



**МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ
КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ**

МЕЖДУНАРОДНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ КЫРГЫЗСТАНА

На правах рукописи

УДК: 338.47(575.2) (043.3)

РАХИМОВ КУБАТБЕК КАЛЫЕВИЧ

**ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СЕТИ
В КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ**

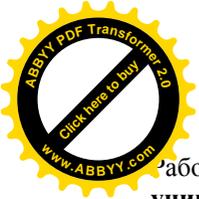
(НА ПРИМЕРЕ ПРОЕКТА СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ
КАЗАХСТАН - КЫРГЫЗСТАН – ТАДЖИКИСТАН)

08.00.05 – экономика и управление народным хозяйством
(экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, ком-
плексами)

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
доктора философии (Ph.D)

Бишкек, 2014



Работа выполнена на кафедре «Экономика и бизнес» **Международного университета Кыргызстана**



Научный консультант: доктор экономических наук, доцент
Адиева Айнура Абдужалаловна

Официальные оппоненты: доктор экономических наук, профессор
Джумабаев Калиль Джумабаевич

доктор экономических наук, профессор
Акенеев Жумакадыр Акенеевич

Ведущая организация: Кыргызско-Российский Славянский университет имени первого Президента России Б.Н.Ельцина, кафедра «Экономика и управление на предприятии», 720000, Кыргызская Республика, г. Бишкек, ул.Киевская, 44.

Защита диссертации состоится 26 июня 2014 г. 14-00 часов на заседании Специализированного диссертационного совета по разовой защите диссертации на соискание ученой степени доктора философии (Ph.D) в Международном университете Кыргызстана по адресу: 720001, г. Бишкек, проспект Чуй 255.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Международного университета Кыргызстана по адресу: 720001, г. Бишкек, проспект Чуй 255.

Автореферат разослан 26 мая 2014 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета,
к.э.н., доцент

Югай Н.А.



ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы диссертации. Процесс формирования транспортного потенциала национальных экономик является стратегическим фактором развития стран современной Центральной Азии вообще, и Кыргызской Республики, в частности.

В современной конкурентной среде особое значение имеет научный выбор оптимальных траекторий развития железнодорожных сетей с учётом регионализации рынков и эффективности использования транспортных, энергетических, природных, трудовых и интеллектуальных ресурсов. В тоже время, становление инновационно-конкурентной модели железнодорожной сети должно отражать системную оценку как процессов трансформации транспортного комплекса Кыргызстана, так и пределов результативности развития сектора.

Национальная стратегия устойчивого развития (НСУР) Кыргызской Республики на период 2013-2017 годов, утвержденная указом Президента КР 21 января 2013 года, декларирует, что «развитие регионов – важнейшая задача для страны, поскольку именно экономическая и социальная устойчивость регионов дает устойчивость страны в целом, а экономические связи регионов позволяют связать воедино всю экономику страны». В документе подчеркивается, что развитие экономики регионов сдерживается недостатком транспортной инфраструктуры, которая не позволяет снизить транспортные издержки производителей продуктов. В целом по стране предусмотрены национальные проекты, направленные на строительство дорог, которые важны для всех регионов. Правительство КР будет выделять средства на ремонт и реабилитацию существующих дорог в регионах и, в тоже время, проводить переговоры с международными финансовыми организациями по выделению кредитных ресурсов для новых проектов.

Это достижимо при научной разработке долгосрочных государственных программ в сфере транспорта, включающих комплексное решение социально-экономических проблем, осуществлять которые необходимо, в том числе, в рамках государственно-частного партнёрства. Указанные обстоятельства, а также необходимость поиска более эффективных структурных возможностей для обеспечения ресурсно-технологической базы реализации стратегии и экономико-политической безопасности страны и региона в целом, предопределили актуальность темы диссертационной работы.

Степень научной разработанности проблемы. На сегодняшний день в отечественной и зарубежной литературе существует не один, а несколько контекстов, в рамках которых употребляется понятийный аппарат региональной науки и отражаются ключевые направления рыночной трансформации развития экономик в пространстве СНГ и влияния региональной экономики на транспортную инфраструктуру. Как отдельное научное направление эта часть экономической науки развивалась благода-

Формат 60x84 1/16
Объем 1,7 п.л.
Бумага офсетная.
Тираж: 110

ИЗДАТЕЛЬСТВО
MAXPRINT
Б А С М А С М

Типография ОсОО «Махпринт»
720021, г. Бишкек, ул. Курманжан Датки, 207
Тел.: (+996 312) 48-31-85
e-mail: maxprint@mail.ru



ря усилиям таких ученых, как С.Г. Струмилин, В.С. Немчинов, Н.Н. Некрасов, А.Е. Пробст, В.Ф. Павленко, А.Г. Гранберг, А.Г. Аганбегян. Современная российская наука активно осваивает недостаточно исследованные участки регионалистики, адаптируя их к специфичной ситуации в современной России (А.Г. Гранберг, М.М. Албегов, Б.А. Исаев, В.Н. Лексин, С. С. Артоболевский, В.В. Котилко, Н.М. Межевич, А.Н. Швецов, В.В. Климанов).

Среди зарубежных ученых, исследовавших различные аспекты теоретико-методологических основ региональной экономики известны: А. Вебер, В. Лаундхардт, И. Тюнен, А. Лёш, У. Айзард, М. Портер, Д. Бойс, Т. Райнер, А. Маркузен, Д. Лернер, Ф. Ламур, Дж. Хилхорст, С. Ван Девир и др.

Отдельные вопросы системных преобразований, государственного регулирования и управления, глобализации и трансформации мировой экономики, включения национальных экономик в мирохозяйственные связи, проблем институционального обеспечения и регулирования социально-экономических процессов, инфраструктурного развития рассматриваются в работах Дж. М. Кейнса, М. Фридмена, Дж. Хикса, Л. фон Мизеса, В. Ойкена, Л. Ларуша, Л. Абалкина, Л.М. Бадалова, Р.И. Хасбулатова, Е.Г. Ясина, Р.М. Нуреева, С. П. Глинкиной, В.Л. Иноземцева, В.Ю. Громыко и др.

Мировой опыт и методология исследования будущего транспортного фактора, долгосрочная динамика (технологические тренды) глобальных сценариев развития железных дорог и сопутствующие проблемы раскрыты в исследованиях, проведенных специалистами профильных министерств транспорта, железнодорожных компаний ОАО «Российские Железные Дороги», НК «Казахстан темир жолы», Управления федеральных железных дорог США, Российской академии транспорта (д.э.н. Жуковым Е.А.) и др.

Развитию национальной экономики суверенного Кыргызстана посвящены работы специалистов Центра экономических и социальных реформ при Министерстве финансов (д.э.н. Койчув Т.К.), Министерства экономики, НАН КР (Абдуллаева К.Ш., Термечиков А.Дж.) и др.

Указанные авторы внесли значительный вклад в методологию оценки инфраструктурных проектов и развития национальных экономик в целом. Вместе с тем, остаются недостаточно исследованными проблемы развития железнодорожных сетей переходных стран, наиболее близких по своим признакам и свойствам к современному Кыргызстану. Кроме того, не проработаны в теоретическом и практическом плане вопросы выбора наиболее перспективных направлений транспортной политики для Кыргызской Республики. Автором сделана попытка восполнить указанные недостатки в развитии методологии оценки и разработать систему рекомендаций для





RESUME

Dissertation of Rakhimov Kubatbek Kalyevich on the theme "Problems and Prospects for the Development of the Railway Network in the Kyrgyz Republic (on the example of the Project on Construction of Railway Kazakhstan - Kyrgyzstan - Tajikistan) for the degree of Doctor of Philosophy (Ph.D) on the specialty 08.00.05 - Economy and Management of National Economy.

Key words: railways, transport corridors, development strategy, economic stability, economical need, construction of an internal railway network in the country, economic growth through the development of real sector, transport infrastructure, structure of transportation service by types of transport, an impact of transport infrastructure on economic competitiveness of the country, public-private partnership and multiplier effect.

Subject of research is transport system of Kyrgyzstan on the post-Soviet space of Central Asia (CA).

Scopes of research are mechanism of functioning of transport industry of CA and directions of development of the railway network of the Kyrgyz Republic (KR) at the present stage.

Objective of the work is theoretical and methodological basis of strategic directions of development of the railway network in KR.

Theoretical and methodological work on these issues has been widely developed in economic and professional sectoral literature. In scientific literature, there are not one, but several contexts within which the conceptual apparatus of regional science is used and key directions of market transformation of economic development in the CIS in a system of transition to innovative reproduction are reflected.

Methods of research: scientific methods (analysis and synthesis, abstracting, generalization, combination of macro-and microeconomic analyses, induction & deduction, and analogy); methods of theoretical analysis (dialectical and systematic approaches, unity of historical and logical approach), methods of empirical research (comparison, grouping, and statistical analysis) and etc.

Obtained results and their novelty: scientific and methodological approaches to determination of strategic directions of long-term development of Kyrgyzstan's national railway network and to elaboration of proposals for its development within the National Sustainable Development Strategy of the KR are improved; basic theoretical assumptions of development of transport network in KR are examined; scientific apparatus, related to infonomics, as a special direction of physical economy, is concretized and developed, the role of multimodal transport corridors through Kyrgyzstan is justified; main characteristics of the Project on construction railway China – Kyrgyzstan – Uzbekistan and railway Kazakhstan – Kyrgyzstan – Tajikistan are found out and comprehended; methods of evaluation of the Project on construction railway in mountains and its macroeconomic effects are defined.

Scope of use: Results of the research may be used in practical activities of state structures, agencies and enterprises, by executive authorities and legislative bodies of KR, by expert groups to adjust long-term development strategies, also in building national model of economic development as well as in the educational process for students of economic specialties of universities and for retrainees on economic subjects.



выбора приоритетных направлений государственной политики республики для развития национальной железнодорожной сети.

Цель исследования – теоретико-методологическое обоснование стратегических направлений развития железнодорожной сети в Кыргызской Республике.

Для реализации цели в диссертационном исследовании были поставлены и решены следующие задачи:

- изучить основные теоретические предпосылки развития транспортной сети в Кыргызской Республике;
- конкретизировать и развить научный аппарат, связанный с инфранимикой как особым направлением физической экономики;
- рассмотреть пути транспортно-коммуникационного развития в Центральной Азии и определить значение Кыргызстана в региональных инфраструктурных проектах;
- обосновать роль мультимодальных транспортных коридоров через Кыргызстан;
- раскрыть и критически осмыслить основные характеристики проекта строительства Китайско-Кыргызско-Узбекской железной дороги;
- определить методы оценки проекта строительства железной дороги Казахстан-Кыргызстан-Таджикистан в горных условиях и ее макроэкономические эффекты;
- разработать перспективное направление формирования Центрально-Азиатского железнодорожного кольца через строительство железной дороги Казахстан – Кыргызстан – Таджикистан.

Объектом исследования является транспортная система Кыргызстана на постсоветском пространстве Центральной Азии.

Предметом исследования являются механизмы функционирования и направления развития железнодорожной сети Кыргызской Республики на современном этапе.

Научная новизна диссертационного исследования заключается в усовершенствовании научно-методологических подходов к детерминации стратегических направлений долгосрочного развития национальной железнодорожной сети Кыргызстана и разработке предложений по ее развитию в рамках НСУР КР.

- Исследованы основные теоретические предпосылки развития транспортной сети в Кыргызской Республике;
- Конкретизирован и развит научный аппарат, связанный с инфранимикой как особым направлением физической экономики;
- Обоснована роль мультимодальных транспортных коридоров через Кыргызстан;



– Раскрыты и осмыслены основные характеристики проекта строительства Китайско-Кыргызско-Узбекской железной дороги и железной дороги Казахстан-Кыргызстан-Таджикистан;

– Определены методы оценки проекта строительства железной дороги в горных условиях и ее макроэкономические эффекты.

Научно-практическая значимость исследования. Результаты исследования по формированию стратегии развития железнодорожной сети Кыргызстана при углублении интеграции стран региона могут быть использованы в практической деятельности государственных структур, а также ведомств и предприятий. Разработанные предложения могут использоваться в деятельности органов исполнительной и законодательной власти КР с целью повышения эффективности национальной транспортной политики. Отдельные выводы и предложения могут быть использованы экспертными группами при корректировке стратегий долгосрочного развития, а также при формировании национальной модели экономического развития республики. Некоторые положения работы могут также использоваться в учебном процессе для студентов экономических специальностей вузов и слушателей курсов повышения квалификации в рамках экономических дисциплин.

Основные положения диссертационной работы, выносимые на защиту:

Раскрыты механизмы взаимодействия видов транспорта, которые образуют транспортную систему страны, показана роль инфраструктуры в экономике, а так же обосновано использование теоретического подхода «инфраэкономики»;

Обоснованы принципы использования экономических выгод для Кыргызстана при международном разделении труда и развитии экономических связей со странами ближнего и дальнего зарубежья;

Доказано, что из-за отсутствия у Кыргызстана внутренней железнодорожной сети, являющейся ключевым элементом для развития промышленности и сельского хозяйства, регионы КР не могут в полной мере развивать свою экономику;

Произведены предварительные расчеты стоимости западного варианта железной дороги «Казахстан – Кыргызстан – Таджикистан» (ЖД ККТ), которые позволили сделать выводы о ее технической осуществимости и экономической целесообразности.

Научные результаты, лично полученные автором:

Определены недостатки, присущие существующей системе регулирования транспортного сектора Кыргызстана: отсутствие формальных критериев оценки эффективности регулирования рынка грузоперевозок и целенаправленной работы по систематическому мониторингу степени достижения этих критериев, как на областном, так и на республиканском уровнях. В результате отсутствия внутренней сети железных дорог 95%

РЕЗЮМЕ

Диссертации Рахимова Кубатбека Калыевича на тему «Проблемы и перспективы развития железнодорожной сети в Кыргызской Республике (на примере проекта строительства железной дороги Казахстан – Кыргызстан – Таджикистан)» на соискание ученой степени доктора философии (Ph.D) по специальности 08.00.05 – экономика и управление народным хозяйством.

Ключевые слова: железные дороги, транспортные коридоры, стратегия развития, экономическая безопасность, экономическая потребность, создание внутренней железнодорожной сети в республике, рост экономики за счет развития реального сектора, транспортная инфраструктура, структура перевозок по видам транспорта, влияние транспортной инфраструктуры на экономическую конкурентоспособность страны, государственно-частное партнерство, мультипликативный эффект.

Объектом исследования является транспортная система Кыргызстана на постсоветском пространстве Центральной Азии.

Предметом исследования являются механизм функционирования транспортной отрасли ЦА и направления развития железнодорожной сети Кыргызской Республики на современном этапе.

Цель работы – теоретико-методологическое обоснование стратегических направлений развития железнодорожной сети в Кыргызской Республике.

Теоретические и научно-методические работы по этим проблемам получили достаточно широкое развитие в экономической и специальной отраслевой литературе. В научной литературе существует не один, а несколько контекстов, в рамках которых употребляется понятийный аппарат региональной науки и отражаются ключевые направления рыночной трансформации развития экономик в пространстве СНГ в системе перехода к инновационному воспроизводству.

Методы исследования: общенаучные методы (анализ и синтез, абстрагирование, обобщение, сочетание макро- и микроэкономического анализа, индукция и дедукция, аналогия); методы теоретического анализа (диалектический и системный подходы, единство исторического и логического); методы эмпирического исследования (сравнение, группирование, статанализ) и др.

Полученные результаты и их новизна: усовершенствованы научно-методологические подходы к детерминации стратегических направлений долгосрочного развития национальной железнодорожной сети Кыргызстана и разработке предложений по ее развитию в рамках Национальной Стратегия Устойчивого Развития КР; исследованы основные теоретические предпосылки развития транспортной сети в Кыргызской Республике; конкретизирован и развит научный аппарат, связанный с инфраэкономикой как особым направлением физической экономики, обоснована роль мультимодальных транспортных коридоров через Кыргызстан; раскрыты и осмыслены основные характеристики проекта строительства Китайско-Кыргызско-Узбекской железной дороги и железной дороги Казахстан – Кыргызстан - Таджикистан; определены методы оценки проекта строительства железной дороги в горных условиях и ее макроэкономические эффекты.

Область применения: Результаты исследования могут быть использованы в практической деятельности государственных структур, а также ведомств и предприятий, в деятельности органов исполнительной и законодательной власти КР, экспертными группами при корректировке стратегий долгосрочного развития, а также при формировании национальной модели экономического развития республики, в учебном процессе для студентов экономических специальностей ВУЗов и слушателей курсов повышения квалификации в рамках экономических дисциплин.



Рахимов Кубатбек Калыевичтин «Кыргыз Республикасындагы темир жол тармагынын өнүгүү проблемалары менен перспективалары (Казакстан-Кыргызстан – Тажикстан)» темасындагы философия доктору деген илимий даража (Ph.D.) экономика жана эл чарбачылыкты башкаруу 08.00.05 адистиги боюнча диссертациясынын

КОРУТУНДУСУ

Негизги сөздөр: темир жолдор, транспорттук баскычтар, өнүгүүнүн стратегиясы, экономикалык коопсуздук, экономикалык керектөө, республикада ички темир жол тармагын түзүү, реалдуу сектордун өөрчүшүнүн негизинде экономиканын өсүшү, транспорттук инфраструктура, транспорттун түрлөрү боюнча ташуунун структурасы, өлкөнүн конкуренцияга жөндөмдүүлүгүнө транспорттук инфраструктуранын таасир этиши, мамлекеттик –жекелик өнөктөштүк, мультипликативдик эффект.

Изилдөө **объекти** – Постсоветтик Борбор Азия мейкиндигиндеги Кыргызстандын транспорттук системасы.

Изилдөөнүн **предмети** – Борбордук Азиянын транспорттук тармагынын иштөө механизмдери жана Кыргыз Республикасынын темир жол тармагынын бүгүнкү өнүгүү багыттары.

Эмгектин максаты – Кыргыз Республикасында темир жол тармагынын стратегиялык өнүгүү багыттарын теориялык-методологиялык жагынан негиздөөсү.

Теориялык жана илимий-методикалык иштер бул проблемалар боюнча экономикалык жана тармактык адабиятта абдан кеңири өскөн. Өлкөдөгү жана чет өлкөдөгү адабиятта бир эмес, бир нече контексттер бар. Алардын алкагында региондук илимдин түшүнүк аппараты колдонулат жана инновациялык кайта өндүрүү системасына өтүүдө КМШ мейкиндигиндеги экономикалардын өнүгүшүндөгү рынок трансформациясынын негизги багыттары белгиленет.

Изилдөө методдору: жалпы илимий методдор (анализ жана синтез, абстракциялоо, жалпылоо, макро- жана микроэкономикалык анализдин айкалышы, индукция жана дедукция, аналогия); теориялык анализдин методдору (диалектикалык жана системалык мамиле, тарыхый жана логикалык биримдик); эмпирикалык изилдөөнүн методдору (салыштыруу, топтоо, статанализ) ж.б.

Чыгарып алынган натыйжалар жана алардын жаңылыгы:

Кыргызстандын улуттук темир жол тармагынын узак мөөнөттүү өнүгүү стратегиялык багыттарынын детерминациялоо үчүн илимий-методологиялык мамилелер жакшыртылган жана КР ТӨУС алкагында анын өнүгүүсү боюнча сунуштар иштеп чыгарылган; Кыргыз Республикасындагы транспорт тармагынын өнүгүүсүнүн негизги теориялык шарттары изилденген; физикалык экономиканын өзгөчө багыты болгон инфраномика менен байланышкан илимий аппарат конкреттештирилген жана өнүккөн, Кыргызстан аркылуу өтүүчү мультимодалдык транспорттук коридорлордун ролу негизделген; Кытай-Кыргыз-Өзбек темир жолу жана Казакстан-Кыргызстан-Тажикстан темир жолун куруу долбоорунун негизги мүнөздөмөлөрү ачылган жана пикир берилген; тоо шарттарында темир жолду куруу проекттин баалоо боюнча методдор жана анын макроэкономикалык эффекттери белгиленген.

Колдонуу чөйрөсү: Изилдөөнүн натыйжалары мамлекеттик структуралардын практикалык иштешинде, ошондой эле мекемелерде, ишканаларда, КРдын аткаруу жана мыйзам чыгаруу бийлигинин иштешинде, эксперт топтору узак мөөнөттүү өнүгүү стратегияларын коррекция кылууда, ошондой эле республиканын экономикалык өнүгүүсүнүн улуттук моделин калыптоодо, ЖОЖдордун экономикалык адистиктеги студенттер жана билимин жогорулатуу курстарга катышуучулар үчүн окуу процессинде колдонулушу мүмкүн.



грузоперевозок в Кыргызстане осуществляется самым энергоёмким и дорогостоящим – автомобильным транспортом, не способным обеспечить рентабельную логистику большинству видов промышленных предприятий.

Выявлены факторы неопределённости и потенциальные проблемы, которые могут возникнуть в результате не реализации мероприятий по строительству интеграционной железной дороги в КР. К их числу относятся: нарастание дисбаланса в развитии экономик регионов республики, не имеющих железных дорог, диспропорциональность инвестиций в регионы, нарастание процесса исходящей миграции из депрессивных регионов КР в столицу, Чуйскую область и за рубеж, демографическое «оголение» приграничных регионов республики, сопредельных с Узбекистаном и Таджикистаном. Поэтому, во избежание негативных последствий для экономики страны и населения, необходима глубокая проработка вариантов реформ и анализ развития ситуации на каждом этапе реформирования.

В качестве проверки получения мультипликативного эффекта для регионов от прокладки по ним железных дорог выполнен расчёт объёма грузоперевозок, которые можно будет осуществлять по железной дороге по маршруту Тараз – Токтогул. Расчёты показывают, что перевод большей части грузопотока с функционирующей перегруженной автодороги Бишкек – Токтогул – Ош на участке Бишкек – Токтогул на железную дорогу позволит снизить нагрузку на полотно автодороги и увеличить срок ее эксплуатации. Кроме того, учитывая, что Дорожный фонд в КР не способен обеспечить финансирование ремонта автомобильных дорог, из-за чего для проведения последнего республика произвела заимствований на более чем 1 миллиард долларов США, строительство железной дороги позволит, в перспективе, облегчить ситуацию по выплатам КР внешнего долга.

Показано, что строительство железной дороги и конкурентного рынка грузоперевозок позволит оптимизировать процесс топливоснабжения регионов, создание в них новых предприятий в добывающей и перерабатывающей отраслях, что даст республике тысячи новых рабочих мест, и дополнительные источники пополнения бюджета.

Теоретическая и практическая значимость исследования заключается в возможности использования теоретических положений и выводов, сделанных в диссертации, в дальнейшей научной разработке проблем взаимосвязи развития внутренней железнодорожной сети в КР и общеэкономических показателей региона, в условиях дезинтеграции ранее единой сети железных дорог СССР. Методический подход, принятый в работе, может быть использован при формировании сценарных прогнозов влияния параметров совокупного объёма грузоперевозок на изменения показателей экономического развития региона. Полученные в рамках диссертационного исследования оценки регионального ввоза/вывоза и мультипликативный эффект, генерируемый смежными с транспортным секторами, могут



быть использованы при обосновании выбора направлений региональной экономической политики, разработке программ регионального развития.

Материалы диссертационного исследования представляют интерес не только для специалистов в данной области знаний, но и будут небезынтересны большинству экспертов в области транспорта, строительства, энергетики, экономики, государственно-частного партнёрства, так как работа, в комплексе, отражает все перечисленные сферы. В информационно-образовательной области эта тема заинтересует учёных, аспирантов, преподавателей и студентов в научно-исследовательском и учебном процессах.

Предложенная автором оригинальная методика расчётов экономических показателей каждого отдельно взятого региона республики (объёма прямых инвестиций, уровня зарплат населения, валового регионального продукта в расчёте на одного жителя и других), в зависимости от степени охвата региона железными дорогами и его отдалённости от функционирующей магистрали, позволяет повысить достоверность результатов. Рентабельность разработки месторождений полезных ископаемых после прокладки к ним пока неиспользуемых железнодорожных линий, безусловно, повлечёт за собой запуск простаивающих и создание новых предприятий, открытие на них новых рабочих мест не только в добывающей, но и в перерабатывающей промышленности.

Автор рассматривает в работе несколько методов влияния железных дорог на параметры экономики государства: региональный валовый продукт и производство промышленной продукции в расчёте на одного жителя, уровень дохода населения, уровень миграции. Все изложенные в работе методы сопровождаются наглядными примерами и цифрами, взятыми из официальных статистических источников.

Автор использует известные научные методы обоснования полученных результатов, выводы и рекомендации, которые подтверждаются расчётами, а корреляция зависимости различных параметров региональных экономик областей, в зависимости от степени проникновения в них железных дорог, становится наглядной.

Апробация работы. Основные положения и результаты диссертационного исследования опубликованы в 16 печатных работах, общим объёмом 22,2 п.л., в том числе две статьи в рецензируемом журнале из Перечня, рекомендованного ВАК КР, и две статьи в ВАК РФ.¹

Основные научные результаты диссертационного исследования докладывались и обсуждались на заседаниях Кыргызско-Российского Экономического Совета в 2012-2013 годах, VIII Международном железнодорожном бизнес-форуме «Стратегическое партнёрство 1520» (Сочи,

¹ Есть акты внедрения от ряда коммерческих и государственных структур.



10. Рахимов К.К. Азиатский козырь России. Система транспортных евразийских коридоров: новый взгляд на приоритеты транспортной политики России / Журнал «РЖД – партнёр», 2003, № 3, с.8-13. (0,51 п.л.).

11. Рахимов К.К., Конгурбаев Р., Рахимов Б.К., Айтуганов Б. Предварительный технико-экономический анализ создания мультимодального коридора через Кыргызстан / Отчет по исследованию для АЕСОМ, www.rtlc.net, Бишкек, февраль – май, 2010, 86 стр. (3,99 п.л.).

12. О.Самухин, К.Рахимов. Мультимодальные операции в рамках транспортного коридора «Западная Европа – Западный Китай» / Project RTLC, www.rtlc.net, Минск – Алматы – Бишкек, июль 2010 – май 2011, 209 стр. (9,35 п.л.).



Представленные в работе исследования достоверны, выводы и заключения обоснованы.

Автореферат содержит достаточное количество исходных данных, имеет пояснения, рисунки, графики.

СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ:

1. Рахимов К.К. Геоэкономика в Центральной Азии в разрезе двусторонних казахстано-кыргызстанских взаимоотношений / Вестник Кыргызского государственного университета им. И. Арабаева, 2013. (6,5 п.л.). Ноябрь 2013 года.

2. Рахимов К.К. Концепция строительства транскыргызской железной дороги «Чуй – Фергана» / Вестник Кыргызского государственного университета им. И.Арабаева, 2013. (6 п.л.). Ноябрь 2013 года

3. Рахимов К.К. Влияние инфраструктурных проектов на геополитику государств в Центральной Азии, ноябрь 2013 года, журнал «Руснаука».

4. Голубчиков Ю., Железняков А., Собянин А., Тикунов В., Рахимов К.К. Железнодорожные модели интеграции Центральной Евразии, Статья подготовлена на основе проекта 11-05-92004-ННС. Российский Фонд фундаментальных исследований, <http://www.teoria-practica.ru/-8-2011/sociology/zheleznyakov-tikunov-golubchikov-rakhimov-sobyenin.pdf>, август 2011. 0,71 п.л.

5. Рахимов К.К. Строительство железной дороги Казахстан – Кыргызстан – Таджикистан на базе государственно-частного партнёрства как необходимое условие вступления в Таможенный Союз / Международная научно-практическая конференция «Развитие частно-государственного партнерства в Республике Беларусь» – Минск. – 2012, УДК 33.28(476):001.895, ISBN 978-985-527-116-2. – С.284-286.

6. Рахимов К.К. Транспортные артерии Евразии – взгляд Казахстана на сближение с Россией в сфере развития транзитных коридоров / Журнал «РЖД – партнёр», 2002, № 5, с.68-72 (0,91 п.л.).

7. Рахимов К.К. ЕврАзЭС – российско-казахстанский локомотив индустриального развития./ Журнал «Морские порты России», 2002, № 1(29) (январь), с.37-40, (0,29 п.л.).

8. Рахимов К.К., Боровиков С., Казанцев Е., Переслегин С., Собянин А. Место коридора «Север – Юг» в системе транспортных коридоров Евразии: формирование индийско-иранско-российского пространства экономического сотрудничества. Журнал «РЖД – партнёр», 2002, № 7, с.22-25; № 8, с.21-24; № 9, с.30-34. (2,0 п.л.).

9. Рахимов К.К. Куда повернется транспортный вектор Кыргызстана? Журнал «Профи», 2002, 4 декабря, 7стр.,(0,52 п.л.).



май-июнь 2013 г.), на Международном форуме «Шёлковый Путь» (Астана, ноябрь 2011 г.).

Структура и объем работы. Диссертационная работа состоит из введения, трёх глав, заключения, списка использованных источников и приложений. Основной текст изложен на 158 страницах, включает 15 таблиц, 10 рисунков, 2 графика. Список использованных источников насчитывает 83 наименования.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во введении показаны актуальность, цели и задачи исследования, сформулированы результаты работы, их научная новизна, теоретическая и практическая значимость.

В первой главе «Теоретические аспекты развития» проводится анализ экономического роста с точки зрения транспортного и других факторов производства в регионе. Рассмотрена классификация моделей регионального экономического роста в зависимости от отражения в них процесса перераспределения факторов производства. Показано влияние особенностей структуры железнодорожного сектора на динамику регионального экономического развития.

В условиях плановой экономики развитие региона и его специализация определялись эффективностью единого народнохозяйственного комплекса. Переход к рыночным отношениям, реформа бюджетного процесса, развитие процессов глобализации обусловили изменение принципов регионального развития. Основной формой формирования стратегий развития регионов становится задача построения конкурентоспособной экономики, открытой для внутривнутриреспубликанского, международного и межрегионального взаимодействия. Так, в литературе выделяются концепции регионального развития, в зависимости от форм внешнеэкономических взаимодействий: «регион-социум», «регион-рынок», «регион-квазикорпорация», «регион-квазигосударство». Процесс взаимодействия региона с внешними субъектами рынка осуществляется через физические потоки товаров и услуг; финансовые потоки, генерируемые межрегиональной торговлей и межрегиональным перераспределением доходов и факторов производства; потоки капиталов и инвестиций; потоки трудовых ресурсов, осуществляемых в процессе миграционных перемещений. В связи с этим, внешние потоки становятся важным элементом регионального анализа.

Для экономики отдельного региона внутри страны данная проблема оказывается ещё более сложной, поскольку регион не имеет возможности проводить собственную политику в области валютного курса и рынка капитала. Кроме того, зависимость экономики региона от внешнего спроса определяется поставками предприятий региона не только на международный, но и на межрегиональный рынок.



При этом, железная дорога, при её строительстве в регионе, одновременно решает несколько задач: выводит данный регион из транспортной изоляции, делает рентабельными разработку большинства месторождений полезных ископаемых и создание перерабатывающих производств в различных секторах экономики, что диверсифицирует ее. Кроме того, железная дорога снижает стоимость возведения всех объектов в регионах её прокладки, в том числе ТЭС и ГЭС, что позволяет создавать в них энергоёмкие производства, а вкупе с месторождениями полезных ископаемых – организовывать энерго-горно-металлургические комплексы.

Кроме того, создание железнодорожной сети является одним из ключевых факторов обеспечения экономической и военной безопасности страны.

Во второй главе «Состояние транспортной инфраструктуры» изложен методологический подход к оценке влияния транспортно-коммуникационного развития в Центральной Азии и геополитическое значение Кыргызстана в региональных инфраструктурных проектах. Проведён анализ мультимодальных транспортных коридоров (ММТК) через Кыргызстан. Составлен прогноз грузопотока по маршрутам ММТК на 2010 – 2020 годы. Рассчитана калькуляция транспортных затрат по ММТК через Кыргызстан как в широтном, так и в меридиональном направлении. Произведено их сопоставление с уже существующими маршрутами по соседним регионам и морской транспортировке между Восточной и Южной Азией с одной стороны, и Европой – с другой.

Определена возможность замены строительства ККУЖД на широкое использование ММТК.

Приведён пример применения финансирования строительства железной дороги Шар – Усть-Каменогорск протяжённостью в 153 км по схеме государственно-частного партнёрства в Казахстане. Также рассмотрен опыт строительства железных дорог в странах Центральной Азии и в Казахстане в период после распада СССР, с целью соединения в единое пространство регионов, обособившихся после дезинтеграции существовавшей ранее единой советской сети железных дорог.

В третьей главе «Железная дорога «Казахстан – Кыргызстан – Таджикистан» и ее роль в усилении региональных интеграционных процессов» исследованы перспективы формирования Центрально-Азиатского железнодорожного кольца, влияние железных дорог на региональную экономику и миграционные потоки граждан.

Исследованы особенности параметров валового регионального продукта областей Кыргызстана и выявлена их зависимость от протяжённости железных дорог внутри этих регионов.

Для оценки влияния протяжённости железных дорог на экономические показатели областей Кыргызстана в диссертационной работе были использованы статистические данные региональных экономик республи-

Продолжение таблицы 4

5	Общая протяжённость жд, км	268-430	3	850	5	700	4
5a	Общая протяжённость тоннелей, км *	48,9	2	52	3	39	4
5б	Общая протяжённость мостов, км *	20,9	2	24	3	18	4
6	Срок окупаемости, лет	не менее 40 лет	2	не менее 40 лет	2	до 30 лет (строительство первого этапа ж/д до Токтогула, окупится за 24 года)	3
7	Риски	Усиление влияния Китая и Узбекистана в остающемся обособленном от остальных областей южном регионе КР. Нарушение существующего логистическо-политического баланса между республиками ЦА в регионе Ферганской долины. Невозможность транзита через КР из КНР в ЕС по причине 8-ми промежуточных госграниц	0	Не определенный срок окупаемости проекта и не высокая категория ж/д маршрута. Высокая степень износа ж/д линии Чалдыбар – Балыччи, особенно в ущелье Боом.	2	В случае не вхождения КР в Таможенный Союз, между ж/д станциями Маймак и Чалдыбар будет транзит через Жамбылскую область Казахстана.	3
8	Решаемые задачи	Формально соединит с Китаем только Ошскую область КР, которая при этом окажется зажатай между многократно большими по всем потенциалам КНР и РУз.	0	Соединит Север и Юг КР через внутренние горные регионы, а также выйдет к территории Афганистана	4	Соединит Север и Юг КР через внутренние горные регионы, выйдет на север Таджикистана. Обеспечит снижение нагрузки на автодорогу Ош-Бишкек при достижении г.Токтогул	5
9	Инвесторы на крупнейшие проекты вдоль маршрута ж/д	Китай и международные инвесторы.	2	РФ, РК, ЕАБР, возможно Китай.	2	РФ, РК, ЕАБР, АБР и другие.	4
10	Численность населения на охватываемом железной дорогой регионе КР, и сопредельных СУАР КНР, РУз и РТ, тыс.чел.	СУАР КНР + КР + Узбекистан 52 500	4	КР + СУАР КНР + РТ 31500	2	РК, КР + Узбекистан + РТ 47100	3
ИТОГО баллов			26		34		52

* чем меньше протяжённость мостов и тоннелей, тем эффективнее

В работе приведены научные результаты, позволяющие их квалифицировать как решение задачи, состоящей в определении влияния железных дорог на уровень экономического развития регионов.

Проведённые научные исследования можно характеризовать как научно обоснованные технические разработки, обеспечивающие решение важных прикладных задач в экономике, добыче полезных ископаемых, обеспечении снижения стоимости строительства ГЭС и других объектов за счет предварительной прокладки к ним железных дорог, создания условий для рентабельного функционирования предприятий добывающей и перерабатывающей промышленности, которые пока не целесообразны к строительству из-за высоких логистических затрат посредством автомобильных перевозок сырья и готовой продукции.

Получение мультипликативного эффекта для экономики республики благодаря прокладке железной дороги будет гарантировано, так как общеизвестно влияние на экономику стран системы «добыча топлива – минеральных ресурсов – генерация электроэнергии – производство энергоёмкой продукции – вывоз металлов и полупроводников до рынков сбыта».

В заключении обобщаются основные результаты и выводы, полученные в диссертационном исследовании.

В целом, результаты, полученные автором, являются новыми научными знаниями в экономической отрасли знаний в части региональных экономик и их зависимости от железнодорожных коммуникаций.

Полученные автором результаты соответствуют проведённым ранее исследованиям других авторов теории инфраномики и подтверждают их.

Обоснованность теоретических результатов работы подтверждается экспериментальными данными, представленными в известных работах, посвящённых подобной теме.

Вопросы влияния различных факторов на изменение условий строительства и последующей эксплуатации инфраструктурных объектов, и железной дороги, в частности, остаются сложными для исследования, поскольку каждый из факторов заслуживает отдельного наблюдения и исследования. Условия строительства столь масштабных проектов, бесспорно, будут иметь множество факторов, каждый из которых способен существенно повлиять на стоимость и сроки реализации проекта. Также как и геодезические условия прохождения маршрута железной дороги, которые более досконально станут известны после проведения полномасштабных изысканий каждого участка вариантов маршрутов, и в последующем выбранного маршрута прохождения железной дороги Казахстан – Кыргызстан – Таджикистан.

Таблица 4.

Сравнение вариантов маршрутов железных дорог через КР

Аспекты	ККУЖД		ККТ (Восточный)		ККТ (Западный)		
	описание	баллов	описание	баллов	описание	баллов	
А	Б	В	Г	Д	Е	Ж	З
1	Стоимость, \$ млрд.	2,5-6,5	3	11	3	2,1-2,5	5
2	Категория железной дороги	III	3	IV	2	III	4
3	Максимальная высота, метров над уровнем моря	3550	2	3150 Оползневые участки в Алайском и Чон-Алайском районах	3	2050 В основном стабильные грунты	5
4	Типы грунтов на маршруте	Оползневые участки вдоль реки Жазы/Яссы в Узгенском районе	3		3		4

ки. Основу модели составляют вариант отдалённости регионов КР от единственной полноценно функционирующей в КР железной дороги Чалдовар – Бишкек – Балыкчи и протяжённости железнодорожных линий в регионах КР. В результате, показатели экономик регионов КР определяются степенью развитости железнодорожной сети и напрямую зависят от расстояния отдалённости от неё, что подтверждено расчётами ряда таблиц.

Таблица 1

Зависимость уровня трудовой миграции населения регионов КР от степени их отдалённости от функционирующей железной дороги

A	Б	Протяжённость железных дорог и площадь в регионах КР				Всего численность населения в возрасте от 18 до 49 лет		Официальная численность занятых в возрасте 18-59 лет, на начало 2012 года, тыс. чел.	Средняя статистическая сумма одного перевода в 2010-2012гг., долл.	Оценочно, численность трудовых мигрантов, тыс. чел.*	Доля мигрантов в населении региона в возрасте от 18 лет до 49 лет	
		км железных дорог официально	площадь региона, тыс. кв.км	км железной дороги / 1 тыс. кв.км	среднее расстояние от железно-дорожной линии Чалдыбар-Балыкчи	по данным статистики	с корректировкой на внутри мигрантов из регионов (-5% от общей численности) в столицу (+5%)					
		В	Г	Д	Е	Д	Ж	З	И	К=З: (И*85%): 11 мес. *1000	Л=К:Ж	
	Всего по КР	423,9	199,46	2,125		2731,6	2731,6	1627,3		435,6	16%	
1	г. Бишкек	20	0,2	125,000		5	486	599	668,3	580,0	123,2	21%
2	Чуйская область	231,7	19,9	11,643		8	401	381	76,7	343,0	23,9	6%
3	Иссык-Кульская обл.	54	43,1	1,253		100	207	197	43,3	291,0	15,9	8%
4	Таласская обл.	17	11,4	1,491		220	106	101	17,2	324,0	5,7	6%
5	Нарынская обл.		45,2			220	117	111	10,8	349,0	3,3	3%
6	Джалал-Абад обл.	63	33,7	1,869		500	511	485	319,6	364,0	93,9	19%
7	Ошск. обл. и г. Ош	27	29,0	0,932		750	685	651	491,4	398,0	132,1	20%
8	Баткенская обл.	9,2	17,0	0,541		850	218	207	119,5	340,0	37,6	18%

* Примечание. Оценочная численность трудовых мигрантов, выехавших их регионов КР за рубеж, рассчитана из формулы с отношением суммы переводов к среднему размеру одной транзакции из расчёта 11 переводов в течение года.

Автором изучены и критически анализируются известные достижения и теоретические положения других авторов по вопросам теоретических основ и предпосылок развития транспортной сети в Кыргызстане, теории инфраномики, по анализу транспортно-коммуникационного развития стран региона Центральной Азии.

На основании их анализа автор выдвигает свой метод, основанный на получении теоретической зависимости уровня экономического развития



региона от степени охвата его территории железными дорогами, являющимся наиболее эффективным из сухопутных видов транспорта.

Коэффициенты для оценки теоретической зависимости диссертант получает экспериментально на основе официальных статических данных, при этом, для большей достоверности приведены статистические данные за 3-5 последних лет и более.

Таблица 2.

Валовой региональный продукт регионов КР в 2012 году
Протяжённость ж/д и площадь Валовой региональный продукт и население региона на нач. 2012 года

	Протяжённость ж/д и площадь	Валовой региональный продукт и население региона на нач. 2012 года				
		км		ВРП, млн.сом	жит., тыс.чел.	ВРП / т., т.сом / жит.
		км	км жд / 1 т.кв.км			
Всего по КР	423,9	2,125	285 989,1	5 663,1	50,5	
1 г. Бишкек	20	125,000	103 086,9	894,6	115,2	
2 Иссык-Кульская обл.	54	1,253	43 204,8	453,4	95,3	
3 Чуйская область	231,7	11,643	42 247,0	838,4	50,4	
4 г. Ош	2	80,000	9 263,2	260,4	35,6	
5 Джалал-Абадская обл.	63	1,869	32 811,6	1 076,7	30,5	
6 Нарынская область	0	0,000	7 599,9	268,0	28,4	
7 Баткенская область	9,2	0,541	12 827,0	458,9	28,0	
8 Таласская область	17	1,491	6 652,4	239,5	27,8	
9 Ошская область	27	0,932	28 296,3	1 173,2	24,1	

* Примечание: сортировка проводилась по колонке таблицы – «ВРП / 1 жителя региона».

Для анализа изменения состояния целого ряда показателей уровня экономического развития регионов Кыргызстана, в зависимости от степени их охвата или отдалённости от железных дорог, автором используется методика (математическая модель), позволяющая выявить закономерности изменения ключевых показателей экономики регионов республики, в зависимости от уровня проникновения в них железных дорог.



Обоснованность результатов, выдвинутых соискателем, основывается на согласованности данных эксперимента и научных выводов. Так, опытным путем установлено, что степень проникновения железных дорог в регионы напрямую влияет на уровень их экономического развития. При этом приведены конкретные виды показателей, подтверждаемые статистическими данными.

Таблица 3.

Объем промышленной продукции в расчёте на одного жителя по регионам КР. Сравнение 2012 и 2007 гг.

	Протяжённость железных дорог и площадь региона	Объем промышленной продукции (ОПП) и население регионов КР						
		в 2012 году			в 2007 году			ОПП / 1 жит., тыс. сом / 1 жит.
		км	км железных дорог / 1 тыс. кв. км	ОПП, млн. сом	жите-лей, тыс. чел.	ОПП, млн. сом	жит., тыс. чел.	
Всего по КР	423,9	2,125	133 822,9	5 663,1	23,6	59 222,2	5 252,0	11,3
1 Чуйская область	231,7	11,643	48 412,3	838,4	57,7	21 264,7	761,4	27,9
2 Иссык-Кульск. обл.	54	1,253	27 592,7	453,4	60,9	9 330,6	434,9	21,5
3 г. Бишкек	20	125,000	30 124,1	894,6	33,7	16 515,8	839,6	19,7
4 Джалал-Абадск. обл.	63	1,869	15 494,3	1 076,7	14,4	7 576,7	980,7	7,7
5 Баткенская обл.	9,2	0,541	2 395,9	260,4	10,5	1 413,6	423,7	3,3
г. Ош	2	80,000	4 799,5	458,9	9,2	1 597,6	253,6	6,3
7 Нарынская обл.	0	0,000	1 164,7	268,0	4,3	623,8	269,4	2,3
8 Таласская обл.	17	1,491	755,5	239,5	3,2	406,9	218,0	1,9
9 Ошская область	27	0,932	3 083,9	1 173,2	2,6	492,5	1 070,7	0,5

* Примечание: сортировка проводилась по колонке таблицы – «ОПП / 1 жителя региона».

Произведён критический анализ проекта строительства Китайско-Кыргызско-Узбекской железной дороги и обоснована нереальность декларируемых целей данного проекта, а именно транзит грузов из Китая в Европу и в Южную Азию. Соответственно, обоснованно указывается сложность получения доходов от такого транзита.

Проведена оценка стоимости строительства интеграционной железной дороги внутри Кыргызстана в рамках коридора Казахстан – Кыргызстан – Таджикистан. Приведены данные предварительных геодезических исследований первого участка Тараз (Казахстан) – Токтогул (Кыргызстан), указывающие на возможность строительства железной дороги III категории. Рассмотрены открывающиеся при этом возможности по организации энерго-горно-металлургических и полупроводниковых кластеров на базе угольных месторождений и новых ГЭС на реке Нарын.