

А.Г. НИЗАМИЕВ*, Г.А. МОМОШЕВА*, А.А. ОСМОНАЛИЕВА*, Б.М. АЙТЫКУЛОВА*, А.А. ИСАЕВ**

*Ошский государственный университет, 723500, Ош, ул. Ленина, 331, Кыргызстан, nizamiev@oshsu.kg, gumomosheva@oshsu.kg, osmonalievaaa@oshsu.kg, b.aitykulova@oshsu.kg

**Андижанский государственный университет, 170100, Андижан, ул. Университетская, 129, Узбекистан, naturalsciences@adu.uz

ОЦЕНКА ОСОБЕННОСТЕЙ ЭКОНОМИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКОГО ПОЛОЖЕНИЯ МАЛЫХ ГОРОДОВ ЮЖНОГО РЕГИОНА КЫРГЫЗСТАНА

Показана необходимость разработки мер по развитию регионов Кыргызстана, повышению их экономического потенциала и улучшению инфраструктуры производственного и социального назначения. В связи с этим развитие и возрождение экономики городов, в том числе малых, рассматриваются как приоритетное направление в осуществлении этих целей. Выявлено, что малые города страны в силу разнообразия исторического формирования, экономико-географического положения и социально-экономических значений сильно отличаются друг от друга. Главные их проблемы — это дефицит экономических активов, скудность городского бюджета, удаленность от крупных центров, безработица, снижение уровня качества жизни населения. Обоснована необходимость комплексного изучения потенциала и перспектив развития малых городов, тщательный анализ их экономико-географического положения. В результате выявлены индивидуализирующие особенности рассматриваемых городов. С этой целью была проведена оценка экономико-географического положения малых городов южного региона Кыргызстана в разрезе их благополучия в транспортном, промышленном, аграрном, рекреационном, рыночном и инновационном отношениях. Результаты показали, что по степени благоприятности ЭГП по компонентам малые города региона следуют от 3,8 (Кочкор-Ата) до 2,3 баллов (Сулюкта). В целях обобщения этих рядов города были объединены в три группы: с самым выгодным экономико-географическим положением; с выгодным экономико-географическим положением; города со сравнительно выгодным экономико-географическим положением. Было доказано, что степень выгодности экономико-географического положения малых городов региона не имеет территориальной последовательности, т. е. она не определяется закономерностью «от центра к периферии». Такое исследование позволяет определить общий потенциал развития городского хозяйства, планировать строительство инфраструктурных объектов, возрождения промышленного сектора экономики как градообразующего фактора.

Ключевые слова: регион, градообразующий объект, городское население, инновация, экономический потенциал, развитие.

A.G. NIZAMIEV*, G.A. MOMOSHEVA*, A.A. OSMONALIEVA*, B.M. AITYKULOVA*, A.A. ISAEV**

* Osh State University, 723500, Osh, ul. Lenina, 331, Kyrgyzstan, nizamiev@oshsu.kg, gumomosheva@oshsu.kg, osmonalievaaa@oshsu.kg, b.aitykulova@oshsu.kg

** Andijan State University, 170100, Andijan, ul. Universitetskaya, 129, Uzbekistan, naturalsciences@adu.uz

ASSESSMENT OF THE FEATURES OF THE ECONOMIC AND GEOGRAPHICAL POSITION OF TOWNS IN THE SOUTHERN REGION OF KYRGYZSTAN

The necessity of developing measures for the regional development of Kyrgyzstan, increasing their economic potential and improving the infrastructure for industrial and social purposes is shown. In this regard, the development and revival of the economy of towns, including small ones, are considered as a priority direction in the implementation of these goals. It was revealed that the small towns of the country, due to the diversity of historical formation, economic-geographical location (EGL) and socio-economic values, differ from each other. Their main problems are the lack of economic assets, the scarcity of the city budget, remoteness from large centers, unemployment, and a decrease in living standards. The necessity of a comprehensive study of the potential and development prospects of small towns has been substantiated; a thorough analysis of their economic and geographical position is considered as the most important. As a result, the individualizing features of the towns under consideration were revealed. For this purpose, an assessment was made of the economic and geographical position of small towns in the southern region of Kyrgyzstan concerning their well-being in transport, industrial, agricultural, recreational, market and innovation relations. The results showed that, the towns in the region follow from 3.8 (Kochkor-Ata) to 2.3 points (Sulukta) according to

the degree of EGL by components. To generalize these series, the towns were combined into three groups: with the most advantageous economic and geographical location; with a favorable economic and geographical location; towns with a comparatively favorable economic and geographical position. It was proved that the degree of profitability of the economic and geographical position of small towns in the region does not have a territorial sequence, i.e., it is not determined by the "center-periphery" pattern. The study enables determination the general potential for the development of the urban economy, planning the construction of infrastructure facilities, and revival of the industrial sector of the economy as a city-forming factor.

Key words: region, city-forming object, urban population, innovation, economic potential, development.

ВВЕДЕНИЕ

Объявление Президентом Кыргызской Республики 2018, 2019 и 2020 гг. «Годами развития регионов» [1–3] отражает последовательность государственной политики в сфере развития регионов и пропорционального территориального развития страны. Предпринимаются существенные меры по повышению экономического потенциала регионов и активизации его использования, созданию конкурентоспособной инвестиционной бизнес-среды, развитию и расширению соответствующей инфраструктуры и улучшению жизненных благ населения в контексте введения новых технологий.

В действительности сегодня малые городские поселения Кыргызстана в силу разнообразия условий исторического формирования, экономико-географического положения и социально-экономической значимости по структуре экономики, возможностям адаптации к рыночным условиям, средствам труда и возможностям инвестирования сильно отличаются друг от друга. Но их проблемы в целом сходны и имеют один корень. Экономический кризис 1990-х гг. вызвал почти во всех малых городах страны обвал большинства градообразующих отраслей и деградацию отраслей структуры городской экономики. Хронический дефицит средств, скудность городского бюджета, удаленность от крупных центров и транспортных магистралей стали причиной последующего резкого отставания многих из городов по уровню благоустройства и качеству жизни. Особенно остра в них проблема занятости. Растущая безработица и высокая доля в ней молодежной составляющей порождают такие социальные проблемы, как преступность, проституция, алкоголизм, наркомания [4].

Отметим, что в то же время малые города особенно значимы в социально-экономической и культурной жизни страны. Учитывая определенный накопленный опыт государственного регулирования в социально-экономическом развитии малых городов, подготовленность интеллектуального потенциала местного населения, который в основном состоит из высококвалифицированных специалистов, в целях определения стратегии развития малых городов в условиях общего дефицита государственных бюджетных средств основной упор должен быть сделан на местное экономическое развитие [5].

Обеспечение темпов развития экономики малых городов юга Кыргызстана сегодня становится важной государственной задачей, имеющей как социально-экономическое, так и политическое значение. Данная задача должна включать в себя такие направления, как сохранение и приумножение производственного и интеллектуального потенциала, формирование устойчивого товарного и людского потока по всем направлениям, формирование положительного имиджа каждого города с созданием соответствующих брендов, поиск и привлечение внутренних и внешних инвестиций, улучшение жизнеустройства городского населения и др. Все это в первую очередь требует глубокого изучения и анализа экономико-географического положения (ЭГП) каждого города, его реального состояния и возможностей.

Исследование особенностей развития малых городов Кыргызстана представляет собой сравнительно новое направление в кыргызской географической науке. К отдельным исследованиям, рассматривающим, в частности, исторические и экономические аспекты развития городов таких категорий, следует отнести работы Г.С. Жумашовой [6, 7], А.А. Канатбаевой [8], Ж.М. Кемелдиновой [9] и З.М. Кенешбаевой [10].

МЕТОДЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

Для оценки ЭГП малых городов целесообразно производить анализ его компонентных структур: транспортно-географического положения (ТГП), промышленно-географического положения (ПГП), агрогеографического положения (АГП), рекреационно-географического положения (РГП), рыночного положения (РП) и инновационно-географического положения (ИГП). Суть используемой методики заключается в построении оценочных шкал (баллов) по степени выгоды вышеперечисленных компонентов ЭГП и в определении общего потенциала ЭГП каждого исследуемого города. При этом шкала измерений какого-либо показателя разбивается на ряд оценочных ступеней, т. е. баллов. Их возраст

тающее число зависит от диапазона значений оцениваемого показателя, для чего применили 4-балльные шкалы со значением баллов от 1 до 4: 1 — неблагоприятное, 2 — сравнительно благоприятное, 3 — благоприятное, 4 — самое благоприятное. После покомпонентной оценки баллы суммируются и выводится средний балл, что определяет степень выгодности того или иного города по сравнению с другими.

РЕЗУЛЬТАТЫ И ОБСУЖДЕНИЕ

Цель данного исследования обусловлена тем, что ЭГП объективно и комплексно рассматривает закономерности, факторы и принципы расположения и развития города с учетом природно-географических, социально-экономических, экологических и геополитических факторов. Несомненно, по мнению Н.Н. Баранского [11], ЭГП имеет крупнейшее методологическое значение, поскольку место страны, района, города в системе географического разделения труда в значительной мере определяется им. Это положение подвержено изменениям, его следует рассматривать для прошлого времени в историко-географическом очерке, для настоящего времени — в общей экономико-географической характеристике; кроме того, при построении перспектив развития необходимо учитывать возможные изменения ЭГП.

Как нам известно, кроме Н.Н. Баранского значительный вклад в развитие теории ЭГП внесли И.М. Маергойз [12], К.О. Оторбаев [13], Ю.Г. Саушкин [14], Ю.В. Преображенский [15] и др. Интерес для нас также представляет исследование китайских ученых о взаимосвязи между уровнем городского экономического развития и городской пространственной структурой. Результаты таких работ окажут положительное влияние на городское планирование и строительство, а также откроют новую перспективу для изучения городов [16]. Кроме того, для ЭГП полезным считается исследование, в котором рассматриваются два типа экономики агломерации: экономика урбанизации (связанная с населением города, уровнями занятости и разнообразием его производственной структуры) и экономика локализации (связанная со специализацией города в одном конкретном секторе) [17].

В целом большинство ученых определяют ЭГП как «исторически сложившуюся, но изменяющуюся совокупность пространственных отношений между городом как социально-экономической системой и внешними факторами, потенциально влияющими на городское развитие» [18, с. 39]. Соответственно, положение географического объекта (города) имеет важное экономическое значение и характеризуется положением по отношению к границам, международным путям, крупным рынкам, промышленным узлам, научным центрам и др. Скажем, значение положения на международных торговых путях лучше показать на примере Великого Шелкового пути, который стал причиной появления таких исторических городов юга Кыргызстана, как Ош и Узген.

Н.Н. Баранский, отмечая, что «удобства положения, как бы они ни были велики, сами по себе создают только возможности, которые надо еще суметь использовать», предупреждал: «...а этих возможностей у сильного больше, чем у слабого. В условиях капитализма места с особо удобным положением привлекают много жадных взоров; из-за обладания ими возникает ожесточенная борьба, победа в которой достается более сильным» [11, с. 113]. Да, к сожалению, в Кыргызстане в связи с переходом на рыночные отношения происходит именно такой процесс: в борьбе за выгодное ЭГП желаемого объекта часто в выигрыше оказывается сильная сторона — компании либо с иностранным капиталом, либо с лоббированием «сверху». При этом в ходе размещения производительных сил часто не учитываются географические закономерности, что приводит к неустойчивой работе определенного объекта и недовольству местного населения социальной или экологической обстановкой.

Изучение ЭГП городов ставит своей целью выявить и обосновать индивидуализирующие особенности рассматриваемых нами городов. Так, южный регион страны главным образом расположен в Ферганской долине — одном из самых густозаселенных регионов мира и наиболее урбанизированных в Центральной Азии. Соответственно, данный регион Кыргызстана также считается ареалом расселения с высокими плотностью населения и уровнем развития городских поселений. В целом в южном регионе находятся 18 городов и, кроме городов Кара-Куль и Токтогул, все они расположены в черте данной долины. В этой зоне сосредоточено 38 % всего городского населения республики. По общепринятой классификации [18], из 18 городов 14 (кроме городов Ош, Жалал-Абад, Узген и Кызыл-Кия) являются малыми с населением от 10 до 50 тыс. чел. В физико-географическом отношении малые города рассматриваемого региона находятся на разных точках над уровнем моря, т. е. высота колеблется от 585 (г. Таш-Кумыр) до 1980 м (г. Айдаркен). Общая разница в высотах составляет 1395 м, что, наряду с такими факторами, как отдаленность от столицы страны, областного центра и крупных рынков, непосредственно влияет на среднюю техническую скорость наземных транспортных средств при грузо- и пассажироперевозках.

Общее транспортное положение малых городов характеризуется следующим образом: восемь городов расположены вдоль государственной автомобильной магистрали Бишкек–Ош–Исфана, что повышает степень выгодности их ЭГП; города Кара-Суу, Кок-Джангак и Таш-Кумыр имеют выход на железнодорожную сеть Узбекистана; в Баткене, Исфане и Кербене действуют местные аэропорты, соединяющие их со столицей республики; Кок-Джангак, Майлуу-Суу и Сулюкта являются транспортно тупиковыми, что и ограничивает их социально-экономическое развитие наряду с неблагоприятными природными и антропогенными факторами.

Надо сказать, что города, обладающие сравнительно многофункциональными структурами (административными, промышленными, транспортными и др.), благодаря выгодным ЭГП и административной базе сегодня имеют положительные тенденции развития городского хозяйства. Однако до сих пор сохраняется тяжелое положение в моноспециализированных городах, где единственная градообразующая функция — это разработка месторождений угля (Кок-Джангак, Сулюкта и Таш-Кумыр).

Следует особо выделить еще так называемое соседское положение. В этом отношении рассматриваемые нами города, за исключением Кара-Куля, Кок-Джангака и Токтогула, благополучны, поскольку расстояние от них до рынков соседних стран составляет менее 100 км. Однако в настоящее время в связи с неопределенностью государственных границ между Таджикистаном и Узбекистаном во многих местах такая возможность, наоборот, выступает негативным фактором в двухсторонних отношениях, стабильном развитии региона и способствует контрабанде товаров.

Нами проведена оценка ЭГП малых городов региона с точки зрения их благополучия в транспортном, промышленном, аграрном, рекреационном, рыночном и инновационном отношениях. Инновационный потенциал города — новый для наших исследований фактор, он определяется как положение к центрам создания и распространения новых технологий. Также в условиях острой необходимости перехода от сырьевой специализации экономики страны к инновационной особое значение приобретает эффективное использование потенциала малых городов. Их эффективное инновационное развитие должно стать важной стратегической задачей в экономике, поскольку при этом открываются огромные возможности [19]. В современных условиях развития науки и техники в определении уровня прогресса того или иного города ИГП необходимо считать важнейшим компонентом, определяющим генерации нововведений. Результаты оценки компонентных структур ЭГП малых городов приведены в таблице. Также результаты данной оценки наглядно показаны на карте (см. рисунок).

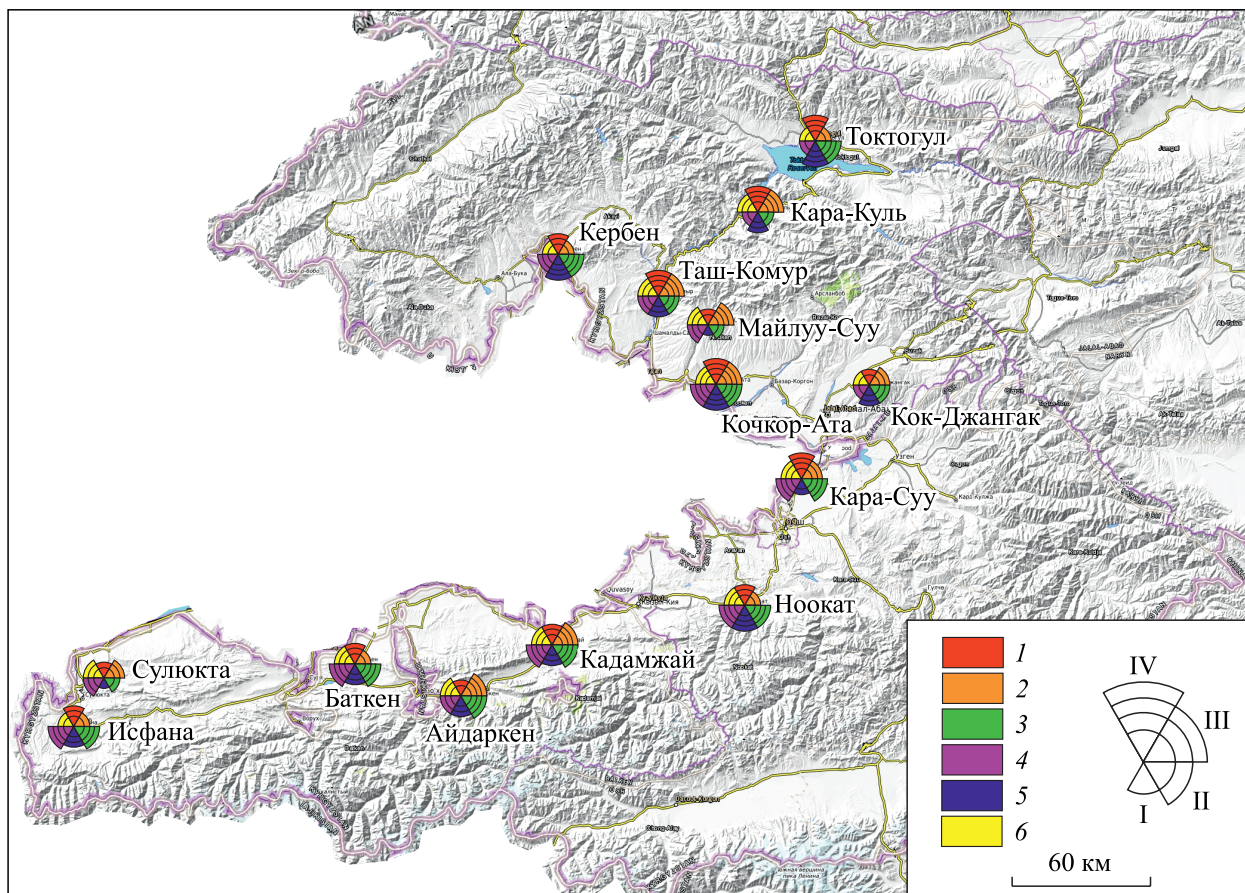
Видно, что по степени благоприятности ЭГП по компонентам малые города региона следуют от 3,8 (Кочкор-Ата) до 2,3 баллов (Сулюкта). В целях обобщения эти города следует объединить в три группы по степени выгодности их ЭГП. Так, в группу с самым выгодным ЭГП вошли следующие города: Кочкор-Ата, Кадам-Джай, Кара-Суу, Ноокат, Таш-Кумыр; выгодным ЭГП характеризуются города Айдаркен, Баткен, Исфана, Кара-Куль, Кербен и Токтогул, а сравнительно выгодным — города Кок-Джангак, Майлуу-Суу и Сулюкта.

Отсюда можно сделать вывод, что степень выгодности ЭГП малых городов южного региона страны не имеет территориальной последовательности, т. е. она не определяется закономерностью «от центра к периферии» (не наблюдается постепенное убывание потенциала городов в сторону периферий) или разнообразием природно-географических зон.

Следует отметить, что результаты исследований авторов статьи совпали с данными ученых-экономистов Кыргызстана. В 2017 г. был проведен анализ рейтинга бюджетной устойчивости городов страны, в результате чего города Кадам-Джай, Кочкор-Ата и Ноокат вошли в группу сравнительно богатых и самостоятельных городских поселений. Города Майлуу-Суу и Кок-Джангак оказались в

Покомпонентная оценка экономико-географического положения малых городов юга Кыргызстана

Компонентные структуры ЭГП	Города													
	Айдаркен	Баткен	Исфана	Кадам-Джай	Кара-Куль	Кара-Суу	Кербен	Кок-Джангак	Кочкор-Ата	Майлуу-Суу	Ноокат	Сулюкта	Таш-Кумыр	Токтогул
ТГП	2	3	3	3	4	4	3	2	4	2	3	2	4	4
ПГП	4	2	2	4	4	3	2	3	4	4	2	3	4	2
АГП	4	4	4	4	2	4	4	3	4	2	4	2	3	4
РГП	3	3	3	3	3	2	4	3	4	1	4	1	3	4
РП	3	4	4	4	2	4	3	2	4	3	4	3	3	2
ИГП	3	3	2	3	3	3	2	2	3	3	3	3	3	2
Общий балл	19	19	18	21	18	20	18	15	23	15	20	14	20	18
Средний балл	3,1	3,1	3,0	3,5	3,0	3,3	3,0	2,5	3,8	2,5	3,3	2,3	3,3	3,0



Покомпонентная оценка экономико-географического положения малых городов юга Кыргызстана.

Компоненты экономико-географического положения: 1 — транспортно-географическое, 2 — промышленно-географическое, 3 — агро-географическое, 4 — рекреационно-географическое, 5 — рыночное положение, 6 — инновационно-географическое. Уровень развития компонентов экономико-географического положения: I — незначительное, II — среднее, III — высокое, IV — значительное.

группе бедных и несамостоятельных. В рейтинге доходов на душу населения города Кадам-Джай (4979 сомов, в долларовом эквиваленте — 72 долл. США), Кочкор-Ата (3318 — 48) и Ноокат (3096 сомов — 45 долл. США) заняли ведущие позиции, при этом Кок-Джангак (780 сомов — 11 долл. США) из 31 города в стране занял последнее место [20].

Несмотря на то что малые города региона имеют разнообразные (притом либо благоприятные, либо неблагоприятные) факторы экономического развития, все они обладают своеобразным потенциалом для развития местной экономики и социальной сферы. То есть развитие и размещение производительных сил позволят диверсифицировать городскую экономику, сделают ее менее зависимой от региональной конъюнктуры, создадут новые рабочие места и станут дополнительным источником пополнения бюджета городской администрации и домашних хозяйств. Как правило, решающее влияние на все это имеет ЭГП каждого городского поселения.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Географическое положение объекта создает только возможности, которые еще надо суметь использовать, поэтому необходимо умелое применение выгодности ЭГП каждого города и максимальное исключение его неблагоприятных факторов, т. е. поиск путей взаимного использования «соседского» положения с целью устойчивого выхода на рынки соседних стран [11].

Рассмотрение вопроса об оценке ЭГП городов юга Кыргызстана представляет собой оценку возможных выгод в их территориальном расположении, состоянии в отношении транспортных сообще-

ний, промышленных объектов, сельскохозяйственных угодий, рекреационных зон, рынков сбыта и др. При этом выявлена существенная дифференциация потенциала ЭГП малых городов региона. Преимущественным потенциалом обладают города, расположенные на автомагистралях и располагающие промышленным, аграрным, рекреационным потенциалом и инновационными предпосылками.

Существующее ЭГП изучаемых нами городов с учетом уровня развития их функциональной структуры и городского хозяйства предусматривает необходимость строительства и расширения инфраструктурных объектов на требуемых местах, возрождения промышленного сектора экономики как градообразующего фактора, внедрения инновационных основ развития всей городской жизнедеятельности.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. **Указ** Президента Кыргызской Республики «Об объявлении 2018 года Годом развития регионов» от 10 января 2018 г., № 2 [Электронный ресурс]. — <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/900045?cl=ru-ru> (дата обращения 10.01.2018).
2. **Указ** Президента Кыргызской Республики «Об объявлении 2019 года Годом развития регионов и цифровизации страны» от 11 января 2019 г., № 1 [Электронный ресурс]. — <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/430001> (дата обращения 11.01.2019).
3. **Указ** Президента Кыргызской Республики «Об объявлении 2020 года Годом развития регионов, цифровизации страны и поддержки детей» от 8 января 2020 г., № 1 [Электронный ресурс]. — <http://cbd.minjust.gov.kg/act/> (дата обращения 08.01.2020).
4. **Низамиев А.Г.** Туризм Кыргызстана: социально-экономические аспекты. — Ош: Вега, 2005. — 208 с.
5. **Момошова Г.А., Шерматова Ж.Т., Даовлатова Ф.М.** Малые города южного региона Кыргызстана: типология, особенности и возможности развития // Молодой ученый. — 2017. — № 12. — С. 205–207.
6. **Жумашова Г.С.** Особенности развития малых городов в Кыргызстане // Наука, новые технологии и инновации Кыргызстана. — 2016. — № 11. — С. 215–218.
7. **Жумашова Г.С.** Таш-Көмүр шаары: мезгил, доор жана инсандар (1918–2012 жж.). — Бишкек: Maxprint, 2012. — 187 б.
8. **Канатбаева А.А.** Методологические основы типологии и классификации малых городов // Финансовая аналитика: проблемы и решения. — 2010. — № 13. — С. 73–78.
9. **Кемелдинова Ж.М.** Проблемы развития малых и средних городов и пути их решения (на материалах Кыргызской Республики): Автореф. дис. ... канд. экон. наук. — Бишкек: Изд-во НАН КР, 2009. — 24 с.
10. **Кенешбаева З.М.** Проблемы городов Южного Кыргызстана // Материалы регионал. науч.-практ. конф. «Комплексные основы развития Кыргызской Республики». — Ош: Изд-во Ош. технолог. ун-та, 2002. — С. 74–79.
11. **Баранский Н.Н.** Экономическая география. Экономическая картография. — М.: Географгиз, 1956. — 368 с.
12. **Маергойз И.М.** Географическое положение города Сталинграда // Вопросы географии. — 1946. — № 2. — С. 63–100.
13. **Оторбаев К.О.** Жалал-Абадская область Киргизской ССР: экономико-географическая характеристика. — Фрунзе: Кыргызстан, 1957. — 155 с.
14. **Саушкин Ю.Г.** Экономическая география: история, теория, методы, практика. — М.: Мысль, 1973. — 558 с.
15. **Преображенский Ю.В.** Экономико-географическое и сетевое положение крупнейших российских городов в постсоветский период // Геогр. вестн. — 2020. — № 1. — С. 84–94.
16. **Jun Z., Xiong H., Xiao-Die Y.** Research on the Relationship between Urban Economic Development Level and Urban Spatial Structure — A Case Study of Two Chinese Cities [Электронный ресурс]. — <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0235858> (дата обращения 09.07.2020).
17. **Viladecans-Marsal E.** Agglomeration economies and industrial location: City-level evidence // Journ. of Economic Geography. — 2004. — Vol. 4, Iss. 5. — P. 565–582.
18. **Бабурин В.Л., Земцов С.П., Кидяева В.М.** Методика оценки потенциала экономико-географического положения городов России // Вестн. Моск. ун-та. Сер. 5. География. — 2016. — № 1. — С. 39–45.
19. **Попов А.В., Гнятюк М.А.** Стратегии инновационного развития малых городов России: специфика проблем и ресурсный потенциал // Гуманитарий юга России. — 2017. — № 2. — С. 251–259.
20. **Добрецова Н.Н., Тюлюндиева Н.М.** Влияние межбюджетных отношений на региональное развитие и инвестиционные возможности городов Кыргызской Республики // Институт политики развития. — Бишкек: Бийиктик, 2018. — 14 с.

Поступила в редакцию 08.02.2021

После доработки 08.02.2021

Принята к публикации 13.10.2021