

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

Элмонов Л.Н.
преподаватель НЦППНМ Кашкадарьинской области
Узбекистан

ДИНАМИКА РАЗВИТИЯ И ТЕРРИТОРИАЛЬНЫЙ СОСТАВ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА В КАШКАДАРЬИНСКОЙ ОБЛАСТИ

Аннотация: В данной статье описаны понятие транспорта, научные исследования в области транспорта в нашей Республике, создание современного автомобиля, протяженность и типы автомобильных дорог общего пользования, протяженность и плотность автомобильных дорог общего пользования в Кашкадарьинской области по районам. Также в статье рассматривается строительство первых автомобильных дорог с черным покрытием в Узбекистане, типы автомобильных дорог общего пользования в Кашкадарьинской области, факторы развития автомобильного транспорта.

Ключевые слова: Транспортная инфраструктура, транспортная сеть, твердое покрытие, автодорожный локомотив, средняя плотность, транзитный потенциал, цементно-бетонное покрытие, асфальтобетонное покрытие.

Zhumaev Kh.Kh.,
doctor of philosophy in geography (PhD)
acting associate professor
Karshi State University

Elmonov L.N.
teacher
NCTTNM of Kashkadarya region
Uzbekistan

DEVELOPMENT DYNAMICS AND TERRITORIAL COMPOSITION OF ROAD TRANSPORT IN KASHKADARYA REGION

Abstract: This article describes the concept of transport, scientific research in the field of transport in our Republic, the creation of a modern car, the length and types of public roads, the length and density of public roads in the Kashkadarya region by region. The article also discusses the construction of the first black-paved roads in Uzbekistan, types of public roads in the Kashkadarya region, and factors for the development of road transport.

Key words: Transport infrastructure, transport set, solid pavement, road locomotive, average density, transit potential, cement concrete pavement, asphalt concrete pavement.

Транспорт - это инфраструктура человеческого общества, формирующаяся из индивидуальных потребностей нескольких людей или их функций, предназначенная для удовлетворения социального спроса на перевозки грузов и пассажиров. Развитие транспорта неразрывно связано с развитием человеческого общества. Транспорт (от лат. trans - «сквозь» и portare - «нести») - важное средство добычи сырья, осуществляющее перевозки грузов и пассажиров; совокупность всех путей сообщения, транспортных средств, технических устройств и сооружений на путях сообщения, обеспечивающих процесс перевозки грузов и пассажиров из одного места в другое для различных целей. Современный транспорт (с социально-экономической точки зрения) представляет собой всю транспортную систему. Транспорт очень важен для каждой страны. Оно выполняет важные экономические, социальные, культурные и охранительные функции государства.

В нашей республике исследования проводились преимущественно с экономической точки зрения в области транспорта. В частности, С.М.Ходжаев широко исследовал становление и развитие транспорта Узбекистана в 1960-е годы. Д.Я.Менгельдин (1971) занимался вопросами размещения и развития транспортной сети Узбекистана. М.Н.Адилов (1964) изучал транспорт комплексно, а Р.В.Набиев и Т.К.Камолов (1964), Е.К.Умаров (1970) Проблемы развития транспорта Республики Каракалпакстан, К.У.Улжабаев (1999) провел исследование по вопросам реализации экономических реформ на железнодорожном транспорте. [4;с.9]. В последующие годы А.Исаев (2019), З.К.Усманов и другие провели научные исследования по территориальной организации транспортной системы Узбекистана и ее совершенствованию (2020).

На сегодняшний день в географических исследованиях необходимо подчеркнуть следующие аспекты транспорта [4; с.11]:

- связь транспортной сети и системы с географической средой;

- связь видов транспорта с региональным составом и специализацией экономики, ее «плотностью»;
- транспортный фактор в осуществлении территориального разделения труда, освоении новых земель;
- оценка экономико-географического и геополитического положения с точки зрения транспорта;
- транспорт и размещение населения, градостроительство и развитие агломераций, связь процесса урбанизации с транспортной системой.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования в Республике Узбекистан в 2022 году составит 42 869 км., в том числе с твердым покрытием – 42 299 км. (98,7 процента от общей длины). Наибольшая доля автомобильных дорог общего пользования по регионам приходится на Навоийскую (4666,5 км или 10,5 процента от общей протяженности), Ташкентскую (4422,3 км или 9,9 процента), Ферганскую (4160,8 км или 9,4 процента) области и (4262,1 км или 9,6 процента). %) соответствует Республике Каракалпакстан. Для справки, протяженность автомобильных дорог общего пользования в Таджикистане составляет 27 000 км, в Республике Беларусь - 86 600 км, в Казахстане - 95 400 км.

Первым предком современного автомобиля является «дорожный локомотив», созданный в 1769 году французским артиллерийским офицером Николя Жозефом Кюно. Это был трехколесный автомобиль с паровым котлом и двигателем. Англичанин Ричард Тревитик, бывший практикующий Д.Уатт, построил свою паровую машину в 1801-1802 годах [5; с.79].

Международная транспортная система состоит из нескольких региональных транспортных систем с разной структурой. Поэтому во многих развитых странах плотность транспортной сети составляет 50-60 км. на 100 км², а в развивающихся странах 5-10 км. Вклад видов транспорта в международном обращении неодинаков: морской транспорт наиболее удобен для перевозки грузов, а автомобильный - для перевозки пассажиров [5].

Общая протяженность автомобильных дорог Кашкадарьинской области составляет 3427 км. из них 425 км. международный, 890 км. государственного значения и 2112 км. соответствует дорогам местного значения, таблица-1 [3]. Средняя плотность дорог в регионе составляет 12 км.на 100 км². Средняя плотность дорог высока в Каршинском, Касбийском и Яккабагском районах, а в Миришкорском, Мубарекском и Дехканабадском районах, наоборот, значительно ниже.

Таблица-1.

Протяженность и плотность дорог общего пользования в Кашкадарьинской области

№	Регионы	Площадь районов тысяча км ²	Дороги общего пользования, км				Плотность дорог 100 км ²
			общий	международное значение	государственная значение	местное значение	
1	Касбийский	0,65	213	-	86	127	32,7
2	Каршинский	0,95	265	19	98	148	27,9
3	Яккабагский	1,10	261	23	34	204	23,7
4	г. Карши	0,1	22	13	9	-	22,0
5	Касанский	1,88	348	28	57	263	18,8
6	Чиракчинский	2,84	407	55	155	197	14,3
7	Шахрисабзский	1,66	217	12	29	176	13,1
8	Китабский	1,75	205	30	5	170	11,7
9	Камашинский	2,66	318	49	105	164	11,9
10	Гузарский	2,66	265	87	36	146	9,9
11	Нишанский	2,11	195	-	73	122	9,2
12	Миришкорский	3,21	254	-	121	133	7,9
13	Мубарекский	3,07	199	52	86	61	6,5
14	Дехканабадский	4,0	258	57	-	201	6,4
По областям		28,6	3427	425	890	2112	12,0

Таблица, составлена автором на основе информации областного главного управления автомобильных дорог Кашкадарьинской области.

Важнейшими элементами транспортной системы являются транспортная сеть и транспортные потоки, представляющие собой сумму всех путей сообщения, связывающих населенные пункты регионов друг с другом.

Исходя из вышеизложенных соображений, основными задачами развития транспортной системы с учетом региональных и других факторов являются следующие:

- эффективное использование транзитного потенциала региона;
- расширение крупных транспортных узлов и дорог, комплексное формирование крупных транспортных узлов, через которые проходят основные грузопотоки;
- улучшить состояние всех транспортных дорог в соответствии с международными стандартами;
- формирование системы интегрированных транспортно-логистических центров региона и регионов.

Транспорт является одним из важнейших секторов экономики. Оно является материальной основой общества, согласовывает уровень единства и пропорциональности в разделении труда, международном производстве и торговле.

Важной правовой и экономической основой стало создание «Туристско-транспортного коридора», объединяющего все регионы нашей республики в единую систему [1]. Согласно ему, туристско-транспортный коридор «Туристическая магистраль Узбекистана» включает в себя все области, районы, города и села нашей страны. М39, А378 и А380, проходящие через Кашкадарьинскую область, имеют международное значение автомагистрали Алматы-Бишкек-Ташкент-Шахрисабз-Термиз и Гузор-Бухара-Нукус-Бейнов соединяют все точки Узбекистана в туристических целях.

Строительство дорог с черным покрытием в Узбекистане началось в начале XX века. В 1928-1932 годах она была первой в Узбекистане длиной 62 км. построена дорога Бухара-Гиждуван-Кызылтепа с черным покрытием. После завершения строительства этой дороги она соединила основные хлопководческие районы Бухары с Самаркандом [5; с. 102].

В области проложено 29 км. дорог с цементно-бетонным покрытием, 1423 км. дорог с асфальто-бетонным покрытием, 1951 км. дорог с черным покрытием и гравийные дороги составляют 17 км. По доле дорог с асфальто-бетонным покрытием лидируют Камашинский, Каршинский, Гузарский и

Чиракчинский районы, а по доле дорог с черным покрытием на первом месте находятся Чиракчинский, Касанский, Миришкорский, Дехканабадский и Нишанский районы (таблица-2). Необходимо привести дороги, ведущие к любым социально-экономическим объектам, к мировым стандартам, улучшить дорожные знаки, транспортную инфраструктуру. При оценке того, обеспечена ли дорожно-транспортной инфраструктурой реализация многих проектов, направленных на развитие дорожно-транспортной инфраструктуры в регионах, наименьшие интегральные показатели соответствовали..., Кашкадарьинской области (30,07). Эти показатели позволили выявить регионы с хорошей, средней и плохой доступностью дорог [6; с.13].

Таблица-2.

Типы покрытий дорог общего пользования Кашкадарьинской области

№	Регионы	Общая протяженность дорог км.	Типы покрытий дорог				
			ц/б. км.	а/б. км.	черным покр. км.	гравий км.	Грунтов. Покр.
1	Чиракчинский	407	-	162	236	9	-
2	Касанский	348	-	90	251	-	7
3	Камашинский	318	-	196	122	-	-
4	Каршинский	265	-	180	85	-	-
5	Гузарский	265	-	176	87	2	-
6	Яккабагский	261	8	115	133	5	-
7	Дехканабадский	258	-	72	186	-	-
8	Миришкорский	254	-	62	192	-	-
9	Шахрисабзский	217	5	102	109	1	-
10	Касбийский	213	-	78	135	-	-
11	Китабский	205	16	76	113	-	-
12	Мубарекский	199	-	66	133	-	-
13	Нишанский	195	-	26	169	-	-
14	г. Карши	22	-	22	-	-	-
По областям		3427	29	1423	1951	17	7

Таблица, составлена автором на основе информации областного главного управления автомобильных дорог Кашкадарьинской области.

При совершенствовании региональной структуры транспортной системы региона важно учитывать плотность автомобильного транспорта в районах. Различия в плотности дорог с твердым покрытием между регионами можно

объяснить, прежде всего, экономическими и природно-географическими факторами. В районах с большой площадью и низкой плотностью дорог с твердым покрытием транспортная способность валового регионального продукта значительно выше, а это, в свою очередь, отрицательно влияет на их устойчивое социально-экономическое развитие, улучшение территориальной структуры производственных сил и их эффективное размещение.

При оценке уровня обеспеченности регионов автодорожной инфраструктурой на уровень обеспеченности регионов автомобильными дорогами большое влияние оказывают площадь регионов, численность населения, объемы грузоперевозок, уровень развития производительные силы.

Автомобильный транспорт имеет ряд преимуществ по сравнению с другими видами транспорта, среди которых оперативность, доступные цены на транспортные услуги, отсутствие зависимости от сезонности организации экскурсий [3; с.288].

Следует отметить, что в горных и горных районах региона уровень развития транспортной инфраструктуры значительно ниже, чем в равнинных. Транспортная инфраструктура хорошо развита в центральной части области и близлежащих районах, поскольку они расположены в благоприятной рельефно-географической зоне, недалеко от центра области.

Использованная литература

1. Указ Президента Республики Узбекистан от 13 августа 2019 года № ПФ-5781 «О мерах по дальнейшему развитию туристической сферы в Республике Узбекистан».
2. Жумаев. Х.Х. География туризма Кашкадарьинской области.. Монография. “Фан ва таълим”, Карши, 2022. С. 252.
3. Зорин И.В., Каверина Т.П., Квартальнов В.А. Туризм как вид деятельности: учебник. М.: Финансы и статистика, 2005. - 288 с.
4. Исаев А.А. Географии транспорт. Методическое пособ. Ташкент. «Мумтоз суз» 2019.

5. Садиков И.С., Уроқов А.Х., Садиков Ж.И., Мирходжаев Ш.А., Муслумонов К.Н. История развития дорог и путей сообщения. Учебник, книга 2. Ташкент - 2020.

6. Усманов З.К. “Территориальная организация транспортной системы Узбекистана и её совершенствование”. Автореферат диссертации доктора философии (PhD) по географическим наукам. Самарканд-2020.