

Жумаев Х.Х.

доктор философии по географии (PhD) и.о.доцента
факультет географии и агрономии
Каршинский государственный университет

Буриева Д.А.

студентка 4-курса Каршинского государственного университета
Узбекистан

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ РЕГИОНАЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ УЗБЕКИСТАНА

Аннотация: В данной статье рассмотрены вопросы территориальной организации транспортной системы Узбекистана, государственной политики по развитию транспортной системы Узбекистана, а также Указы Президента Республики Узбекистан. Также в статье анализируются возможности автомобильного транспорта, плотность дорожной сети, количество вновь созданных транспортных предприятий и организаций, количество перевезенных автомобильным транспортом пассажиров, интегральные показатели оценки обеспеченности дорожно-транспортной инфраструктурой, и вопросы развития транспортной сети.

Ключевые слова: транспортный коридор, транспортная логистика, стратегия развития, транспорт и хранение, «от двери до двери», интегральные показатели, пассажирские перевозки.

MAIN CHARACTERISTICS OF THE REGIONAL ORGANIZATION OF THE TRANSPORT SYSTEM OF UZBEKISTAN

Zhumaev Kh.Kh.,

doctor of philosophy in geography (PhD)
acting associate professor
Karshi State University

Burieva D.A.

4th year student of Karshi State University
Uzbekistan

Abstract: This article discusses issues of the territorial organization of the transport system of Uzbekistan, state policy on the development of the transport system of Uzbekistan, as well as Decrees of the President of the Republic of Uzbekistan. The article also analyzes the capabilities of road transport, the density of the road network, the number of newly created transport enterprises and organizations, the number of passengers transported by road, integral indicators for assessing the provision of road transport infrastructure, and issues of development of the transport network.

Key words: transport corridor, transport logistics, development strategy, transport and storage, door-to-door, integral indicators, passenger transportation.

Развитие транспортных связей между государствами испокон веков являлось одним из основных средств объединения народов, развития экономик, взаимообогащения культур и, в конечном итоге, оказывало большое влияние на мирное и гармоничное развитие человечества в его движении вперед.

Территория Узбекистана находилась в сердцевине Великого Шелкового пути, и это было обусловлено тем, что именно через этот маршрут проходили самые короткие транспортные коридоры из Европы в Азию. Занимая центральное место в регионе, Узбекистан объективно призван играть роль геополитического моста в отношениях между странами Запада и Востока. Использование географического расположения Узбекистана на перекрестке между Западом и Востоком, а также Севером и Югом евроазиатского континента, открывает возможность для многих стран Евразийского континента осуществлять сухопутное непрерывное и безопасное транспортное сообщение.

Республика Узбекистан обладает развитой сетью железнодорожных и автомобильных дорог, комплексом международных аэропортов, а также воздушными путями, пересекающими территорию государства вдоль и поперек и обеспечивающими потребности страны как в международных, так и, в первую очередь, в транзитных перевозках. Таким образом, современный Узбекистан владеет огромным транспортным потенциалом и уникальными возможностями обеспечения потребностей страны в перемещении как грузов, так и пассажиров по всем направлениям всеми возможными видами транспорта посредством использования имеющихся транзитных ресурсов.

Стабильная и эффективная работа транспорта является необходимым условием высоких темпов экономического роста, обеспечения целостности страны и национальной безопасности, повышения уровня жизни населения, рациональной интеграции Узбекистана в мировую экономику.

В результате современного технического развития в транспортной системе происходят следующие процессы:

расширение транспортной сети по всему миру и охватывание даже самых отдаленных районов;

сокращение скорости и времени сообщения в грузовых и пассажирских перевозках, как следствие, уплотнение мирового экономического и культурного пространства;

очень неравномерное распределение и расположение транспортной сети, не зависящее от технического прогресса [4].

В последние годы Президент Республики Узбекистан уделяет большое внимание развитию транспортной логистики в Узбекистане, модернизации ее услуг, ее развитию. Например, Указ Президента Республики Узбекистан от 28 января 2022 года № УП-60 «О стратегии развития нового Узбекистана на 2022 - 2026 годы», приложение 1, цель 36 «Развитие единой транспортной системы», соединение всех видов транспорта, ежедневные перевозки между крупными городами для создания возможности добраться и вернуться к месту назначения на основе транспортных маршрутов» [1].

11 сентября 2023 года принят Указ Президента Республики Узбекистан № УП-158 «о Стратегии «Узбекистан - 2030» [2]. В рамках данного Указа принято постановление Президента Республики Узбекистан от 11 сентября 2023 года № PQ-300, а в приложении 2 - Стратегия «Узбекистан – 2030» в направлении обеспечения благосостояния населения. благополучие населения посредством устойчивого экономического роста включено в 53-ю цель Плана практических действий на 2023 год «Узбекистан углубление интеграции республики в мировые транспортно-логистические сети и повышение пропускной способности национальной транспортной системы» названо, в его 22-м пункте [3] подразумеваются задачи формирования эффективных и надежных альтернативных транспортно-транзитных

коридоров для выхода внешнеторговых товаров страны на основные мировые и региональные рынки в кратчайшие сроки.

Автомобильный транспорт по объему грузов превосходит все другие виды транспорта. Потому что автомобильный транспорт характеризуется важнейшими характеристиками: быстрая доставка, доставка «от двери до двери», хорошее хранение товара. Автомобильный транспорт перевозит грузы на расстояние до 500 км в 3 раза быстрее, чем железнодорожный транспорт.

Следует признать, что несмотря на то, что в данной транспортной сфере существует ряд нерешенных проблем, страна имеет достаточный потенциал для развития транспортного комплекса. Например, в настоящее время в Узбекистане самая высокая плотность автомобильных дорог в Центральной Азии - 41 км на 100 км². Для сравнения, в Таджикистане этот показатель составляет 19,4 км на 100 км², в Кыргызстане - 17 км на 100 км², в Казахстане - 4,7 км на 100 км² [7].

В анализируемом периоде доля субъектов малого предпринимательства в общем количестве предприятий и организаций, осуществляющих деятельность «Транспортно-складские услуги» в сфере транспорта в Узбекистане, постоянно превышала 98,8%.

В 2019 году общее количество вновь созданных предприятий и организаций в Узбекистане достигло 2956, а в последующие годы в 2020 году было создано 2399 новых транспортных предприятий и организаций, в 2021 году - 2646, в 2022 году - 3366 (табл.-1).

Таблица-1.

Количество вновь созданных предприятий и организаций в Узбекистане

№	Годы	Предприятие и количество организаций
1	2019	2 956
2	2020	2 399
3	2021	2 646

4	2022	3 366
5	2023	3 957

В 2023 году количество вновь созданных предприятий и организаций в Узбекистане достигло 3957. Доля вновь созданных транспортных предприятий и организаций в общем количестве предприятий составила 4,5%. По сравнению с соответствующим периодом 2022 года темп роста достиг 117,6%.

В Узбекистане наблюдаются резкие различия в количестве пассажиров, перевезенных на автомобиле, по регионам. Анализ региональных данных показывает, что доля города Ташкента, Ташкентской, Андижанской и Ферганской областей занимает значительное место в общем объеме пассажирских перевозок на автомобильном транспорте по республике. Более половины всех перевезенных пассажиров (55,7 %) пришлось на три вышеперечисленных региона (табл.-2).

Таблица-2.

**Пассажирские перевозки автомобильным транспортом в
Узбекистане по регионам (2023 г.)**

№	Регионы	Количество пассажиров млн. человек	Рост в %
1	г. Ташкент	1318,9	7,6
2	Ташкентский	739,2	1,1
3	Андижанский	737,8	0,8
4	Ферганский	697,6	1,2
5	Хорезмский	459,9	2,6
6	Наманганский	457,5	1,7
7	Самаркандский	436,9	0,9
8	Кашкадарьинский	333,5	5,5
9	Бухариский	292,3	0,7
10	Сурхандарьинский	290,0	3,1
11	Наваинский	178,4	2,4
12	Респ. Каракалпакстан.	146,8	1,5
13	Жиззахский	93,7	1,7
14	Сирдарьинский	87,7	3,0

Источник: Данные Агентства статистики при Президенте Республики Узбекистан, 2023 год.

Доли остальных регионов в пассажиропотоке не столь высоки. В частности, относительно низкие показатели зафиксированы в Навоийской области, а также в Республике Каракалпакстан, Джизакской и Сырдарьинской областях.

Реализация многих проектов, направленных на развитие дорожно-транспортной инфраструктуры в регионах, потребовала разработки методики интегральных показателей оценки обеспеченности дорожно-транспортной инфраструктурой, и соответственно сумма высших интегральных показателей составляет Сырдарья (97,37), К областям относились Джизакская (46,19), Наманганская (44,75). Средние интегральные показатели наблюдались в Ферганской (39,86), Хорезмской (36,78), Самаркандской (35,13), Бухарской (34,92), Андижанской (34,69) и Республике Каракалпакстан (35,20) областях. Самые низкие интегральные показатели имели Сурхандарьинская (17,81), Навоийская (18,91), Ташкентская (27,40) и Кашкадарьинская (30,07) области. Эти показатели позволили выявить регионы с хорошей, средней и плохой доступностью дорог [5].

В целях развития транспортной системы Узбекистана в ближайшие 5 лет планируется создать единую транспортную систему, соединяющую все виды транспорта, и создать возможность ежедневно добираться до места назначения и возвращаться за 6-7 часов. перевозки между Ташкентом и крупными городами. По его словам, планируется усовершенствовать систему общественного транспорта Ташкента и регионального пассажирского транспорта, развивать его инфраструктуру.

Планируется развивать рынок и инфраструктуру транспортно-логистических услуг, довести уровень электрификации железнодорожной инфраструктуры до 60%, опережающими темпами развивать сеть автомобильных дорог.

Планируется следующее:

- Приобретение 673 электробусов;

- создание новой регулярной автобусно-маршрутной сети из 11 магистралей, 14 объездов, 92 развязок и 42 фидеров, соединяющих все виды городского пассажирского транспорта;
- на основе типового проекта определены задачи по реконструкции 1160 промежуточных станций с комфортными условиями для пассажиров, в том числе лиц с ограниченными возможностями.

Использованная литература

1. Указ Президента Республики Узбекистан от 28 января 2022 года № УП-60 «О стратегии развития нового Узбекистана на 2022 - 2026 годы».
2. Указ Президента Республики Узбекистан от 11 сентября 2023 года № УП-158 «о Стратегии «Узбекистан - 2030»».
3. Постановление Президента Республики Узбекистан от 11 сентября 2023 года № ПП-300 «О мерах по качественной и своевременной реализации стратегии «Узбекистан - 2030» в 2023 году».
4. Исаев А.А. Транспортная география. Методическая пособие, Ташкент-2019, с.14.
5. Усманов З.К. Территориальная организация транспортной системы Узбекистана и ее совершенствование, АВТОРЕФЕРАТ диссертации доктора философии (PhD) по географии, Самарканд - 2020, с. 13.
6. Жумаев Х.Х., Элмонов Л.Н. Динамика развития и территориальный состав автомобильного транспорта в Кашкадарьинской области. // Экономика и социум. (ISSN 2225-1545), №12(115)-1 2023. С.1093-1098.
7. <https://kun.uz/news/2019/08/21/ekspert-ozbekiston-markaziy-osiyoda-transport-kommunikatsiya-tizimini-shakllantirishda-yetakchiga-aylanish-uchun-barcha-imkoniyatlarga-ega?>