю, как особенность экономико-территориального положения страны до недавнего времени, считалось невыгодным. Однако, активное развитие международных рынков, в рамках Китая, России, а также Центральной Азии и в первую очередь Казахстана позволяет по новому взглянуть на относительность продвинутого развития той или иной страны, имеющей выход к морю.

В настоящее время в условиях активизации международного разделения труда гораздо большее значение для успешного экономического развития страны имеет фактор приближенности к крупным рынкам международного значения и международным транспортным путям нежели выход к морю. Вышесказанное положение вполне объективно и к другому довольно известному постулату в географии и региональной экономике. Речь идет о прямой связи уровня экономического



выгодность экономико-географического или экономико-территориального положения страны определяется близостью к важнейшим транспортным магистралям или туристическим потокам...

развития страны от наличия или отсутствия природных ресурсов и в первую очередь полезных ископаемых. Как показывает пример ряда как западных, так и восточных стран (Япония, Италия, Швейцария, Австрия и т.д.) полезные ископаемые, безусловно, играют значительную роль в экономическом развитии. Однако, их роль не является определяющей в экономическом развитии страны.

В настоящее время, к примеру, для Кыргызстана гораздо большее значение в экономическом развитии страны имеет правильно выбранная модель экономического развития, основанная на широком использовании трудовых ресурсов, высокого образовательного уровня населения, приоритет развития легкой промышленности, приборостроения и электроники, а также научных технологий в области промышленного производства и переработки сельскохозяйственных продуктов. При этом к числу наиболее приоритетных направлений, основанных на использовании главной особенности страны – горного характера ее территории могут явиться развитие сектора транспортных и туристических услуг.



Модель экономического развития

В качестве модели экономического развития и преобразования Кыргызстана предлагается следующая:

территория – транспорт – туризм.

Главная суть предлагаемой модели заключается в том, что в ней устанавливаются прямые связи и взаимоотношения отдельных, но в то же время обязательных элементов единой системы. Эта система выявляет необходимые связи, которые характерны прежде всего для горных стран, что означает. Без анализа и оценки территории горной страны для целей расселения и создания систем

коммуникаций практически невозможно предложить рекомендации и обеспечить реализацию по реальному развитию горного туризма. При этом экономическая характеристика элементов предлагаемой модели предполагает анализ составных ее частей - подсистем:

- *территория - транспорт,*
- *территория - туризм,*
- *транспорт- туризм.*

Подсистема *территория - транспорт* обеспечивает развитие взаимозависимости между горной территорией и созданной или создаваемой транспортной инфраструктуры. В этом случае создание, развитие и совершенствование транспортной сети в зависимости от конкретной территории предусматривает анализ и использование основных характеристик территории. Следует отметить, что область проявления данной подсистемы по праву можно отнести к числу главной. Известно, что отсутствие разветвленной и взаимосвязанной транспортной сети является следствием высоких транспортных издержек. Поскольку конечная цена на продукцию зависит не столько от фактических затрат на ее производство, сколько от ее перевозки к месту переработки или потребления. Таким образом, в экономико-территориальной характеристике страны особое внимание будет уделено прежде всего базовым показателям территории страны. Это: *размеры территории, включающей в себя площадь и протяженность территории страны, емкость, конфигурация и границы территории.* Их описание и анализ будет предложен ниже.

Особенность проявления подсистемы *территория - туризм* также связана с трансформацией базовых показателей территории для целей развития различных видов туризма. Здесь речь будет идти прежде всего о высотных уровнях

территории, различающиеся по климатическим и иным условиям, благоприятным для развития горного туризма.

Подсистема *транспорт – туризм* является своего рода синтезирующей, поскольку в равной степени использует области или зоны взаимного проявления базовых и других системных показателей в рамках единой предложенной системы взаимного развития. Отсюда можно сделать следующий предварительный вывод.

Развитие системы или модели в рамках ее подсистем предполагает обязательное взаимное сосуществование и развитие основных элементов системы - транспорта для целей развития туризма, интегрированные через призму базовых показателей территории. Другими словами предлагаемая модель является обобщенным, системным отображением взаимозависимостей базовых показателей территории от основных условий ее трансформированного использования. Соотношения базовых показателей горной страны с показателями расселения и транспортной сети будут даны в предлагаемой матрице ниже.

Общая характеристика территории страны

Кыргызская Республика стала независимым государством с 1992 года. Она занимает площадь 198.5 тыс.кв.км, что составляет 0.13% поверхности суши. Кыргызская Республика - это горная страна, 90% территории которой расположены выше 1000 м над уровнем моря. Высшая точка страны располагается на высоте 7439 м, а низшая - на отметке 132 м над уровнем моря. Значительный перепад высот, более 7 тысяч метров, создает особые условия для хозяйствования и проживания в этом регионе. Кыргызская Республика значительно удалена от морских пространств на расстоянии более, чем 3600 км. При этом она, располагаясь в регионе Центральной Азии и гранича с такими странами, как Казахстан, Узбекистан и Таджикистан



Кыргызская Республика - это горная страна, 90% территории которой расположены выше 1000 м над уровнем моря...

имеет довольно протяженную границу с Китайской Народной Республикой (КНР). Огромная численность населения и значительные темпы экономического роста КНР делают исключительным положение Кыргызской Республики для развития и расширения международной торговли, имеющей значение не только для нашей страны, но и для всего региона Центральной Азии в региональном и международном масштабах.

Характеристика территории страны

Характеристику территории как правило следует начинать с ее географического или экономико-географического положения. Экономико-географическое положение, согласно Баранскому Н.Н., есть отношение какого-либо места, района или города ко вне его лежащим объектам («данностям»), имеющим то или иное экономическое значение – будь то объекты природного порядка или объекты, созданные в процессе хозяйственной деятельности человека. Экономико-географическое положение может быть общим (интегральным) и покомпонентным. Различают четыре вида интегрального экономико-географического положения:

- 1) *центральное*, 2) *периферийное*, 3) *соседское*, 4) *приморское*.

В целом экономико-географическое положение Кыргызской Республики можно охарактеризовать как *соседско-периферийное*. Это объясняется значительной удаленностью страны от морских пространств и крупных, сложившихся транспортных магистралей. Однако, наряду с этим наша страна имеет очень выгодное соседское положение с Китайской Народной Республикой, с которой мы строим нормальные политические взаимоотношения и что может послужить благоприятным фактором развития и расширения торгового сотрудничества с этой страной. Благодаря такому выгодному экономико -



конец 20 и начало 21 столетий характеризуется формированием нового международного рынка на территории Китая...

географическому положению, мы сможем и должны обеспечить широкое международное сотрудничество с КНР через нашу страну. Кстати, наряду со странами Центрально-азиатского региона, за исключением Туркменистана, КНР относится к соседям первого порядка, по отношению к Кыргызской Республике, что, как известно, определяется непосредственными границами с той или иной страной. Мы имеем четырех соседей первого порядка, и через них соседствуем с Россией, Туркменистаном и Афганистаном соседями второго порядка.



Кыргызстан имеет 4 соседей первого порядка и 3 соседей второго порядков...

Как известно, любая территория обладает определенной «емкостью», т.е. способностью вместить определенное количество жителей, производственную и социальную инфраструктуру. В свою очередь такая «емкость» зависит от размеров территории, форм хозяйственной организации, экологической обстановки и т.д.

Естественно, что размеры территории имеют как положительные, так и отрицательные моменты, создающие ряд проблем. К примеру, к числу наибольших по площади территории относятся Нарынская (45.2 тыс.кв.км) и Иссык-Кульская (43.1 тыс.кв.км). К следующей, средней, группе можно отнести Джалал-Абадскую (33.7 тыс.кв.км), Ошскую (29.2 тыс.кв.км) и Чуйскую (20.2 тыс.кв.км) области. И к третьей группе относятся Баткенская (17.0 тыс.кв.км) и Таласская (11.4 тыс.кв.км) области.

При этом, с учетом численности населения и сложности физико-географических условий, как-то: высота положения, наличие транспортной инфраструктуры и др., средняя плотность населения значительно различается от места к месту, что в конечном счете, совместно с другими экономическими факторами, определяют уровень экономического развития регионов.

Средняя плотность населения, по территории Кыргызской Республики, составляет 25.8 человека на 1 кв.км. При этом большая часть населения, около 80 %, проживают на высоте свыше 1000 м над

уровнем моря. Площадь территорий от 1000 м до 3000 м составляет 69,8 % от общей площади страны.

Территориальные различия и численность населения				
Наименование административно-территориальных единиц	Число районов	Площадь, тыс.кв.км	Численность населения, тыс.чел	Средняя плотность населения
<i>Нарынская</i>	5	45.2	268.2	5.6
<i>Иссык-Кульская</i>	5	43.1	433.2	9.7
<i>Джалал-Абадская</i>	8	33.7	893.9	34.2
<i>Ошская</i>	7	29.2	1211.7	41.5
<i>Чуйская</i>	8	20.2	767.1	37.9
<i>Баткенская</i>	3	17.0	420.9	22.9
<i>Таласская</i>	4	11.4	216.4	17.9

Весьма важной характеристикой территории являются также конфигурация и границы. Конфигурация территории тесно связана с ее размерами и показателями удаленности от границы региона.

Одним из важных компонентов экономико-территориальной оценки является характеристика территориальной специализации производства или концентрации производства по территории поскольку она тесно связана с концентрацией населения и оказывает значительное влияние на географическое распределение труда, т.е. по сути определяет специализацию регионов. Особенность концентрации производства на определенной территории проявляется, прежде всего, в снижении себестоимости продукции, что в свою очередь связано, как отмечалось выше, с проявлением принципа экономии от масштабов использования природных ресурсов, т.е. в конечном счете снижения средних издержек производства.

Таким образом, благодаря определенному сочетанию составляющих территорию элементов, таких как географическое положение, природные ресурсы, а также население и инфраструктура, в первую очередь, транспортная, сложилась особая система хозяйствования, определившая направления традиционной специализации регионов внутри нашей страны. Разные территории Кыргызстана отличаются, прежде всего, своеобразием природных условий и ресурсов, с чем связано наличие условий для развития определенных отраслей хозяйствования более благоприятных для одних и менее – для других. В конечном счете это приводит к определенному территориальному разделению труда. В дальнейшем, рациональное и эффективное использование природных и трудовых ресурсов конкретной территории региона формирует специализацию хозяйства территории.

Высота над уровнем моря (в м)	Площадь территорий по высотным поясам (в %)
< 1000	5.8
1000 – 2000	22.6
2000 – 3000	30.2
3000 – 4000	34.0
> 4000	7.0

В природно-территориальном отношении строение поверхности Кыргызской Республики очень сложное и состоит из нескольких горных цепей, вытянутых преимущественно в широтном и субширотном направлениях и разделяющих их межгорных долин и впадин. Общее гипсометрическое положение таково, что наблюдается постепенное уменьшение высотных отметок хребтов на запад от

5500 – 5000 м до 4000 – 3500 м, возрастание гребней хребтов начинается с севера на юг, достигая на востоке 6000 – 6500 м и на юге – 5000 – 5500 м.

На востоке территории Кыргызской Республики, в районе пиков Победы и Хантенгри, хребты сближаются и сходятся у Меридионального хребта, создавая вместе с китайской частью грандиозный горный массив Хан - Тенгри, являющийся орографическим центром всего Тянь-Шаня.

В орографическом отношении, западная часть горной системы Тянь-Шань, в пределах которой располагается Кыргызская Республика, подразделяется на несколько территорий: Центральный, Внутренний, Северный и Юго-Западный Тянь-Шань, а также Алай-Туркестанский орографический район, в пределах небольшой северной части Памира. Морфометрические особенности горного рельефа и сложившаяся система дорог определили административно - территориальные границы не только областей, но и районов страны.

В восточной части Кыргызской Республики располагается Иссык-Кульская область, территория которой состоит из двух частей: Иссык-Кульская долина и Иссык-Кульский Сырт. Центральную часть Иссык-Кульской долины занимает озеро Иссык-Куль с прилегающими равнинными участками. Иссык-Кульская область связана с Чуйской через Боомское ущелье, где проложены как автомобильная, так и железная дороги, что создает благоприятные возможности для экономического развития этих регионов.

Далее на запад, в пределах северной части Кыргызской Республики, располагается Чуйская область. Территория области включает в себя Чуйскую долину и межгорные впадины Чон-Кемин и Суусамыр вместе со склонами хребтов Кунгей, Или, Кыргызский, Таласский Ала-Тоо, Суусамыр и Жумгал.

Таласская область, центральную часть которой занимает Таласская долина, расположена в северо-



одним из красивейших мест в Кыргызстане является озеро Иссык-Куль...

западной части нашей страны. Между Чуйской и Таласской областями через высокогорный перевал Отмек проложена автомобильная дорога. Однако, к сожалению, из-за низкого качества полотна дороги и сложности ее эксплуатации, вызванной сложными условиями рельефа и климата, необходимы серьезные усилия и финансирование по улучшению этой жизненно важной дороги для экономического развития районов и в целом Таласской области.



самой высокогорной частью территории Кыргызстана является Нарынская область...

В юго-восточной части Кыргызстана расположена самая большая по площади Нарынская область, занимающая внутреннюю часть горной системы Тянь-Шань. Около 70 % ее территории занимают горные хребты. Нарынская область имеет довольно хорошую автомобильную связь с Иссык-Кульской и Чуйской областями, а также через г.Казарман с центром Джалал-Абадской области. На территории этой области расположен один из стратегически важных пунктов дороги на перевале Торугарт, связывающих Кыргызскую Республику, страны Центральной Азии, Россию с Китайской Народной Республикой.

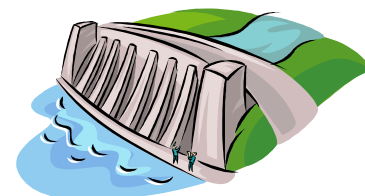
Джалал-Абадская область занимает юго-западную часть Кыргызской Республики. Большая часть Джалал-Абадской области расположена в Юго-Западном Тянь-Шане и небольшая часть – во Внутреннем Тянь-Шане. Джалал-Абадская область, благодаря удачному расположению, наличию границы с узбекским приферганьем и достаточно развитой промышленной инфраструктурой обладает хорошими возможностями для успешного экономического роста.

В южной части Кыргызстана располагается самая большая по численности населения Ошская область. Она также имеет довольно развитую промышленную инфраструктуру и, гранича с территориями Узбекистана, Таджикистана, Джалал-Абадской, Баткенской и Нарынской областями, обеспечивает через перевал Эркеч-Там транспортно-торговые взаимоотношения нашей страны и других стран

Центральной Азии с Китайской Народной Республикой.

Баткенская область, образованная в 1999 г., располагается в юго-западной части Кыргызской Республики. Главной особенностью территории этой области является то, что почти 80 % ее границ являются международными, здесь же находится самая низкая точка Кыргызстана (401 м над уровнем моря).

Таким образом, территория страны, концентрируя в себе особенности и возможности для экономического развития является элементом производительной мощи государства. Благодаря определенному сочетанию составляющих ее (территорию) элементов, таких как *положение, природные ресурсы и условия их освоения* и другие они могут благоприятствовать развитию хозяйства или ограничивать его. В конечном счете, именно благодаря особенности территории, включающей различное сочетание физико-географических (природно-территориальных) и экономико-географических (регионально-территориальных) условий сложилась особая система хозяйствования, определившая направления традиционной специализации регионов внутри Кыргызстана.



благодаря определенному сочетанию составляющих территорию элементов они могут благоприятствовать развитию хозяйства или ограничивать его...

Оценка территории горной страны

Оценка территории Кыргызстана и ряда других горных стран предполагается провести на основании анализа соотношения базовых показателей территории и вычисленных коэффициентов взаимозависимости от транспортной сети- плотности транспортной сети и размещения населения - плотности размещения населения. Используя данные по общей характеристике Кыргызстана проведем вычисления соотношений горной части страны от общей площади в зависимости от размеров и высотного положения

страны в рамках разработанной предложенной матрице.

Ниже приведены расчетные данные, использованные при составлении трех матриц.

- площадь страны (S_1) -198,5 тыс.кв.км,
- площадь горной части (S_2 выше 1000 м) - 105,5 тыс.кв.км,
- средняя высота территории страны (H_1) - 3925 м,
- разница высот (H_2) - 7307 м,
- удаленность страны от моря - 3600 км.

Матрица -"М-1"-зависимости площади страны от ее высотного положения и удаленности от моря

	Площадь горной части страны, 1000 м над уровнем моря, S_2 , кв.км	Разница между наивысшей и наиминизшей точками страны (перепад высот), H_r , м	Коэффициенты зависимости
Площадь страны, S , кв.км	$r = S_2 \setminus S - 0,53$	$k_1 = H_r \setminus S - 0,04$	$K_t = k_1 \setminus r - 0,07$
Средняя высота страны, H , м	$n = S_2 \setminus H - 26,8$	$k_2 = H_r \setminus H - 1,9$	$K_t = k_2 \setminus n - 0,07$
Удаленность от моря, L , км	$x = S_2 \setminus L - 29,3$	$k_3 = H_r \setminus L - 2,0$	$K_t = k_3 \setminus x - 0,07$

В соответствии со значениями вычисленного коэффициента K_t - коэффициент территориальной плотности можно сделать следующий вывод.

Соотношение горной части (S_2) территории страны к общей площади (S) страны будет постоянно одинаковым и не зависящим от размеров территории страны, ее высотного положения или удаленности от моря.

- численность населения - 5 166 000 чел.,
- численность горной части страны - 1 960 000 чел.,
- средняя плотность населения - 25,8,
- плотность населения в горной части страны - 9,8.

Матрица - "М-2" - зависимости размещения населения от территории страны

	Численность населения, D	Численность горного населения, D1	Коэффициенты зависимости
Площадь страны, S, кв.км	$c = D \setminus S - 25,8$	$c2 = D1 \setminus S - 9,8$	$Kp = c2 \setminus c - 0,38$
Средняя высота страны, H, м	$q = D \setminus H - 1316$	$q2 = D1 \setminus H - 499,4$	$Kp = q2 \setminus q - 0,38$
Удаленность от моря, L, км	$m = D \setminus L - 1435$	$m2 = D1 \setminus L - 544,4$	$Kp = m2 \setminus m - 0,38$

Анализ зависимостей в матрице - «М-2» коэффициента плотности расселения - K_p показывает, что размещение населения в горной стране не зависит от размеров территории страны, высоты ее местоположения и удаленности от моря. При этом, при оценке размещения населения гораздо большее значение приобретают показатели отдаленности населенных пунктов от дорог, климатических условий и рельефа местоположения компактного расселения населения в горных районах.

- транспортная сеть страны - 34 000 км,
- транспортная сеть в горной части страны - 15 000 км.

Зависимость транспортной сети от базовых показателей территории предложены в матрице - «М-3».

Матрица зависимости транспортной сети от территории страны- «М-3»

	Транспортная сеть, T	Транспортная сеть горной части страны, T1	Коэффициенты зависимости
Площадь страны, S, кв.км	$w=T\backslash S - 0,17$	$w2= T1\backslash S - 0,07$	$Kd=w2\backslash w - 0,4$
Средняя высота страны, H, м	$e=T\backslash H - 8,7$	$e2 =T1\backslash H - 3,8$	$Kd=e2\backslash e - 0,4$
Удаленность от моря, L , км	$j =T\backslash L - 9,4$	$j2 = T1\backslash L - 4,2$	$Kd=j2\backslash j - 0,4$

Таким образом, проведенный анализ расчетных данных базовых показателей территории от особенностей размещения населения и транспортной инфраструктуры позволил вычислить следующие коэффициенты, характерные для Кыргызстана. Это: **коэффициент территориальной плотности (Kt)** или территориальной емкости, **коэффициент плотности расселения (Kp)** и **коэффициент транспортной плотности (Kd)**.

Такие же коэффициенты были рассчитаны для Непала, Бутана, Таджикистана, Армении, Швейцарии, Афганистана, Боливии и других горных стран (всего 15), большая часть территории которых (более 60%) занята горами. Сравнительный анализ пространственно-территориальной дисперсии вычисленных коэффициентов горных стран позволяет выделить пределы действия данных коэффициентов. Коэффициент территориальной плотности изменяется в пределах 1,0 до 0,01. Изменения коэффициента плотности расселения наблюдаются в интервале от 1 до 0,1. Значения коэффициента транспортной плотности также изменяются в пределах от 0,1 до 0,09.

Исходя из сказанного, интервалы проявления данных коэффициентов позволяют выделить пределы, характерные для стран с различным географическим, пространственно-территориальным положением, включающей в себя различные степени высотного положения или гористости, а также удаленности от моря.

Полагаю, что предложенный подход сопоставительного анализа, используя матрицы – «М-1», «М-2», и «М-3» позволяет более точно определить пространственно-территориальные особенности горных стран и дать количественные их характеристики.

Таким образом, наряду с существующими качественными характеристиками горных стран, предлагаемые количественные оценки, рассчитанные, путем предложенных нами матриц позволяют по новому подойти к вопросу оценки горных стран и предложить новую классифицировать горных стран по уровню их экономического развития.

Вопросы для повторения

1. Дайте определение понятиям «территориальное пространство», «территориальные ресурсы».
2. Дайте характеристику оценку территорий с точки зрения экономического развития.
3. Дайте общую характеристику индикаторов использования территории Кыргызской Республики.
4. Дайте определение понятия «геополитика».
5. Дайте характеристику основным геополитическим концепциям и моделям.

ИНФРАСТРУКТУРА ТРАНСПОРТА СТРАНЫ

В Кыргызстане с ее горной территорией именно транспорт объединяет в единый комплекс все отрасли экономики. Транспорт обеспечивает не только нормальную жизнедеятельность нашей страны, но и его национальную безопасность и целостность. В системе единого народнохозяйственного комплекса страны транспорт занимает особое место. Он является одной из отраслей, формирующих инфраструктуру хозяйства страны. Расширение сфер промышленного использования природных ресурсов, развитие экономических и культурных связей как внутри страны, так и с зарубежными странами, требования обороноспособности страны не могут быть обеспечены без мощного развития всех видов транспорта, широко разветвленной сети путей сообщения, высокой мобильности и маневренности всех видов транспорта. Для Кыргызстана, территория большей части которой занято горными хребтами значение транспортной системы исключительно велико.

Транспорт – важная составная часть экономики Кыргызской Республики. Значение транспорта определяется его ролью в территориальном разделении общественного труда: специализация районов, их комплексное развитие невозможны без системы транспорта. Транспортный фактор оказывает влияние на размещение производства. Не принимая его во внимание, нельзя достичь рационального размещения производительных сил. Транспорт оказывает также свое влияние на концентрацию производства. Известно, что при концентрации производства важно определить оптимальные размеры предприятий. От этого зависит уровень трудовых затрат и себестоимость продукции. Увеличение мощности предприятия, как правило, сопровождается их снижением. При установлении границ специализации целесообразность concentra -



транспорт в Кыргызстане обеспечивает не только нормальную жизнедеятельность нашей страны, но и его национальную безопасность и целостность...

ции производства определяют совокупные затраты на производство и транспортировку продукции, т. е., кроме технических, технологических и финансовых вопросов, учитывают особенности размещения предприятий и издержки транспорта, включаемые в себестоимость продукции. Учет транспортной слагающей является обязательным при определении оптимальных границ специализации производства. До тех пор, пока экономия от снижения издержек производства на специализированном предприятии не будет превышать дополнительные транспортные расходы по перевозке продукции этого предприятия, специализация считается эффективной.



*транспортные расходы
необходимо учитывать и при
установлении границ
целесообразного
кооперирования
производства...*

Транспортные расходы необходимо учитывать и при установлении границ целесообразного кооперирования производства. Кооперирование как специализация и концентрация экономически целесообразно, если экономия от снижения производственных издержек кооперированных предприятий превышает дополнительные издержки транспорта, вызванные увеличением дальности перевозок продукции этих предприятий.

В условиях перехода к рыночным отношениям роль транспорта существенно возрастает. С одной стороны, от транспортного фактора зависит эффективность работы предприятия, что в условиях рынка, напрямую связано с его работоспособностью, а с другой стороны, сам рынок подразумевает обмен товарами и услугами, что без транспорта невозможно, а, следовательно, невозможен и сам рынок. Поэтому транспорт является важнейшей составной частью инфраструктуры.

К тому же роль транспорта в условиях сложных горных ландшафтов Кыргызстана приобретает особую значимость, что связано с формированием внутренних рынков и расширением развития внешних и внутренних экономических связей между экономическими районами внутри страны. Более того, горный рельеф территории Кыргызской Республики

предопределил в целом особенности развития транспортной системы страны. Отсюда, отсутствие разветвленной и взаимосвязанной транспортной сети Кыргызстана становится самым важным барьером на пути рыночной специализации экономики страны и оказывает свое влияние, в том числе, и на стоимость продукции через транспортные издержки. В конечном счете, отсутствие предприятий по переработке сельскохозяйственной продукции, и дальность их перевозки могут оказывать «незримое», но существенное влияние на территориальную специализацию регионов. Совершенствование транспортной системы и вследствие этого установления внутри республиканских связей одновременно оказывают свое влияние на специализацию территорий через снижение транспортных издержек на готовую продукцию, особенно в условиях перехода к рыночной экономике.

Виды транспорта

В прошлые годы в Кыргызстане были созданы все необходимые условия почти для всех видов транспорта. Однако разные виды транспорта в Кыргызстане по ряду объективных обстоятельств имеют различный уровень развития.

В целом система дорог, в условиях горного рельефа Кыргызской Республики, приобретает особое значение во внутренних и внешних экономических связях.

Прежде всего, благодаря системе транспортных коммуникаций не только устраняются препятствия для экономического развития регионов внутри страны, но и система дорог приобретает роль границ определенных территориальных единиц.

В прошлые годы транспорту придавалась роль исключительно в случае перевозки грузов или пассажиров.



В Кыргызстане были созданы условия для развития всех видов транспорта...

В то же время, признавая значимость транспорта в перевозках, а также его значение во внутренних и внешних экономических связях, полагаю роль транспорта или транспортной системы гораздо больше.

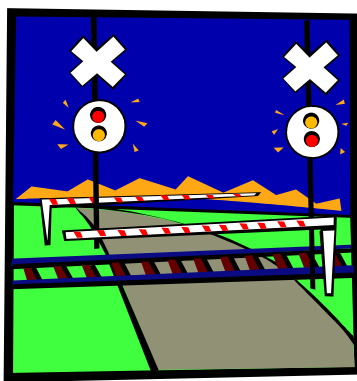
Отсюда, происходящий в настоящее время в Кыргызстане процесс деконцентрации производства, по сути, в значительной степени был предопределен процессами преодоления «территориальной изолированности». Последнее означает, что строительство и создание системы дорог устраняют, в значительной степени, препятствия на пути преодоления различий регионов страны.

Транспорт принято подразделять на *внутрипроизводственный* и *общего пользования* (магистральный). К внутрипроизводственному транспорту относятся железнодорожные подъездные пути, межцеховые и внутрицеховые пути, внутренние автомобильные, подвесные и канатные дороги, монорельсовые пути, тракторный и гужевой транспорт в сельском хозяйстве и т. д. Это, как правило, технологический транспорт, обеспечивающий перемещение предметов труда внутри предприятий.

Магистральный транспорт общего пользования обеспечивает транспортно-экономические связи между предприятиями, возникающие в процессе расширенного капиталистического производства. К магистральному транспорту относятся железнодорожный, речной, морской, автомобильный, воздушный, трубопроводный транспорт и линии электропередачи.

Можно выделить три основных магистральных направления транспортной системы Кыргызстана:

1. Широтное магистральное направление "запад-восток" и обратно, оно включает железнодорожные, автомобильные пути из Таласской долины в Иссык-Кульскую через Чуйскую долину.



К магистральному транспорту относятся железнодорожный, речной, морской, автомобильный, воздушный, трубопроводный транспорт и линии электропередачи...

2. Меридиональное магистральное направление "север-юг" с выходом на Узбекистан и Таджикистан, образованное в основном автомобильными и воздушными путями.
3. Меридиональное чуйско-нарынское магистральное направление "север-юг-восток" автомобильным транспортом, связывающее север страны с Китаем через Нарынскую область.

По магистральным направлениям идут основные грузопотоки страны. Магистральные трассы в основном совпадают с направлениями автомобильных дорог. Помимо основных магистральных направлений имеется густая транспортная сеть внутрирайонного и местного значений. Сочетаясь между собой, они образуют транспортную систему Кыргызстана. По мере развития производительных сил страны в целом и отдельных ее районов транспортная система будет совершенствоваться.

Транспортная инфраструктура

Транспортная инфраструктура Кыргызской Республики состоит из 34 000 км автомобильных, 423.9 км железных дорог, 2 аэропортов международного значения и 21 аэродромов. В условиях горных территорий Кыргызстана, большая часть которой располагается на высоте более 1500 м, роль автомобильного транспорта приобретает исключительно важное значение для экономического развития страны и регионов. Для многих районов Кыргызской Республики это единственный вид выполняет основную нагрузку по перевозке грузов и пассажиров в нашей стране. Общая длина дорог республиканского значения составляет 19 000 км, транспорта. Общая длина автомобильных дорог составляет 34 000 км, из которых протяженность дорог местного значения составляет 15 000 км. При этом автомобильный транспорт является домини-



Общая длина автомобильных дорог составляет 34 000 км...

рующим сектором в транспортной системе Кыргызской Республики и ее регионов.

Значительная часть объема перевозок пассажиров в республике осуществляется автобусами. Перевозки пассажиров автобусами за пять лет уменьшились на 1,3 процента, а объем пассажирооборота увеличился на 18,8 процента .

В настоящее время основными перевозчиками на автомобильном транспорте (автобусы и такси) являются предприниматели, занимающиеся коммерческими перевозками, на долю которых в 2005г. приходилось 88,1 процента пассажирских перевозок. При этом успешному развитию экономических районов необходимо в число приоритетных направлений, как об этом говорилось выше, включить строительство и реконструкцию ряда автомобильных дорог.

Необходимо предусмотреть завершение реконструкции дороги Джалал-Абад – Узген - Ош по нашей территории. Серьезных капиталовложений требует строительство обходных дорог по территории Баткенской области вокруг сложившихся анклавов.

Безусловно, эффективному экономическому развитию Таласской области и всего Северного экономического района в значительной степени будет способствовать улучшение покрытия дороги Бишкек – Талас через перевал Отмек.

В Кыргызстане издавна сложилась опорная сеть автомобильных дорог, которая связывает все регионы республики и обеспечивает выход в соседние страны

Железнодорожный транспорт, имеющий огромное значение в перевозке грузов, в республике развит слабо. По территории Кыргызстана проходит всего лишь 322.7 км железных дорог, из которых участок железной дороги : станция Луговая (Казахстан) до г.Балыкчи составляет 340 км км, часть линии железной дороги – 60.3 км проходит по территории Казахстана.

На юге страны имеются небольшие отрезки железных дорог, общей длиной 109 километров.

Они связывают пункты Джалал-Абад – Андижан – Ош и Кек-Жангак – Ош – Кара-Суу также через территорию Узбекистана.

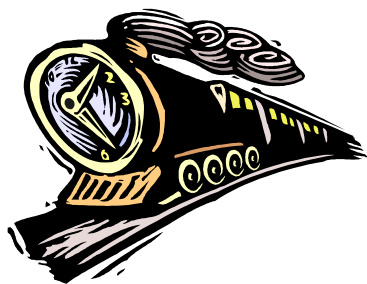
В южной части страны, на территории Баткенской области проложены две узкоколейные пути. Одна из них, длиной 37 км, идет от угольного месторождения Сулюкты к железнодорожной станции на территории Таджикистана. Другая, протяженностью 42 км, также проложена от угольного месторождения Кызыл-Кыя до г.Фергана, в Узбекистане.

О необходимости строительства железной дороги в район угольного месторождения Кара-Кече в Нарынской области было сказано еще в 70-х годах прошлого столетия как задачу очередной пятилетки. Однако, к сожалению, по истечению почти 30 лет дело не сдвинулось с места. Строительство железной дороги от Балыкчи к Кара-Кече через Кочкор оказало бы серьезное содействие развитию угольной и горнорудной промышленности в Нарынской области. В связи с ростом потребности в топливе и удорожанием стоимости завозимого в страну угля, к примеру из Караганды (Казахстан) освоению и широкому использованию угля месторождения Кара-Кече способствовало бы строительство железной дороги в этом регионе.

В общем объеме перевозок пассажиров на долю железнодорожного транспорта приходится лишь 0,1 процента. Объем выполненного пассажирооборота в 2005г. составил 46,1 млн. пассажиро-километров и уменьшился по сравнению с 2001г. на 7,8 процента.

Водный транспорт в стране, осуществлялся, в основном, по озеру Иссык-Куль, объем перевозок грузов водного транспорта, после 1991 года, практически снизился до минимума.

Инфраструктура авиационного транспорта представлена двумя международными аэропортами в Бишкеке и Оше, двумя региональными аэропортами в Джалал-Абаде и Караколе, а также 19 аэродромами в других городах страны. В последние годы на воздушных авиалиниях открыты новые линии



*По территории Кыргызстана
проходит 322,7 км железных
дорог...*

международного сообщения, в том числе в страны вне СНГ. Объем национальных авиаперевозок пассажиров в 2005г. составил 242,8 тыс. человек.

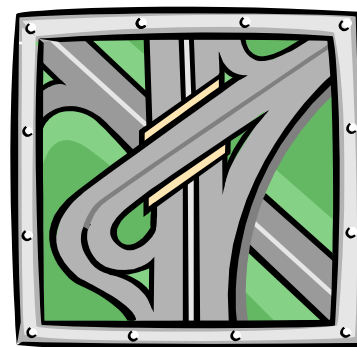
Перспективы развития транспорта

Перспективы развития и совершенствования транспортной сети в Кыргызстане предполагают реализацию в рамках нашей страны ряда проектов.

Как известно, доктрина Шелкового пути как возможность создания новых коммуникаций на евразийском пространстве, идея новых транснациональных путей сообщения была одобрена и принята многими странами Европы и Азии.

Европейский Союз заинтересовался идеей создания транспортной инфраструктуры по оси Восток-Запад и выдвинул идею прокладки магистрали ТРАСЕКА по маршруту Великого Шелкового Пути. Кыргызстан, обосновав комплексную доктрину возрождения пути, развивает все виды коммуникаций, необходимые для этого и планирует строительство железной дороги в Китай, которая кратчайшим путем свяжет Европу и Восточную Азию.

Строительство «кыргызского маршрута» - Кашгар-Торугарт-Казарман-Джалал-Абад-Андижан, в рамках программы ТРАСЕКА, начатое в 2004 г. Китай планирует завершить строительство своего участка Кашгар-Торугарт уже в ближайшие годы. Ожидается, что строительство международного коридора «Европа-Кавказ-Азия» явится крупнейшим в современной истории международного коммуникационного проекта. Полным ходом идет прокладка волоконно-оптической связи линии Транс-Азия-Европа. С ее вводом в эксплуатацию, страны Центральной Азии, за исключением Туркменистана, вольются в мировую информационную сеть. При этом особенности горного рельефа территории Кыргызстана выдвигают задачи развития альтернативных видов транспорта в горных условиях.

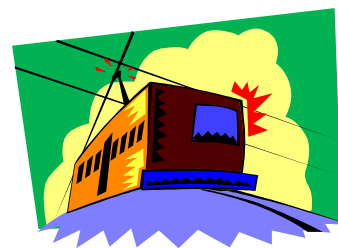


Европейский Союз выдвинул идею прокладки магистрали ТРАСЕКА по маршруту Великого Шелкового Пути...

К числу таких, с полным правом можно отнести строительство и использование струнного транспорта, разработка которого была предложена А. Юницким. Струнный транспорт Юницкого – это проект новой экспериментальной транспортной системы. Основная идея заключается в том, что упор делается на конструкцию подвесных, натяжных рельс-струн. Это вид транспорта не только персонального, но и общественного. Можно сказать, что это видоизмененная и облегченная версия железной дороги. Струнная дорога представляет из себя рельсы-струны, установленные на опорах. Перевозить по такой дороге можно как пассажиров, так и груз, причем, без ограничений массы. Автором проекта струнного транспорта стал Анатолий Юницкий, который вместе с учеными из Подмосквья ведет экспериментальные работы этого транспорта с 1977 года. По словам разработчиков, на сегодняшний день это самый безопасный, дешевый и долговечный транспорт.

Грузовые перевозки и пассажирооборот

В соответствии с данными Национального Статистического Комитета Кыргызской Республики объем грузовых перевозок всех видов транспорта в январе-июле 2007г. по сравнению с январем-июлем прошлого года перевозки грузов *всеми видами транспорта* увеличились на один млн. тонн или на 6,7 процента. С начала т.г. объем перевозок грузов составил около 16 млн. тонн. При этом в июле 2007 г. по сравнению с июлем прошлого года перевозки грузов возросли на 17,1 процента. Примечательным является и тот факт, что прирост объема перевозок груза, выполненный индивидуальными предпринимателями (физическими лицами), в январе-июле в 2007 г. составил 18,1 процента, а в июле 2007 г. – 31,9 процента. *Автомобильным транспортом* в январе-июле 2007 г. объемы перевозок грузов превысили уровень соответствующего периода



К числу альтернативных видов транспорта в горных условиях можно отнести строительство и использование струнного транспорта...

прошлого года. Также в июле 2007г. по сравнению с июлем прошлого года объем автоперевозок грузов увеличился на 17,5 процента. На *железнодорожном транспорте* по сравнению с январем-июлем 2006г. отправление грузов возросло на 326 тыс. тонн, а объем грузооборота - на 107,6 млн. тонно-километров, что превысило уровень января-июля прошлого года, соответственно, в 1,3 раза. По сравнению с январем-июлем прошлого года погрузка вагонов возросла в 1,3 раза, выгрузка - в 1,4 раза. За истекший период 2007г. обеспечена погрузка 23,6 тыс. и выгрузка 51,4 тыс. вагонов. На *воздушном транспорте* с начала 2007г. объем перевозок грузов, включая почту, составил 0,2 тыс. и сократился по сравнению с январем-июлем прошлого года на половину. На *магистральном трубопроводном транспорте* в январе-июле т.г. транспортировано 350,1 тыс. тонн природного газа, или 99,6 процента к аналогичному периоду 2006г. *Водным транспортом* с начала т.г. перевезено 17,3 тыс. тонн грузов, что выше уровня соответствующего периода прошлого года в 3,3 раза.



Таким образом, объем перевозок, выполненный всеми видами пассажирского транспорта с начала 2007г. составил 263,6 млн. человек, что на 5,7 процента выше уровня января-июля 2006г. По сравнению с январем-июлем прошлого года увеличились перевозки пассажиров: на такси - на 35,7 процента, автобусами - на 10,6 процента, железнодорожным транспортом - на 9,4 процента. Число пассажиров, перевезенных автобусами, в июле 2007 г. по сравнению с июлем прошлого года увеличилось на 3,5 млн. человек, или на 9,8 процента, а по сравнению с июлем прошлого года увеличилось на 3,5 млн. человек, или на 9,8 процента, а по сравнению с июнем 2006 г. объем их перевозок возрос на 3,6 процента. В январе-июле 2007 г. 93,1 процента объема пассажиров перевезено индивидуальными предпринимателями. В июле 2007 г., по сравнению с июлем 2006 г.,

число авиапассажиров увеличилось на 0,8 тыс. человек или на 3 процента.

С начала года объем перевозок пассажиров гражданской авиацией составил 145 тыс. человек, что превысило уровень января-июля прошлого года в 1,2 раза. По сравнению с январем-июлем прошлого года отмечается снижение перевозок пассажиров троллейбусами на 41,3 процента; в июле 2007г. по сравнению с июлем 2006г.

Пассажиروоборот всех видов транспорта в январе-июле 2007г. возрос против уровня января-июля прошлого года на 5,6 процента, в том числе воздушного транспорта в 1,3 раза, железнодорожного на 9,1 процента, такси – в 1,5 раза, автобусов – на 5 процентов. В июле 2007 г. по сравнению с июлем прошлого года объем пассажируоборота всех видов транспорта увеличился в целом на 3,8 процента.

Основной объем перевозок пассажиров на внутренних и международных авиалиниях обеспечивают авиакомпании Национальный авиоперевозчик «Кыргызстан аба жолдору», «Итек Эйр» и «Алтын Эйр».

Таким образом, объем перевозок грузов всеми видами транспорта в январе-июле 2007г. по сравнению с аналогичным периодом 2006г. возрос на 6,7 процента и составил около 16 млн. тонн.



Основной объем перевозок пассажиров на внутренних и международных авиалиниях Кыргызстана обеспечивают авиакомпании Национальный авиоперевозчик «Кыргызстан аба жолдору», «Итек Эйр» и «Алтын Эйр».

Вопросы для повторения

1. Дайте определение понятиям «транспортная система», «системы транспорта».
2. Что включает в себя понятие «виды транспорта».
3. Дайте общую характеристику транспортной инфраструктуры Кыргызстана.
4. Дайте характеристику перспектив развития транспортной системы Кыргызстана.

ОСОБЕННОСТИ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ

Как известно, приоритеты развития страны создают основу стратегии такого развития. Стратегия развития, правильное стратегия управления предполагает разработку соответствующей модели экономического развития. На сегодняшний день в Кыргызской Республике используются различные модели развития, применительно к различным секторам экономики. И если говорить в целом, об условиях разработки и реализации общей стратегии экономического развития Кыргызской Республики, то, следует признать, что будущее Кыргызстана – это последовательная трансформация Кыргызской Республики в региональную «перерабатывающую фабрику» сельскохозяйственного и минерального сырья и, наряду с этим, превращение ее в крупнейший международный транспортный узел. Для реализации такой модели у нас имеются не только необходимое сырье, но и промышленные технологии, а также выгодное транспортно-географическое положение, которое может и уже обеспечивает торговые взаимоотношения Кыргызской Республики и стран Центральной Азии, с Россией, Европой и с Китаем. В будущем, после завершения строительства железной дороги из Андижана в Кашгар получат дальнейшее развитие торговые взаимоотношения не только между странами Центральной Азии, но и Турции, Ирана, ряда арабских стран с Китаем, Пакистаном и Индией через территорию Кыргызской Республики. В этой связи, к числу важнейших условий экономического развития Кыргызстана следует отнести необходимость развития транспортной инфраструктуры и создание единой сети транспортных коммуникаций страны. Все это позволит Кыргызской Республике расширить



будущее Кыргызстана – это превращение ее в крупнейший международный транспортный узел...

возможности участия в программах международной кооперации, промышленной специализации и международного туризма.

После распада советского государства Кыргызстан осуществляет переход к рыночной экономике, который неизбежно сопровождается структурными изменениями в экономике. Анализ экономической литературы показывает, что чаще всего в этом случае речь идет об изменениях отраслевой структуры производства, подчас забывая о другом, не менее важном компоненте - территориальной структуре экономики. Она включает в себя, как известно, заводы, фабрики, гидроэлектростанции, сельскохозяйственные поля, дороги и т.д., которые в ходе проведения экономического реформирования изменить сложно или невозможно изменить совсем. Отсюда структурные изменения экономики Кыргызстана должны предусматривать решения не только по изменению отраслевой составляющей, но и в большей степени учитывать территориальные компоненты экономики страны. В этом случае, в качестве приоритета, должны приниматься решения по совершенствованию территориальной системы управления экономикой страны. Поскольку наряду с чисто экономическими проблемами переходного периода, характеризующегося формированием элементов новой рыночной системы, происходит изменение политики управления, на базе создания нового механизма функционирования рыночной экономикой.



территориальная структура экономики включает в себя дороги, сельскохозяйственные поля, заводы, ГЭСы и т.д. ...

Территориальная система управления может создать более благоприятные условия для: 1) организации труда и структуры управления на микроуровне, 2) межотраслевой специализации и кооперирования в регионах, 3) создания межотраслевых специализированных производств для различных отраслей промышленности, 4) комплексного экономического развития регионов.

В условиях преобладания горного рельефа и отсутствия достаточно развитой транспортной инфраструктуры, обеспечивающей равномерное развитие регионов, территориальная структура экономики Кыргызской Республики требует более серьезного учета и использования указанных факторов при расчетах стратегии управления

экономическим развитием нашей страны. В этой связи, области, как основные административно-региональные единицы управления в Кыргызской Республике на сегодняшний день должны быть

достаточно функционально автономными т.е., в значительной мере свободными в принятии решений и, следовательно, обладающими значительной свободой действий.

Территориальная структура и экономическое развитие

Итак, переходя к характеристике территориальной составляющей экономической системы страны отмечу следующее. Благодаря определенному сочетанию составляющих территорию элементов, таких как географическое положение, природные ресурсы и условия их освоения они могут либо благоприятствовать развитию хозяйства или ограничивать его. В конечном счете, именно благодаря особенности территории, включающей различное сочетание природно-территориальных или физико-географических и регионально - территориальных или экономико-географических условий сложилась особая система хозяйствования, определившая направления традиционной специализации регионов внутри Кыргызстана.

При этом экономическое развитие Кыргызстана, как и любой другой страны, связано с рядом условий, которые в целом можно подразделить на две большие группы факторов – природно-географические и



различное сочетание природно-территориальных и регионально - территориальных условий создают особую систему хозяйствования, определившую направления традиционной специализации регионов внутри Кыргызстана...

экономические. Природно-географические факторы играют двоякую роль, с одной стороны они являются условием и основой проявления экономических факторов, поскольку включают в себя наличие, разнообразие и возможности использования природных ресурсов, а с другой, они могут создавать определенные «препятствия» или «ограничения» в экономическом развитии страны и ее регионов, что в конечном счете оказывает свое влияние на устойчивое развитие страны.

Значительные высоты и сложность горного рельефа Кыргызской Республики создают большие и сильные различия в климате страны, что в ряде случаев создают большие ограничения в хозяйствовании в различных регионах страны.

Как отмечалось выше, горный характер территории определяет также крайне неравномерное размещение населения страны. Высока его плотность в Ошской и Чуйской областях (40-76 человек на 1 кв.км), Иссык-Кульская и Нарынская области менее заселены (6-10 человек на 1 кв.км). В среднем по республике на 1 кв.км приходится 25 человек на 1 кв.км. При этом около 84 % общей численности населения страны проживает на высоте до 1500 м над уровнем моря, что составляет примерно 15 % территории страны, 13 % населения – на высотах от 1500 до 2000 м и 3% - на высотах от 2000 до 2500м над уровнем моря.

Итак, на систему хозяйствования в Кыргызской Республике, определившие ее структуру и содержание, серьезное влияние оказывали и оказывают особенности горного рельефа и территориальные различия регионов страны. Именно эти факторы, наряду с высотно-климатическими, легли в основу специализации районов и страны в целом. Наиболее освоены равнины, предгорные, низкогорные, среднегорные и межгорные впадины. Именно этими причинами объясняются традиционная специализация страны в области сельского хозяйства и горно-промышленных



наиболее высокая плотность населения отмечается в Ошской и Чуйской областях, где и сконцентрировано наибольшее число проживающих в Кыргызстане...

разработок.

Высокогорная зона гор Кыргызской Республики играет жизненно важную роль, как естественный конденсатор влаги не только для территории нашей страны, но и для всего региона Центральной Азии, что создает хорошие условия для развития гидрографической сети в этом регионе.

Одной из главных рек Центральной Азии, обеспечивающей развитие сельскохозяйственного производства, промышленности является река Сыр-Дарья, берущая свои истоки с высокогорных зон Тянь-Шаня. Объем осадков в бассейне этой реки в районе ее истока составляет от 600 до 2000 мм в год, из которых 30% выпадает в виде снега. Река имеет преимущественно ледниковое питание, когда наибольший уровень стока в этой реке наблюдаются в конце лета – начале осени. Река Сыр-Дарья, совместно с рекой Аму-Дарья, в недавнем прошлом обеспечивала 95% поступления воды в бассейн Аральского моря. Однако, как известно, из-за нерационального использования вод бассейна реки Сыр-Дарья, так же как и Аму-Дарья, регион Центральной Азии испытывает, как это не странно, имея огромные общие запасы воды, серьезные проблемы с обеспечением и использованием водных ресурсов.



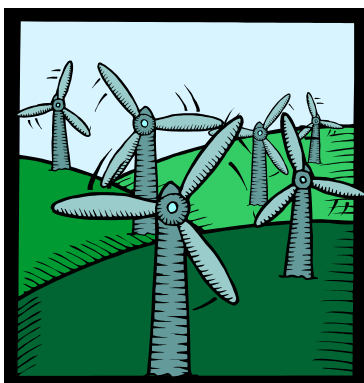
истоки реки Сыр-Дарья начинаются высоко в горах Тянь-Шаня, слиянием рек Кичи-Нарын и Большой Нарын...

Реки Кыргызской Республики поставляют ежегодно приблизительно 51 млрд.куб. м воды, что составляет примерно третью часть всех водных ресурсов региона Центральной Азии, в пределах Аральского, Таримского, Иссык-Кульского и Балхашского водных бассейнов.

Значительная высота гор Тянь-Шаня и огромные запасы воды создают также благоприятные условия для широкого использования водно-энергетических ресурсов рек Кыргызской Республики, общие запасы которых составляют 162 млрд.кВт.ч. В этой связи Кыргызстан играет ключевую роль в распределении воды в Центральной Азии, а вырабатываемая гидро-электрическая энергия на ГЭС-ах Кыргызстана

представляет собою не только важный энергетический ресурс для развития экономики страны, но и особую статью экспорта, что очень важно при выработке общей региональной программы экономической и экологической стабильности Центральной Азии и прилегающих стран.

Однако, следует отметить, что в условиях горного рельефа и незначительных площадей равнинных земель, благоприятных для ведения земледелия, по-видимому, следует предусмотреть также использование и других возможностей в получение гидроэнергии на реках Кыргызской Республике. Одним из наиболее перспективных путей расширения возможности получения новых объемов гидроэлектроэнергии могут стать гидроэлектростанции на малых реках, суммарные гидроэнергетические возможности которых оцениваются в 5-8 млрд. кВт.ч в год. К примеру, в настоящее время в Кыргызской Республике 10 малых ГЭС, с суммарной установленной мощностью 39 тыс. кВт. Это позволяет вырабатывать в год 123 млн. кВт.ч, с себестоимостью вырабатываемой электроэнергии 5-7 тыйынов за кВт.ч, что почти в 10 раз ниже, чем на ТЭС. Такой путь развития энергетической отрасли промышленности Кыргызской Республики позволит практически полностью обеспечить все районы страны дешевой электроэнергией (наличие высотных уровней по всем регионам горного края) и позволит создать региональные сети электроэнергии страны.



Кыргызстан обладает не только огромными энергетическими ресурсами, но и обладает возможностями для разработки и широкого использования альтернативных источников энергии...

Реформа хозяйствования и управление экономическим развитием

Реформа хозяйствования предполагает структурные и институциональные преобразования. Под структурными реформами, как известно, понимаются изменения принципов организации и функционирования важных отраслей экономики, институциональные преобразования выступают

организационно – функциональной формой структурных преобразований. Отсюда следует, что несмотря на сложность нынешнего экономического положения в Кыргызстане изменения в экономических организациях не должны ограничиваться только экономикой переходного периода.

В рыночных экономиках, как известно, главную роль играют предприятия (фирмы), взаимодействующие друг с другом посредством системы рынка (правда следует заметить, что внутри этих фирм любая деятельность официально координируется при помощи планов и иерархических структур). Отсюда одним из эффективных механизмов управления рыночной экономикой могут стать *система рынков и цены*, которые действительно представляет собой удивительный механизм достижения координации. Поэтому к числу важнейших задач переходного периода, можно отнести также задачи создания рынков, в том числе и сельскохозяйственных, в экономической системе Кыргызской Республики.

Следует заметить, что с учетом малой численности населения страны и особого географического ее положения (высокогорное положение, отсутствие выхода к морю), представляется довольно сложным в настоящее время использование Кыргызстана в расчетах с точки зрения международного развития рынка труда или сбыта продукции. В этом случае мы можем и должны говорить о развитии внутреннего рынка, связанного с наличием довольно значительных различий в развитии регионов страны. В этих условиях анализ условий развития регионов страны, лежащих в основе их специализации, и проведении мероприятий по районной планировке и прогнозированию их развития (обсуждение будет продолжено в следующей главе) представляется одной из важнейших задач экономико-географических исследований.



одним из эффективных механизмов управления рыночной экономикой могут стать система рынков и цены...

Что же касается институциональной структуры, то экономические институты (организации), как известно, это искусственно созданные системы, в рамках которых и посредством которых люди взаимодействуют друг с другом, реализуя индивидуальные и коллективные экономические цели. По сути дела, организацией наивысшего уровня является экономика страны в целом. Отсюда политика управления общественными процессами, в том числе и в экономической сфере, должна быть направлена прежде всего на разработку механизма координации взаимоотношений как на региональном уровне, так и экономических организаций и экономикой в целом. Одним из направлений такой политики должна стать политика торговли, обеспечивающая внутри региональные взаимоотношения и приносящая значительные выгоды от торговли. Только благодаря различию производств, частично отражающих неодинаковую обеспеченность регионов Кыргызстана природными ресурсами, и существует внутри региональная торговля. Особая роль в разработке такой политики принадлежит государству, поскольку во всем мире проблема выбора между частной и государственной формами собственности на определенных предприятиях является предметом постоянного внимания при разработке государственной политики.



одним из направлений политики управления общественными процессами, в том числе и в экономической сфере является политика торговли, обеспечивающая внутри региональные взаимоотношения и приносящая значительные выгоды от торговли...

Говоря о перспективах и особенностях экономического развития следует отметить об особой роли управления существующей территориальной структурой хозяйств и организации производства в новых условиях. Несмотря на важность развития политики инвестирования экономики Кыргызстана необходимо обратить внимание на то обстоятельство, что реорганизация структуры производства и использование новых методов управления производством могут принести не меньшую, а может даже большую пользу развитию хозяйства страны и регионов.

К примеру, развитие сельскохозяйственного производства, являющееся традиционной отраслью экономики Кыргызстана, формирующей чуть меньше половины ВВП страны и где занята большая часть трудоспособного, экономически активного населения страны имеет не только важное значение с точки зрения обеспечения страны продуктами питания и сырьем для некоторых отраслей промышленности, экспорта за пределы страны, но и требует разработки новых подходов и дополнительных стимулов развития в зависимости от природно-территориальных условий и особенности территориальной организации такого производства. Отсюда, реформа организации сельскохозяйственного производства и управление таким производством, которое следует рассматривать в зависимости от территориально-региональных или экономико-географических факторов, является важнейшей задачей в совершенствовании экономических механизмов развития и управления производством экономики горной страны.

Таким образом, комплексное развитие сельскохозяйственного производства требует комплексных подходов в рамках целого региона, с использованием местных производительных сил и ресурсов. В этих целях необходима разработка специализированной программы развития производства и переработки продукции сельского хозяйства в рамках отдельных регионов, что позволит в будущем перейти к полномасштабной программе развития сельского хозяйства в Кыргызстане.

Торговля и экономическое развитие

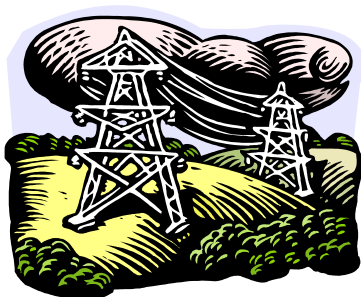
Идея получения выгод от торговли является одной из центральных в теории экономики. Разные люди или страны стремятся к специализации в определенных областях экономической деятельности, а затем к добровольному обмену произведенных продуктов на продукты необходимые.



сельскохозяйственное производство является традиционной отраслью экономики Кыргызстана и где занята большая часть трудоспособного, экономически активного населения страны...

Торговля способна обогатить все страны и поднять уровень жизни каждого человека. Только благодаря различию производств, частично отражающих различную обеспеченность государств природными ресурсами, и существует международная торговля.

Кыргызская Республика - это горная страна, которая может производить и производит достаточно гидроэлектроэнергии и мы ее продаем нашим соседям, получая взамен, к примеру, от Узбекистана - газ, от Казахстана - уголь на взаимовыгодной основе. Это тем более важно, поскольку достигается еще одно преимущество торговли - *экономия от масштабов использования природных ресурсов*, т.е. снижение средних издержек производства: к примеру, средние издержки гидроэлектроэнергии снижаются с ростом объема ее выпуска. Экономия от эффективного использования природных ресурсов дает Кыргызстану, как и любой другой, определенные преимущества в совершенствовании технологии, так что другим государствам становится выгоднее и дешевле купить продукт у страны-лидера по производству, чем производить его самим.



Кыргызстан обладает определенными преимуществами в производстве дешевой электроэнергии...

Пример снижающихся издержек помогает не только объяснить важный феномен существования широкой внутриотраслевой торговли, но и условие расширения внутрирегиональных торговых взаимоотношений в рамках внутривнутриреспубликанского товарного рынка. Это связано с наличием различия в региональной производительности и специализации, что и обеспечивает прямую выгоду обмена между регионами внутри страны.

Известно, что объемы внешней торговли могут зависеть не только от политики государства, но и от его географического положения. Страны, со всех сторон окруженные сушей, подобно Кыргызской Республике, испытывают больше проблем с налаживанием внешнеэкономических связей и нередко, именно по этой причине, уровень жизни населения таких стран гораздо ниже, чем у стран-соседей. Именно поэтому, к числу стратегических

задач экономического роста Кыргызской Республики следует отнести задачу по преодолению естественной географической изолированности. Основой решения этой важной задачи должна стать программа развития транспортной инфраструктуры и широкого использования возможностей благоприятного и выгодного соседства с Китайской Народной Республикой, вступившей в состав стран-участников Всемирной Торговой Организации (ВТО).

Как отмечалось выше, одним из перспективных путей экономического развития являются развитие торговли или экспорта, которое наряду с развитием промышленности, выступает проявлением определенного детерминизма в экономическом развитии страны. Однако, выбор стратегии производства промышленной продукции на экспорт, в значительной степени, зависит от методов торговли страны. Можно предложить известные две торговые стратегии, которые могут быть использованы правительством для изменения структуры промышленности: *замена импорта и экспортно-ориентированное производство.*

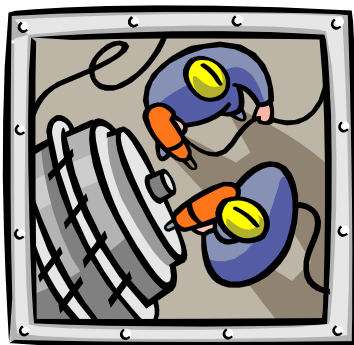
Замена импорта в производстве промышленной продукции было принципиальной частью индустриализации почти в течение двух веков для многих стран запада и, в первую очередь, для Великобритании. Она также была характерна для ряда стран Латинской Америки, особенно после 1930 года в период Великой Депрессии. Концепция замены импорта проста. В начале, необходимо определение потребностей внутреннего рынков, как подтверждение замены импорта в течение ряда лет. Затем, обеспечение условия, что согласно имеющимся технологиям производства, местные предприятия смогут производить импортозамещающую продукцию или что западные инвесторы согласятся дополнить это производство новыми технологиями, управлением и капиталом. Наконец, подъем протекционных барьеров, также как и тарифов или



существуют две известные торговые стратегии – замена импорта и экспортно-ориентированное производство...

квот на импорт, подъем высокой стоимости местной продукции и сделать это прибыльным для потенциальных инвесторов в основных базовых отраслях. Эти методы в основном означают, что потребительские промышленные товары, особенно производство продуктов питания, напитков, обуви, текстиля и одежды должны получать инвестиции в первую очередь. Такая продукция производится на основе стандартных технологий и легко доступна для местного производства.

Другой путь производства замещающих импорт продукции - начало производства продукции на экспорт. Существенным для такого развития является рост инвестиций, полагаю, что высокая цена на оборудования не должна быть препятствием для инвесторов. Известно, что одним из путей такого развития может стать использование *концепции дочерних предприятий*, что означает создание филиалов предприятий ведущих фирм стран мира на территории Кыргызской Республики. Использование принципа - «*изучение во время производства*» позволит управленцам и рабочим изучать технологии развитых стран, используя ее во время производства промышленной продукции. Это важно также для адаптации зарубежных технологий к местным условиям. Как альтернатива, которая всегда хорошо работает, должна быть политика протекционизма, проводимая правительством по отношению к дочерним предприятиям по производству различного импорта через наложение тарифов или импортных квот.



одним из важнейших подходов в использовании зарубежного опыта развития производства является принцип изучения во время производства...

Таким образом, поддержка развития промышленности может быть необходимым для достижения альтернативной и экспортно-ориентированной стратегии, с фокусированием политики от снижения импорта на внутреннем рынке к производству экспорта для зарубежных рынков. Усилия правительства по экспортно-

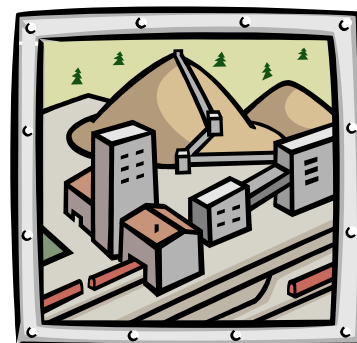
ориентированной стратегии должны повернуться полностью на интенсификацию производства продукции на внешний рынок и сделать это прибыльным для фирм продавать свою продукцию за рубежом. Считается, что *не предубеждение к экспорту, а режим нейтралитета к росту экспорта снижают импорт*. С минимальным правительственным вмешательством и налогами рынок установит большинство цен и наоборот уход правительства позволит установить правила игры и условия изменения цен на рынке.

Кыргызстан обладает достаточными ресурсами для разработки собственных месторождений угля, несколько меньше нефти, конкурентноспособного по объему и качеству продукции сельского хозяйства.

Задача заключается в том, чтобы разработать четкую политику и стратегию по управлению и первоочередном инвестировании тех отраслей экономики, которые могут производить конкурентную продукцию на экспорт. Необходимо обеспечить этим отраслям политику протекционизма и государственной поддержки, в независимости от форм собственности предприятий, производящих продукцию на экспорт. Необходимо поддержать собственных производителей как промышленной, так и сельскохозяйственной продукции через проведение политики государственного регулирования цен на определенный период, может три или пять лет, пока станет возможным рыночное регулирование цен на готовую продукцию. Эти меры помогут укрепить внутренний рынок потребления и позволят более стабильно участвовать в международной торговле, используя членство Кыргызстана в ВТО.

Государственное управление и экономическое развитие

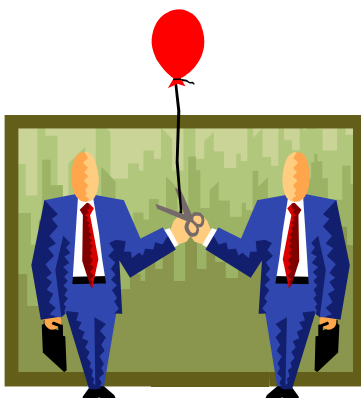
В условиях перехода к рыночной экономике и формировании частного сектора экономики Кыргызстана вопросы стабильности проецируются



Кыргызстан обладает в достаточной степени тепло-энергетическими ресурсами для промышленного развития...

через призму экономических процессов и процессов выбора приоритетов политического развития общества.

Необходимость четкого разделения функций основных ветвей государственной власти и создание законодательно-правового поля для развития рыночной экономики становится задачей не только сферы государственного управления, но и, в целом, управления общественными процессами в нашем государстве. Все эти мероприятия, наряду с развитием производственно-хозяйственного комплекса страны на принципах открытой экономики смогут обеспечить стабильность развития как внутренней, так и внешней политики кыргызского государства.



в условиях перехода к рыночной экономике роль государства возрастает, особенно в сфере управления...

Еще одним направлением внутренней политики государства, способствующее экономическому росту – это защита прав собственности и укрепление политической стабильности. Важнейшей предпосылкой нормального функционирования экономики в рыночных условиях становится уважение и соблюдение прав собственности. По этой причине в рыночной экономике крайне важна роль законов, охраняющих права собственности. Уголовное право защищает нас от прямого посягательства на наше имущество, а гражданское и административное – регулируют отношения между продавцом и покупателем.

Угрозу правам собственности может создавать внутривнутриполитическая нестабильность, особенно тогда, когда смена состава правительства и, возможно, гражданские революции становятся обычным делом. Поэтому экономическое процветание в определенной степени зависит от складывающихся в нашем государстве внутривнутриполитических условий. Реформирование судебной системы, формирование некоррупцированного правительства и устойчивый конституционный порядок смогут обеспечить более высокий уровень жизни граждан Кыргызской Республики.

Безусловно, для обеспечения стабильности экономического роста Кыргызской Республики особая роль отводится устойчивости внешнеполитических условий в регионе Центральной Азии и окружающих стран. Отдавая должную дань значению членства Кыргызской Республики в различных региональных и международных союзах, следует признать, что в стратегическом плане экономического развития Кыргызстану следует опираться, в основном, лишь на собственные силы и собственный опыт. Это означает, что в условиях приоритета принципов открытой экономики нам следует, используя наши достижения в области промышленных технологий переработки минерального сырья и развитии легкой промышленности, обеспечить реализацию государственной политики протекционизма собственным производителям в вышеназванных отраслях. Это поможет увеличить долю экспорта в торговом балансе страны и в целом снизить уровень торгового дефицита внешнеэкономической деятельности.

Особую роль в содействии успешного экономического развития Кыргызской Республики и других стран Центральной Азии мог бы сыграть Центрально-Азиатский Общий Рынок. Однако, к сожалению исходя из нашего прошлого опыта большинство руководителей стран этого региона в большей степени озабочены политико-военным сотрудничеством, не уделяя достаточного внимания проблемам и перспективам развития торговых взаимоотношений стран Центральной Азии. Полагаю, что настало время для обсуждения и создания Центрально-азиатской Ассоциации Свободной Торговли. Убеждены, что именно благодаря внешней торговле и посредством ее мы сможем преодолеть определенные трудности в понимании общих и региональных особенностей и создать адекватные условия для нахождения путей взаимовыгодного сотрудничества и развития.



одним из условий успешного экономического развития может быть создание и участие Кыргызстана в деятельности Центрально-азиатского Общего рынка...

Именно в этой связи, необходимо предпринять серьезные совместные усилия по созданию единого Центрально-азиатского рынка и единого экономико-торгового пространства в рамках всего региона Центральной Азии. Только в этом случае Кыргызстан сможет представлять действительный интерес для промышленно-развитых западных стран, как рынок сбыта и производства товаров, удовлетворяющих стандартам качества и представляющих интерес на уровне международной торговли.

При этом, обретение политической независимости Кыргызстаном предоставило возможность свободного выбора экономических партнеров, создание новых государственных структур и формирование самостоятельной внешнеэкономической политики с соседними государствами и странами мира. Вопрос лишь в том, насколько политика Кыргызстана, как внутренняя, так и внешняя будет направлена на защиту интересов всего народа Кыргызской Республики и свободное вхождение в международное экономическое пространство. Поэтому разработка государственной политики и принятие решений, в особенности в негосударственном секторе, относятся к числу наиболее важных.

Вопросы для повторения

1. Дайте определение понятиям «отраслевая структура экономики», «территориальная структура экономики».
2. Дайте характеристику территориальной системы управления экономического развития.
3. Дайте характеристику основных направлений реформы хозяйствования в Кыргызстане.
4. Дайте характеристику значения торговли в экономическом развитии страны.
5. Основные направления сотрудничества стран Центральной Азии.

ПЕРСПЕКТИВЫ И ПОЛИТИКА РАЗВИТИЯ КЫРГЫЗСТАНА

Как отмечалось выше, перспективы развития Кыргызстана предусматривают разработку политики ее экономического развития, особое место в которой должно быть отведено стратегии управления общественными процессами и региональным развитием страны. При этом следует учитывать, что наиболее важным фактором экономического успеха страны в длительном периоде является экономический рост. Экономический рост – это увеличение потенциального ВВП, или валового выпуска продукции страны. С этим тесно связано понятие темпов роста валового выпуска продукции на душу населения. К числу основных факторов, обеспечивающих экономический рост относят, как правило, природные ресурсы (земельно-водные, минерально-сырьевые ресурсы, качество окружающей среды), людские ресурсы (предложения труда, образование, мотивация), капитал (экономические объекты, транспортные коммуникации, гидросооружения) и технологии (наука, предпринимательство, управление).

Практически любой компонент производства – капитальные блага, сырье и технология – могут быть приобретены или заимствованы за рубежом. Однако, капитальные блага можно эффективно использовать, лишь при условии наличия квалифицированных трудовых ресурсов. Повышение грамотности, укрепление здоровья и дисциплины, а с недавних времен и умение использовать компьютерные технологии значительно способствуют росту производительности труда.

Умелое управление капиталом позволяет действовать более эффективно. Однако, накопление капитала требует самоограничения в текущем потреблении на протяжении многих лет.



*повышение грамотности,
укрепление здоровья и
дисциплины и умение
использовать компьютерные
технологии значительно
способствуют росту
производительности труда...*

Как известно, темпы роста в значительной степени зависят также от объема инвестиций в новые капитальные блага и именно государством должны предприниматься и закладываться предпосылки для успешного развития частного сектора. Такие капиталовложения представляют собой крупномасштабные проекты, расчищающие путь для производства и торговли.

В качестве примера следует упомянуть, в первую очередь, строительство Камбаратинской ГЭС-1 и ГЭС-2 и мероприятия в области реформы национального здравоохранения и образования. Все эти инвестиции предполагают крупные «неделимые» капиталовложения, приносящие возрастающую отдачу от их масштаба и тесно связанные с территориальной структурой экономики Кыргызской Республики. Нередко такие проекты приводят к появлению положительных внешних или побочных эффектов, и поэтому невыгодны для частных фирм. Это означает, что государство должно вступать в игру, чтобы добиться осуществления этих общественных накладных капиталовложений или инвестиций в инфраструктуру национальной экономики.



только государство может обеспечить крупные «неделимые» капиталовложения, приносящие возрастающую отдачу и тесно связанные с территориальной структурой экономики страны...

Правительство Кыргызстана может и должно содействовать развитию предпринимательства, оказывая производственно-техническую помощь фермерам, обеспечивая образование и профессиональное обучение трудового потенциала, учреждая новые школы менеджмента и заверяя, что само государство положительно относится к роли показателей прибыли и частной инициативе.

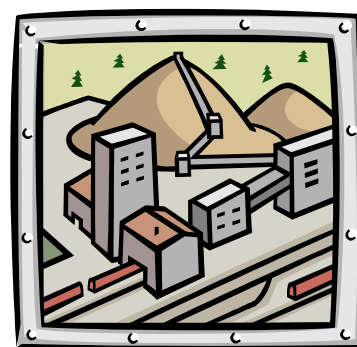
Перспективы развития и региональная политика

Говоря о перспективах экономического развития страны необходимо иметь прежде всего развитие промышленного и сельскохозяйственного

производство, как традиционных отраслей экономики Кыргызстана. Однако, наряду с отмеченными отраслями, к числу перспективных, от которых в значительной степени зависит как общее экономическое развитие, так и развитие новых направлений, таких как сфера услуг, являются транспорт и торговля. Развитие транспортного сектора является не только важнейшей отраслью экономики страны, но и, по сути дела, концентрирует в себе, в условиях преобладания горных территорий Кыргызстана, основной фактор для успешного экономического развития страны. В области промышленного производства к числу перспективных следует отнести традиционные отрасли, такие как горного-добывающая, энергетика, цветная металлургия, легкая промышленность.

Однако, никоим образом не принижая значение промышленности в экономическом развитии страны зададимся вопросом, что важнее - добыча полезных ископаемых или производство сельскохозяйственной продукции?

Анализ зарубежной литературы по странам, имеющим значительный опыт развития в условиях рыночной экономики, позволяет сделать следующий вывод. Только в некоторых случаях и то на ранних этапах, экспорт промышленной продукции и услуг может составлять ведущие статьи внешней торговли в современном экономическом развитии. Убежден, что сельскохозяйственный сектор будет играть ключевую роль в обеспечении внешней торговли в Кыргызстане с импортом оборудования и вещей, которые не могут быть произведены внутри страны. Другими словами можно сказать следующее: *без развития промышленности нет будущего, а без сельского хозяйства - нет настоящего*. Поскольку отрасль сельского хозяйства в экономике Кыргызстана относится к важнейшим источникам дохода, занятости и внешней торговли и именно поэтому этот сектор экономики считается очень важным.



что важнее в экономическом развитии Кыргызстана - добыча полезных ископаемых или производство сельскохозяйственной продукции?

Как известно, сельско-хозяйственное производство это единственный сектор, который производит продукты питания. Люди смогут жить без угля или электричества, но не смогут без пищи. Большинство производства можно заменить, но нельзя заменить производство продуктов питания. Каждый продукт питания должен быть произведен внутри страны или должен быть импортирован.



главной особенностью аграрного производства является то, что для него весьма важным является земля как фактор производства...

Другой главной особенностью аграрного производства является то, что для него весьма важным является земля как фактор производства. Другие отрасли производства тоже используют землю, но в других секторах экономики земля не играет такой основной роли. Земля, как погода, различна от места к месту. Поэтому она технически возможна для использования где-то больше, а где-то меньше. Сельскохозяйственное производство зависит и отличается в зависимости от качества почв, климата и возможностями использования воды для производства продукции, что создает различия не только между странами, но между регионами внутри одной страны.

Именно, физико-географические (природно-территориальные) различия внутри страны и определили основные направления специализации сельскохозяйственного производства в регионах Кыргызской Республики. Производство продовольствия и сельскохозяйственного сырья, его переработка и распределение, обмен и потребление являются важнейшей составной частью функционирования хозяйственной системы в экономике Кыргызстана.

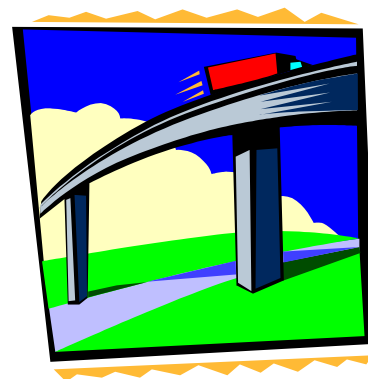
Следует отметить еще одну особенность аграрного сектора экономики, который характеризуется тем, что играет важную роль в капиталовложении, росте трудовых ресурсов в промышленность и других секторах экономики. При этом, самым важным барьером на пути рыночной специализации сельского хозяйства в Кыргызстане, в условиях сложных природно-территориальных условий и отсутствия

разветвленной и взаимосвязанной транспортной сети являются транспортные издержки. В этой связи совершенствование транспортной системы и вследствие этого развитие сельскохозяйственных рынков могут явиться основными факторами, оказывающими влияние на производительность сельскохозяйственной продукции, что в равной степени имеет значение и для продукции животноводства. Отсюда, только тогда, когда транспортная система станет адекватной, наши фермеры смогут снизить свою зависимость от рынка и связанный с этим определенный риск. Правительство может обеспечить равновесие между транспортными издержками и риском (гарантии на цены выращенной продукции) и способствовать развитию более эффективному рынку (но правительство, к сожалению, также может, и часто это делает, сдерживать развитие рынка).

Есть еще одна область, где, как известно, вмешательство или посредническая роль правительства приводит к немедленному эффекту и часто оказывает положительное или отрицательное влияние. В большинстве случаев, правительство обосновывает такое вмешательство в сельский рынок для установления цен как для сельских производителей, так и для городских потребителей. От того, как происходит это вмешательство может быть обеспечен эффект как для аграрного производства, так и для потребления.

Как отмечалось выше, в условиях сложных природно-территориальных условий и отсутствия разветвленной и взаимосвязанной транспортной сети самым важным барьером на пути рыночной специализации сельского хозяйства, как ведущей отрасли производства в Кыргызстане, является отсутствие единой взаимосвязанной транспортной системы страны, оказывающей свое влияние, в том числе, и на стоимость продукции через транспортные издержки.

В конечном счете, отсутствие предприятий по переработке сельскохозяйственной продукции, и



совершенствование транспортной системы позволит не только снизить транспортные издержки, оказывающие свое влияние на конечную цену продукции, но снизить риск зависимости производителей от рынка...

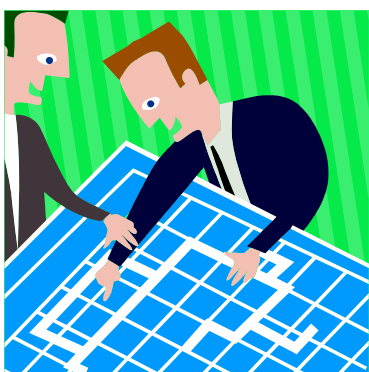
дальность их перевозки могут оказывать «незримое», но существенное влияние на территориальную специализацию регионов. Совершенствование транспортной системы и вследствие этого сельскохозяйственных рынков могут явиться основным условием, оказывающим влияние на производительность сельскохозяйственной продукции, специализацию регионов и территориальную структуру хозяйства.

Как известно, составной частью государственного регулирования экономики является региональная политика. Существуют две главные формы реализации региональной политики - *региональное планирование* и *региональное прогнозирование*. Независимо от множества форм проведения региональной политики в целом можно выделить четыре главных направления или компонента региональной политики.

Первое направление - подъем отсталых аграрных районов, которые также называют бедственными, «проблемными» и «серыми».

Как известно, доля продукции сельского хозяйства в ВВП Кыргызской Республики составляет 49,6 процента. В этой связи особое значение приобретает решение проблемы проведения мероприятий по реформированию аграрного сектора, создание предприятий по переработке сельскохозяйственного сырья, что обеспечит не только рост производства продуктов питания и сырья, но и занятость населения в сельских регионах республики. Необходимо предусмотреть организацию специальных фондов, создание на государственные средства производственной и социальной инфраструктуры.

Второе направление - «реанимация» депрессивных районов республики. В Кыргызской Республике - это районы с преимущественным развитием угольной промышленности (Джалал-Абадская область - города: Кок-Янбак, Таш-Кумыр, Узген, Кызыл-Кия и т.д.). Распад советского



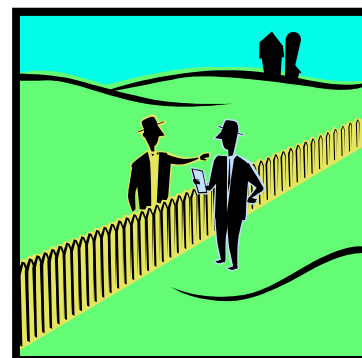
составными частями региональной политики являются региональное планирование и региональное прогнозирование...

государства и разрыв связей между странами бывшего союза привели к экономическому упадку и депрессии в вышеназванных регионах. Региональная политика в этих районах должна включать перепрофилирование предприятий, внедрение новых производств, переспециализацию рабочей силы.

Третье направление – сдерживание гипертрофированного роста городских агломераций, особенно агломерации сконцентрированной вокруг столицы республики. Указанная гипертрофированность проявляется в угрожающем загрязнении городской среды, особенно столицы – г. Бишкек, а также г. Ош и ухудшении санитарно-гигиенических условий жизни и жилищного фонда, в перегрузке транспорта. Решение этой задачи можно обеспечить с помощью оптимизации районной планировки, которая должна разгрузить столицу и крупные города страны.

Четвертое направление – освоение новых ресурсных районов, направленное на создание современной структуры экономики района, возникающие почти на «пустом месте». Наиболее ярким примером такого рода может служить юг и юго-запад Кыргызской Республики. Здесь преобладало сельское хозяйство, а из отраслей промышленности получила развитие лишь текстильная отрасль. Эти районы характеризуются избытком трудовых ресурсов. Поэтому в первую очередь необходимо решить проблемы обеспечения сырья для перерабатывающих предприятий и топлива для развития промышленности и проживания в этих регионах. Здесь создаются учебные и научные центры, что также очень важно для повышения образовательного и профессионального уровня местного населения.

В целом результаты региональной политики в Кыргызстане можно охарактеризовать как довольно ограниченные.



освоение новых ресурсных районов, направлено на создание современной структуры экономики района, возникающие почти на «пустом месте»...

Во всяком случае распределение районов на развитые и отсталые, состояние депрессивности районов остается. Очаги промышленности, создаваемые в отсталых районах в соответствии с региональными программами мало связаны с особенностями местной экономики. И тем не менее нельзя отрицать, что без проведения региональной политики многие территориальные диспропорции в развитии регионов Кыргызстана были бы значительно острее. При этом методы региональной политики не должны оставаться неизменными. В первую очередь необходимо сделать акцент на решение социальных задач, затем большее внимание уделять решению экономическим задачам. Для решения задач региональной политики следует привлекать не только государственный, но и частный капитал. И тем не менее, главная цель региональной политики остается неизменной – сглаживание наиболее острых и экономических диспропорций между отдельными территориально-административными районами страны и выравнивании уровней, жизни местного населения.



решение задач региональной политики требует проведения комплексного анализа всех сторон экономического и социального развития страны...

Решение этих задач требует проведения комплексного анализа всех сторон экономического и социального развития нашего общества. Результаты анализа должны не только представить полную картину динамики развития экономики Кыргызской Республики за последние десять лет, дать пояснения по оценке макро-и микроэкономической ситуации, но и позволить разработать стратегию национального управления экономическим развитием Кыргызской Республики. Стратегия управления предусматривает не только управление процессами, происходящими в нашем обществе, но и эффективного управления территориями.

Следует признать, что в условиях природно-территориальных и регионально-территориальных особенностей Кыргызской Республики роль и значение программ по управлению горными

территориями значительно возрастает и приобретает первостепенную важность.

Таким образом, оценка перспектив экономического развития Кыргызской Республики должна быть рассмотрена, в первую очередь, через призму регионально-территориального развития, что в действительной мере представит реальную картину состояния и выработать приоритеты экономического развития Кыргызской Республики в условиях переходного периода.

Развитие сферы услуг как приоритет экономики страны

Как известно, сфера услуг занимает особое положение в развитых странах и играет важную роль в экономическом развитии страны. Роль сферы услуг в развивающихся и, в особенности в горных странах, имеет гораздо большее значение. Поскольку направлена не только на создание более благоприятных условий для проживания горного населения, но и призвана уменьшить существующие диспропорции между уровнем населения равнинных и горных районов.

Отличительной особенностью этой сферы экономики является высокая степень занятости трудоспособного населения. Эта сфера включает в себя такие отрасли как: здравоохранение и образование, научно-техническую деятельность, торговлю, транспорт и связь, страхование, банковские и юридические услуги, а также систему социальных и персональных услуг. Особое место в данной сфере в рамках Кыргызстана принадлежит туризму, значение и вес которого возрастают из года в год. Однако, несмотря на относительно значительное количество публикаций, посвященных туризму, к сожалению, до сих пор отсутствует стройная концепция или теория туризма, в особенности горного туризма, что, по моему мнению, сдерживает как развитие этой отрасли, так и подготовку квалифицированных

кадров для этой отрасли.

Сфера государственного регулирования

Несмотря на разнообразие форм сферы услуг, которые часто называют сферой обслуживания, подразумевая государственную систему поддержки данной сферы, вопрос заключается не только в названии, но они имеют также различное содержание. Прежде всего следует отметить, что развитие сферы услуг, в условиях существования частной собственности и рыночной системы экономического развития развитых стран, предполагает государственное их регулирование только лишь в рамках трех ее отраслей. Это оборона, транспорт и связь. Все остальные отрасли сферы услуг находятся и их деятельность осуществляется либо в смешанной форме – государственной и частной либо исключительно частными структурами экономики страны.



К примеру, доходы, полученные *операторами связи* от предоставления услуг почтовой и электрической связи, в январе-июле т.г. составили 4599,2 млн. сомов, что больше, чем в соответствующем периоде прошлого года на 1719,7 млн. сомов, или в 1,6 раза. Из общего объема услуг связи 3004,4 млн. сомов, или 65,3 процента составляют услуги подвижной связи. По сравнению с январем-июлем 2006г. доходы от таких услуг увеличились на 1603,8 млн. сомов.

С начала т.г. услуги почтовой связи сложились в сумме 128,9 млн. сомов, что выше уровня соответствующего периода прошлого года на 19,9 млн. сомов. В июле 2007г. объем услуг связи возрос против уровня июля прошлого года в 2,2 раза и составил 916,1 млн. сомов. Кстати, объемы услуг, оказанных гостиницами и ресторанами, в январе-июле 2007г. составили 2077,6 млн. сомов, или на 14,9 процента больше.

Вопросы для повторения

1. Дайте характеристику факторов экономического роста страны.
2. Дайте характеристику роли государства в управлении экономическим развитием страны.
3. Дайте характеристику региональной политике государства в развитии страны.
4. Значение сферы услуг в развитии горной страны.

Литература

1. Алисов Н.В., Хорев Б.С. Экономическая и социальная география мира (общий обзор) М., 2000г.,704 с.
2. Бобушев Т.С. Демократия и (или) свобода выбора? Бюллетень АУК № 2, Бишкек, 2000, стр.7.
3. Бобушев Т.С., Бобушева Д.С. Управление производительными силами как основа организации и современного развития производства. Вестник БГУЭП, № 2, Бишкек, 2006.
4. Бобушев Т.С., Оторбаев К.О. Экономическая, социальная и политическая география Кыргызстана. Бишкек, Турар, 2006.
5. Джанузаков К.Д., О.К.Чедия, Абдрахматов К.Е., Турдукулов А.Т. Карта сейсмического районирования Кыргызской Республики. Бишкек, Илим, 1996.
6. Кыргызская государственность: статистика веков. Бишкек, Кыргызстан, 2003
7. Мировые демографические перспективы: Обзор 2004 года, том I, Общие таблицы, издание Организации Объединенных Наций,2007.
8. Мировые демографические перспективы: Обзор 2004 года, том II, Половозрастное распределение населения в мире издание Организации Объединенных Наций, 2007.
9. Мировые демографические перспективы: Обзор 2004 года, том III, Аналитический доклад издание Организации Объединенных Наций, 2007.
10. Население Кыргызстана. Под ред.Кудабаева З., М.Гийо, М.Денисенко и др. Бишкек, 2004, 374 с.
11. Nye J. What New World Order? . Foreign Affairs. Spring, 1992.
12. Социальные тенденции Кыргызской Республики в 2005г. Нацстаткомитет КР, Бишкек, 2006
13. Страны и регионы мира. Экономико-политический справочник. Издательство Проспект, М., 2003.

Бобушев Темирбек Сейтказиевич

КЫРГЫЗСТАН В СИСТЕМЕ СТРАН МИРА

Учебная монография

Сдано в набор

Подписано в печать

Формат

Усл.печ.л.

Тираж 200

ИД «Турар». Бишкек ул. , .

