

TRANSPORT - GEOGRAFIK RAYONLASHTIRISHNING ILMIY-NAZARIY ASOSLARI

Niyazov Adxam Abduganiyevich

Chirchiq davlat pedagogika universiteti Iqtisodiy va ijtimoiy geografiya yo'nalishi
doktoranti

Annotatsiya: Mazkur maqolada mamlakat hududini transport-geografik rayonlashtirish bo'yicha mavjud yo'nalishlar, ularning mualliflari va bu borada olib borilgan ishlar tahlil etilgan. Shuningdek, hududni transport-geografik rayonlashtirishda chegaralash, chegara chiziqlarini aniqlashning o'ziga xosliklariga e'tibor qaratilgan.

Kalit so'zlar : transport-geografik rayonlashtirish, transport infratuzilmasi, transport zichligi, transport to'ri, avia klaster, transport harakatchanligi.

НАУЧНО-ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ТРАНСПОРТНО-ГЕОГРАФИЧЕСКОГО РАЙОНИРОВАНИЯ

Ниязов Адхам Абдуганиевич

докторант по экономической и социальной географии Чирчикского
государственного педагогического университета.

Аннотация: В данной статье анализируются существующие направления транспортно-географического районирования территории страны, их авторы и проделанная в этом направлении работа. Также при транспортно-географическом районировании территории уделено внимание особенностям разграничения, определения границ.

Ключевые слова: транспортно-географическое районирование, транспортная инфраструктура, транспортная плотность, транспортная сеть, авиа кластер, транспортная мобильность.

SCIENTIFIC AND THEORETICAL FOUNDATIONS OF TRANSPORT AND GEOGRAPHICAL ZONING

Niyazov Adkham Abduganiyevich

a doctoral student of Chirchik State Pedagogical University, Department of Economic
and social geography

Abstract: This article analyzes the existing directions of transport-geographical regionalization of the country's territory, their authors, and the work done in this direction.

Also, in the transport-geographical regionalization of the territory, attention was paid to the features of delimitation, determination of borders.

Keywords: transport-geographical zoning, transport infrastructure, transport density, transport network, aviation cluster, transport mobility.

Iqtisodiy-ijtimoiy geografiyaning eng muhim jihati bu o'rganilayotgan hududni o'ziga xos tabiiy-geografik, iqtisodiy-ijtimoiy, transport-geografik, demografik va boshqa xususiyatlaridan kelib chiqib boshqa hududlardan ajratib ko'rsatish, ularga oid ma'lumotlarni tahlil qilgan holda zarur bilim hosil qilish sanaladi. Bu esa hudud haqida to'liq va ishonchli ma'lumotga ega bo'lish, ishlab chiqaruvchi kuchlarni, aholini, transport yo'llarini, ijtimoiy soha ob'yektlarini to'g'ri joylashtirishga, o'rinli ma'muriy-hududiy chegaralanishlarni amalga oshirishga, hududni iqtisodiy-ijtimoiy rivojlantirish bo'yicha maqsadli va manzilli dasturlarni ishlab chiqish hamda ularni samarali tatbiq etishga imkon beradi.

Rayonlashtirish masalasiga oid ilmiy tadqiqotlarning katta qismi asosan hududni iqtisodiy rayonlashtirish masalasiga, uning ahamiyati hamda amaliy jihatlariga bag'ishlanganki, nazdimizda hududlarning jinoyatchilik geografiyasi, kasalliklar geografiyasi, xulq-atvor geografiyasi, ta'lim geografiyasi yo'nalishlari kabi transport geografiyasiga doir o'rganishlar ham yetarli emas. Zero, hozirgi barcha sohalardagi globallashuv, yo'lovchi va yuklarni turli masofa va yo'nalishlarga harakati tezlashib ketayotgan, o'ziga xos "transport ekspansiyasi" sodir bo'layotgan davrda transportni geografik nuqtai nazardan chuqur o'rganish, uning mamlakat iqtisodiy-ijtimoiy hayotidagi ahamiyatini ko'rsatib bergan holda mamlakatni transport-geografik rayonlarga ajratish dolzarblik kasb etmoqda.

Transport geografiyasida sanoat va qishloq xo'jaligi geografiyasi kabi eng muhim mezon bu hududni chegaralash masalasidir. Mazkur yo'nalishga oid ko'plab tadqiqotlar amalga oshirilgan bo'lsada, ammo ularning aksariyati aniq bir hududdagi chegarani aniqlash usullariga aloqador xolos. Hududlar chegaralarini aniqlashning eng ko'p qo'llaniladigan 3 ta yondashuvlaridan e'tibor asosan tugunli mintaqalar va iqtisodiy ko'rsatkichlarga qaratiladiki, bu mezon nisbatan soddaroqdir. Shunga qaramay, chegaralarning tahlili turli ta'limotlar bilan aniqlansada, mazkur masalada ham qiyinchiliklarga duch kelinadi.

Bu holatda aniqlangan chegaralar o'rtasidagi bog'liqlik va chegaralarni belgilash mezonlari orasidan muhimlilik darajasini ajratib olish muammosi yuzaga keladi.

Garchi amaliyotda hududning iqtisodiy tavsifiga e'tibor berish yondashuvi ustunlik qilsada, ammo bu yondashuv orqali muhim usulni topish imkonsizdir. Shuning uchun ham chegara chiziqlarning o'tkirlik holatini tasniflagan holda chegara chiziqlar tahlilini amalga oshirishga e'tibor qaratish kerak bo'ladi.

Ma'lumki geografik chegaralar har doim ham ma'muriy chegaralar bilan mos kelavermaydi. Geograflar hududning tabiiy holati va aholining zichlik ko'rsatkichidan kelib chiqib, istesno tariqasida transport zonalarini ajratishning 2 ta darajasini belgilashadi.

Ko'plab geograflar hududning iqtisodiy-geografik chegaralarini aniqlashda transport geografiyasini sanoat va qishloq xo'jaligi geografiyasidan biroz quyiga, ikkinchi darajaga qo'yishadi.

Vaholanki, iqtisodiy-geografik chegaralarni aniqlash borasidagi jahondagi adabiyot va tadqiqotlar holati, ayniqsa hududning chegara chiziqlarini ochib beruvchi nazariy mulohazalar va asosiy tushunchalar yetarli emas.

Mamlakatimizda sanoat geografiyasi, aholi geografiyasi, shaharlar geografiyasiga qaraganda transport-geografik yondashuv asosida chegaralarni belgilash orqada qolayotganligini, bu borada yetarli tadqiqotlar mavjud emasligini qayd etib o'tish lozim.

Transport-geografiyasini tadqiq qilish masalasi geografiyaning boshqa yo'nalishlariga nisbatan farqli hisoblanadi. Chunki, temir yo'llar va avtomobil yo'llarini o'rganish, korxonalar va aholini ro'yxatga olishdan murakkabdir.

Shu o'rinda transport geografiyasining umumiy masalalariga qaratilgan tadqiqot ishlari nisbatan yetarli darajada mavjudligini qayd etgan holda, fanning tor yo'nalishlari bo'lgan shahar transport geografiyasi, quvur transporti, suv transporti, temir yo'l transporti, havo transporti, elektr magistral liniyalari transporti kabi masalalarda adabiyotlar, ilmiy izlanishlarga zarurat mavjudligi sezilmoqda. Transport geografiyasining muhim masalalaridan biri bo'lgan transport-geografik rayonlashtirish ishlari ham to'liq o'rganilmaganligi bilan ko'zga tashlanmoqda.

Transport-geografik rayonlashtirishga oid olib borilgan ilmiy-tadqiqot ishlarini tahlil qilganimizda I.I.Belousov iqtisodiy rayonlashtirishda transportning rolini, A.Vrubel xizmat ko'rsatish rayonlarini aniqlash usuli sifatida yo'lovchi harakatini, J.Gurskiy Chexoslovakiyaning transport-geografik rayonlarga ajratish amaliyotini, transport-geografik chegaralashtirish masalasini, P.Rimmer Yangi Zelandiyaning transport tizimini, V.Jivago

Qozog'istonni transport-geografik rayonlashtirishni, L.N.Cernikova Turkmanistonni transport-geografik rayonlashtirish masalasini, R.Taafe O'rta Osiyo misolida transport va hududiy ixtisoslashuvni, V.F. Pavlenko O'rta Osiyoning rayonlararo aloqalari va transport-geografik holatini, K.Hotters aholi punktlarida transport tig'izligining hududiy qonuniyatlarini, O.Shlamp transport rayonlarini o'lchashning tushuncha va usullarini, O'Sullivan P. transport tarmog'ini mintaqalarga bo'lishni, V.Grigoryev transportni hududiy tashkil etishda transport-geografik rayonlarning o'rnini tadqiq etishganliklari ma'lum bo'ldi.

Mamlakatimizda esa transport-geografik rayonlashtirishga aloqador bo'lgan izlanishlarni L.X.G'ulomova aholiga transport xizmati ko'rsatishning kartografik-matematik modellashirish, A.Isayev Farg'ona vodiysi transporti rivojlanishining geografik jihatlarini, O'zbekistonda transportdan foydalanish imkoniyatlarini takomillashtirishni, Usmanov Z.K. O'zbekiston transport tizimining hududiy tashkil etilishi va uni takomillashtirish masalalarini tadqiq etishganliklarini alohida qayd etish lozim.

Geografik adabiyotlarda transport-geografik rayonlashtirishning uchta asosiy turini ajratish qabul qilingan (Nikolskiy, 1978). Bular tortishish zonalari, tarmoq ichidagi sohalar va majmuali.

Xorijiy tadqiqotlarda tortishish zonalari hududni yoppasiga rayonlashtirmasdan, odatda, bitta tugunga nisbatan oqimlar doirasida o'rganiladi. J.Gurskiy Chexiyada transport izoxronlardan foydalangan holda yo'lovchilarga xizmat ko'rsatuvchi markaziy uzellarning tortishish zonalari asosida rayonlashtirishni amalga oshirgan. Ko'plab ishlari ma'lum bir transport turi bo'yicha oqimlarni tahlil qilish asnosida rayonlashtirishga asoslangan.

Masalan P. Gud va hammualliflar (Good et al., 2011) aviatsiya tashuvlari bo'yicha ma'lumotlardan Afrika hududini rayonlashtirish uchun foydalangan. S. Kraft va uning hamkasblari shaxsiy avtotransport oqimlari asosida Chexiyaning 205 ta transport tugunli tumanlarini ajratgan. (Kraft and Marada, 2017) Shuningdek, aviatsiya aloqalari ma'lumotlari asosida Markaziy Yevropa hududini rayonlashtirgan. (Kraft va Rozkošný, 2018).

Transport tizimlari yoki tarmoqlari tahlilini amalga oshirish uchun bevosita ixtisoslashgan tumanlarni ajratish zarurligi to'g'risidagi munozara (Kayuchkin, 2003)

hozirgacha davom etmoqda. Ko'pgina tadqiqotchilar bu maqsadlar uchun allaqachon mavjud bo'lgan integral iqtisodiy rayonlashtirish to'rlaridan foydalanmoqda.

A.N. Privalovskiy (2008) lokal transport tizimlarini Ye.Ye.Leyzerovichning iqtisodiy mikrorayonlar to'ridan foydalangan holda o'rgangan.

Ko'pincha tadqiqot obyektlari sifatida mintaqalarning transport tizimlari tanlangan bo'lib, bu statistikaning shakllanish xususiyatlari bilan bog'liqligi tufayli tahlil qilish uchun juda qulay. P.M. Krilov (2007) mintaqaviy transport tizimlarini ham transport, ham hududlar iqtisodiyotini tavsiflovchi bir qator statistik ko'rsatkichlardan kelib chiqib transport-iqtisodiy rayonlashtirishni amalga oshirgan.

Ba'zi ishlarda yo'lovchilarni jo'nash va yetib borish manzillarini umumlashtirish hududlar o'rtasidagi aloqalarni tahlil qilish bilan amalga oshirilgan. Bunday tadqiqot yo'nalishining eng yorqin namunasi sifatida S.A. Tarxovning monografiyasi(2015) ko'rsatilishi mumkin. U aviaklasterlar (tumanlar)to'ri tahlili asosida Rossiya hududining havo-fazoviy aloqadorligini o'rgangan.

Yu.V.Sherstobitov (2017) Sankt-Peterburg hududiy transport tarmog'ini ajratilgan rayonlar bilan yo'lovchi tashish transformatsiyasini tahlil vositasi sifatida o'rgangan. Shuningdek, mintqa ichidagi tumanlar hududining bog'liqlik darajasidan kelib chiqib transport rayonlashtirishni Krasnoyarsk o'lkasi, Saxa Respublikasi ichkarisida (Yakutiya) va Magadan viloyatida o'rganish amalga oshirilgan. (Neretin va boshq., 2019 y.)

P.Rimmer(Rimmer Peter J.)ning Yangi Zelandiyaning transport tizimini o'rganish ishlarida mamlakatning transport tarmog'i 6 ta hududga bo'linishi, ularning har birida xo'jalikning asosiy tarmoqlariga aynan transport xizmat qilishi, masalan, Oklend hududi qog'oz, alyuminiy prokat va shisha mahsulotlari ishlab chiqarishga ixtisoslashganligi qayd etiladi. P.Rimmerning tadqiqotida hududlararo aloqalar amalga oshiriladigan temir yo'llar bo'ylab ixtiyoriy ravishda hududlar chegaralari belgilangan. O'rganish davomida 64 kilometr radiusgacha bo'lgan tashishlarda avtomobil transporti ustunlik qilishi aniqlangan. Yangi Zelandiya transport hududlari va transport tarmog'ining sxematik xaritasini ishlab chiqqan.

Transport tarmog'ini rayonlarga ajratganda rayon ichidagi transport tarmog'idagi o'zgarishlar rayondan tashqarida sezilarli ta'sir ko'rsatmasligi kerakligini O'Sullivan P ilgari surgan.

A.S.Neretin, M.V.Zotova, A.I.Lomakina va S.A.Tarxovlardan iborat olimlar jamoasi o'zlashtirish darajasi o'rtacha va past bo'lgan uchta asosiy mintaqqa - Krasnoyarsk o'lkasi, Saxa Respublikasi (Yakutiya) va Magadan viloyati misolida Rossiya mintaqalarining keng chekka hududlari bilan yo'lovchi tashish tizimlarining ichki va tashqi bog'liqligini tahlil qilgan. Ushbu mintaqalar mamlakat transport tizimidagi o'rining o'ziga xos xususiyatlari bilan bir-biridan farq qilishi va transport aloqasi darajasi va xususiyatida sezilarli mintaqaviy farqlar bilan ajralib turishidan kelib chiqib qo'yilgan masalani hal qilish uchun transport bog'liqligi va izolyatsiyasini tahlil qilishning mualliflik kompleks metodologiyasidan foydalanishgan. Ular tomonidan taklif etilgan yondashuv nafaqat yo'nalish tarmoqlari, xabarlar chastotasi, vaqt sarfi va hududlardagi barcha turdagi yo'lovchi transporti tariflari bo'yicha statistik ma'lumotlarni tahlil qilishni, balki sifatli sotsiologik usullarni - yo'lovchilar va transport terminallari xodimlari bilan chuqur suhbatlarni o'z ichiga olishi bilan ahamiyatlidir. Bu usul hududlarning asosiy aholi punktlarining transportdan foydalanish imkonini aniqlashga imkon beradi.

Rossiyalik geograf olim K.V.Samburov tomonidan hududlarni yo'lovchi temir yo'l transporti bilan ta'minlanganlik darajasi tahlil etilgan holda, aniq transport turlari bo'yicha tortishish zonalarini to'ri ishlab chiqilgan. O'rganish davomida u yoki bu tugunga tortiladigan hududlarni ajratishning mavjud usullari temir yo'l transportiga to'g'ri kelmasligini aniqlaydi. K.V.Samburov transport rayonlashtirish muammosini hal qilish uchun yo'lovchi temir yo'llarining tortishish zonalarini aniqlashning mualliflik usulini taklif etgan. U 2016 yil o'rganishlari asosida temir yo'l transporti to'xtaydigan 2065 ta transport tarmoqlari va aholi punktlarini tadqiq etib, o'rganishni yagona hududiy yacheykalar - ikkinchi darajali ma'muriy-hududiy bo'linish birliklari (munitsipal tumanlar va shahar okruglari) asosida o'tkazadi. O'rganish davomida Rossiya hududida markaziy tarmoqning tortishish zonasi bo'yicha transport obyektlarini birlashtiruvchi 488 ta temir yo'l yo'lovchi rayonlarini ajratadi. Ushbu tumanlarning asosiy parametrlari, shuningdek, ulardagi yo'lovchilar oqimining tarkibi o'rganiladi. Tumanlar ichidagi yo'lovchilar oqimi yo'nalishlarini tahlil qilish asosida yo'lovchi temir yo'l tumanlarining to'rtta turi aniqlanadi: oddiy (unga 168 ta tuman kiritilgan), murakkab

monotsentrik (240 ta tuman), murakkab chiziqli (59 ta tuman) va murakkab politsentrik (21 ta tuman).

O‘rganish obyekti bo‘lgan yo‘lovchi temir yo‘l majmuasining hududiy joylashishini tahlil qilishda tumanlar to‘ridan foydalanish imkoniyatlari ko‘rib chiqilgan. Tadqiqot davomida mavjud usullarning kamchiliklari belgilangan.

Chexiyalik geograf olim Jozef Hursky chegara chiziqlari aniq jamoat transporti oqimi kabi dinamik hodisalarga asoslansa chegaralar huddi suv havzalari kabi maxsus turni tashkil etishini keltiradi. Olim bu tajribani 1957 yilda Praga va Vena shaharlari o‘rtasidagi “immigratsiya bo‘linmalari” dan olganligini qayd etadi.

Transport-geografik chegaralarni aniqlashda asosiy mezonlardan biri bu shaxsiy transport vositalarida tashilgan yo‘lovchilar soni hisoblanadi. Hududning transport –geografik tuzilishi hamda transport vositalari oqimi jadalligini aniqlashning eng yaxshi va aniq usul qishloqlardan shaharlarga, shaharlararo kelayotgan yo‘lovchilardan so‘rov o‘tkazish usulidir.

Bunday so‘rovlar cheklangan hududlar vaqti-vaqti bilan o‘tkazilgan va tegishli ilmiy xulosalarga kelingan. Tegishli viloyat yoki butun mamlakatning iqtisodiy-geografik va transport-geografik tezkor tasvirini yaratish esa ishonchli axborot manbalarini talab etadi.

F.X.Grin(F.H.Green) tomonidan “Angliya va Uelsdagi urbanizatsiya hinterlandlari: avtobus xizmatlari tahlili” (Geografiya jurnali, 1950 yil) maqolasida taklif etilgan “kommunikatsiya bo‘linmalari” xaritasi J.Hursku tomonidan “jadallik bo‘linmalari” xaritasi uchun prototip bo‘lib xizmat qilgan holda, olim tomonidan Chexoslovakiyadagi avtobus yo‘nalishlarini tahlili amalga oshirilgan.

J.Hurskiy hududning chegaralarini aniqlashda transport –geografik jihatlarini o‘rganar ekan, e‘tiborni “qatnov bo‘linmalari” ga qaratadi. Olim “Chexoslovakiya shaharlarining transport harakati intensivligi” hisobotda u shaharlarning transport holatini tasvirlab bersada, ammo ularning transport harakati sohasini tadqiq etmaydi. “Ish joyining olisligi muammosi” maqolasida ham transport harakati bog‘liqligi xaritasini tuzishga ustuvorlik bergan. J.Hurskiy tomonidan mamlakatni transport-geografik rayonlashtirishda asosiy tadqiqot usuli sifatida yo‘lovchilar oqimi, yo‘nalishlarning jadalligi usuliga katta e‘tibor berganligi namoyon bo‘ladi.

F.H.Greenning hudud chegaralarini aniqlashga oid tadqiqotlari transportning jadalligi tamoyiliga asoslangan.

Xulosa qilinganda, J.Hurskiy F.Grin usulini Shimoliy Bogemiyada temir yo‘l aloqalarida mayatnikli migratsiya hududlarini ajratish uchun qo‘llagan. Grin ularni avtobus liniyalari uchun qo‘llagan. Tumanlar dastlab qarama-qarshi yo‘nalishlardagi harakat jadalligi bo‘yicha ajratilgan, keyin ularning konturlari aniqlashtirilgan.

Transport harakatlari jadalligi asosida hududni mintaqalashtirishda Xartke(Hartke)ning 1939 yilda nashr etgan maqolasi e‘tiborlidir. Xartke transport harakati mintaqalari, kompleks zonalar va neytral zonalarni “ta’sir qilish tuzilishi mintaqalari” deb nomlaydi.

Transport harakatlari jadalligi usulining afzalligi jarayon ishtirokchilari bo‘lgan yo‘lovchilar oqimi bilan bog‘liq bo‘lsada, kamchiligi esa yo‘lovchilar oqimiga oid ma’lumotning to‘liqsizligidir. Negaki, bunda ma’lumotlar faqat ish joyi va ish joyi o‘rtasidagi yo‘lovchilar oqimi tahliliga ustuvorlik beradiki, aholining boshqa maqsadlar bo‘yicha transport harakatchanligi nazarda tutilmay qolinadi.

Mamlakatimiz hududini transport-geografik rayonlashtirishda avtobus yo‘nalishlari va yo‘lovchilar oqimini tahlil qilish usulini asosiy mezon sifatida ko‘rib chiqmasligimizga quyidagi asoslar keltiriladi:

Birinchi, tegishli litsenziya asosida faoliyat yuritayotgan subyektlar bilan birga, litsensiyasiz faoliyat ko‘rsatayotgan taksi xizmatlarining ham yetarli ekanligi. Bu esa yo‘lovchilar oqimiga oid hamda yo‘nalishlar qat’iyligiga oid aniq va to‘laqonli ma’lumotlarni oish imkonini cheklaydi;

Ikkinchi, yo‘lovchilarni tashish bilan bog‘liq jamoat transportining mahalliy darajada barqaror emasligi;

Uchinchi, yo‘lovchilar oqimining darajasi o‘rganilayotgan hududni transport-geografik rayonlashtirish uchun asosiy mezon sanalmaydi. Negaki, rayonlashtirishning muhim talablaridan biri hududiy va infratuzilmalarning o‘zaro bog‘liqligi hisoblanadi. Bu holatda yo‘lovchilar oqimiga hududiy bog‘liqlik emas, balki daramod manbalari, biron bir hududdagi ortiqcha ishchi kuchining qo‘shimcha ishchi kuchiga ehtiyoji bor nuqtaga yo‘nalishi ko‘proq ta’sir qiluvchi omil sanaladi;

To‘rtinchi, ba’zi nuqtalar orasidagi yo‘lovchilar oqimi mavsumiy harakterda bo‘lib, bu transport-geografik rayonlashtirishdagi hududlar barqaror aloqadorligini ta’minlamaydi. Misol uchun, biron bir hududning mavsum bilan bog‘liq turizm salohiyati yoki ish o‘rinlari bilan bog‘liq jozibadorligi doimiy transport bog‘liqlik bilan mutanosib emas;

Beshinchidan, mamlakatdagi aholi punktlarida doimiy yashovchi aholisi sonidagi farqlar ham yo‘lovchilar tashuvi ko‘rsatkichlariga ustuvorlik qaratish imkonini pasaytiradi. Sababi, aholi sonida keskin farqlar mavjud bo‘lgan aholi punktlarini yo‘lovchilar oqimi asosida o‘zaro taqqoslash, qo‘lga kirirtilgan ko‘rsatkichlar asosida tasniflash yoki rayonlashtirish ishlarini olish ilmiy tadqiqotning natijadorligiga salbiy ta‘sir qiladi.

Avtobuslarda yo‘lovchi tashish ko‘rsatkichlarini asosiy mezon sifatida olmaslikning yana bir sababi shundaki, bu yo‘nalish barcha transport turlarining vakili sifatida maydonga chiqa olmaydi. Bu o‘rinda biz mamlakat miqyosidagi yo‘lovchi tashish salohiyati nuqtai nazaridan temir yo‘l transportini ham o‘rnini to‘g‘ri baholashimiz zarur bo‘ladi. Shundan kelib chiqib, bir kichik qishloq va shaharni bog‘lab turuvchi muntazam qatnovlarning mavjudligi obyektning transport qiyofasini to‘liq ochib bermaydi.

Mamlakatni transport-geografik rayonlashtirishda hududlarning transport infratuzilmasiga ustuvorlik berish, hududni rayonlashtirish uchun transport infratuzilmasini asosiy mezon sifatida qabul qilish yo‘nalishlari ham mavjud.

Xulosa qilinganda, mamlakat hududini transport-geografik jihatdan rayonlashtirish uchun ko‘plab nazariy-metodologik, amaliy usullar mavjud. Mazkur yo‘nalishda tizimlashtirilgan ishlarni olib borish, barqaror metodologiyani ishlab chiqish imkoniyatini yaratadi. Bunda o‘rganish usullarini to‘g‘ri tatbiq etish masalasi muhim sanaladi. Negaki, kutilayotgan natijani ochib berishda o‘rganilayotgan obyektga nisbatan o‘rganish usulining to‘g‘ri tanlanishi muhim ahamiyatga ega.

Foydalanilgan adabiyotlar:

1. Isayev A.A. "Transport geografiyasi" Toshkent. «MUMTOZ SO‘Z» 2019. 152 v.
2. Usmanov Z.K. O‘zbekiston transport tizimining hududiy tashkil etilishi va uni takomillashtirish. Avtoref. Falsafa fanlari doktori (PhD). S., 2020. B-45
3. Hottes Karl H. Regional patterns of traffic in settlements // International Geography. 1972. Vol. 2. Montreal, 1972. P.1203-5.
4. Hursky J. On the problem of transport geographical boundaries // Sb. Ceskoslov. Spolecn. Zemeprisne. 1968. 73. Nr. 3. S.254-260
5. Белоусов И.И. О роли транспорта в экономическом районировании // Труды технологического института пищевой промышленности. 1957. Вып. 7. С.320-332.
6. Григорьев В.С. Транспортно-экономические районы – форма территориальной организации транспорта // Ученые записки Пермского университета. 1976. № 328. С.167-177.
7. Дживаго В.Ф. Транспортно-экономическое районирование Казахстана // Труды научно-исследовательского экономического института. 1971. 1. С.116-127.
8. Каючкин Н.П. Географические основы транспортного освоения территории. Новосибирск: Наука, 2003. 167 с.

9. Крылов П.М. Типология региональных транспортных систем России: Дисс. ... канд. геогр. наук. М.: Институт географии РАН, 2007. 199 с.
10. Неретин А.С., Зотова М.В., Ломакина А.И., Тархов С.А. Транспортная связность и освоенность восточных регионов России//Изв. РАН. Сер. Геогр. 2009. №6. С 35-52.
<https://doi.org/10.31857/S2587-55662019635-52>
11. Риммер П.Дж. Транспортная сеть Новой Зеландии (Rimmer Peter J. Transport patterns in New Zealand ///New Zealand Geographer. 1967. 23.
12. Самбуров К.В. Географическое распределение пассажирских железнодорожных узлов России// Рег. иссл. 2020. №2. С 121-130.
<https://doi.org/10.5922/1994-5280-2020-2-10>
13. Самбуров К. В. Железнодорожное районирование России на основе дальнего пассажирского сообщения. *ИЗВЕСТИЯ РАН. СЕРИЯ ГЕОГРАФИЧЕСКАЯ*, 2022, том 86, № 2, с. 179–190
14. Тархов С.А. Изменение связности пространства России (на примере авиапассажирского сообщения). М.-Смоленск. Ойкумена, 2015. 154 с.
15. Черникова Л.Н. Транспортно-экономическое районирование Туркменской ССР и распределение пассажирских перевозок на ее территории // Труды Ташкентского института инженеров ж.-д. транспорта. 1969. Вып. 61. С. 77-91.