

Эрданов Мухаммади Нуралиевич
доцент кафедры “Географии”
Термезского государственного университета
Термез, Узбекистан

Омонтурдиев Абдулазиз Мамаюсупович
доктор философии по географии (PhD)
старший преподаватель кафедры “Географии”
Термезского государственного университета,
Термез, Узбекистан

Алмардонова Дилафруз Нуралиевна,
студентка 1 курса магистратуры
Термезского государственного университета
Термез, Узбекистан

ТЕРРИТОРИАЛЬНАЯ СТРУКТУРА ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ В СУРХАНДАРЬИНСКОЙ ОБЛАСТИ И ПУТИ ЕЁ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ

Аннотация

В данной статье раскрываются территориальная структура транспортного обслуживания населения в Сурхандарьинской области и существующие различия, а также причины их возникновения. Рассматриваются разреженность транспортной сети на отдельных территориях, недостаточно развитая транспортная инфраструктура, диспропорции в предоставлении транспортных услуг и влияние природных и экономических факторов на их формирование. Наряду с этим представлены предложения, направленные на решение обозначенных проблем.

Ключевые слова: Сурхандарьинская область, транспортное обслуживание, автомобильный транспорт, пассажирские перевозки, воздушный транспорт, железнодорожный транспорт, городской транспорт, транспортная доступность, Международный аэропорт Термез.

Erdanov Muhammadi Nuralievich
Associate Professor of the Department of Geography
Termez State University
Termez, Uzbekistan

Abdulaziz Mamayusupovich Omonturdiyev
Doctor of Philosophy (PhD) in Geography
Senior Lecturer, Department of Geography
Termez State University,
Termez, Uzbekistan

Almardonova Dilafruz Nuralievna,
1st year master's student
Termez State University
Termez, Uzbekistan

TERRITORIAL STRUCTURE OF TRANSPORT SERVICES IN THE SURKHANDARYA REGION AND WAYS OF ITS IMPROVEMENT

Abstract

The article examines the territorial structure of transport services in the Surkhandarya region, with particular attention to spatial disparities and the underlying causes of their formation. It analyzes the uneven distribution of the transport network across specific areas, the insufficient development of transport infrastructure, and disproportions in the provision of services, as well as the influence of natural and socio-economic factors on their spatial organization. In addition, the study proposes a set of measures aimed at mitigating the identified challenges and improving the efficiency and accessibility of transport services in the region.

Keywords: Surkhandarya Region, transport services, road transport, passenger transportation, air transport, railway transport, urban transport, transport accessibility, Termez International Airport

Введение В транспортно-географических исследованиях основное внимание уделяется двум аспектам изучения транспорта. Во-первых, транспорт рассматривается как отрасль производственной экономики, во-вторых — как элемент социальной инфраструктуры.

При транспортно-географическом анализе учитываются его природно-географическое положение, организационно-экономические (производственные) аспекты, правовые основы, а также степень рациональности территориальной организации транспортной системы с точки зрения социальной инфраструктуры, то есть насколько эффективно и удобно для населения организовано транспортное обслуживание. Изучение транспортной системы в этих направлениях составляет основу научного исследования транспорта. С этой точки зрения транспорт выступает важным фактором, способствующим повышению удобств в повседневной жизни населения и улучшению уровня его благосостояния.

Улучшению транспортного обслуживания населения, полному удовлетворению потребностей жителей городских и сельских территорий в транспортных услугах, а также повышению транспортно-экономического и инфраструктурного потенциала регионов уделяется значительное внимание со стороны Правительства Узбекистана.

В частности, в Указе Президента Республики Узбекистан от 28 января 2022 года № ПФ-60 «О Стратегии развития Нового Узбекистана на 2022–2026 годы», в Указе от 11 сентября 2023 года № ПФ-158 «О Стратегии “Узбекистан – 2030”», а также в Постановлении Президента от 16 февраля

2023 года № ПП-0095 «О мерах по реформированию системы общественного транспорта» определены задачи по полному удовлетворению потребностей населения в качественных и удобных пассажирских перевозках, внедрению новых автобусных маршрутов в городах, а также разработке отдельных «дорожных карт» по областным центрам с установлением конкретных мероприятий.

Основная часть К настоящему времени сфера услуг занимает ведущие позиции в мировой экономике и хозяйствах отдельных государств, при этом транспорт занимает в ней особое место. В частности, в структуре ВВП Узбекистана доля сферы услуг составляет 47 %, из которых на транспортные услуги приходится 22 % (2023 г.). На долю Сурхандарьинской области приходится 4,5 % от общего числа перевезённых пассажиров в республике.

По основным показателям транспортно-экономического потенциала Сурхандарьинская область занимает следующие позиции в стране. В частности, протяжённость автомобильных дорог общего пользования с твёрдым покрытием составляет 2843 км (6,7 % от протяжённости автомобильных дорог Республики Узбекистан), протяжённость железных дорог общего пользования — 413 км (7,9 % железнодорожной сети республики). Объём перевозок пассажиров железнодорожным транспортом составляет 846,9 тыс. человек, что эквивалентно 4,0 %.

На развитие транспорта в области влияют следующие факторы: территориальная конфигурация и направление транспортных путей, которые, прежде всего, зависят от рельефа местности и структуры гидрографической сети; размещение городских и сельских населённых пунктов; минерально-сырьевой потенциал территории; производственный потенциал региона; демографический потенциал; а также повседневные культурно-бытовые потребности населения, формирующие территориальную мобильность. Все эти факторы оказывают влияние на уровень транспортного обслуживания и на формирование его территориальных направлений.

Таким образом, социальная инфраструктура, специализирующаяся на предоставлении различных услуг населению (объекты обслуживания, а также крупные торговые объекты, рыночная инфраструктура — банки, финансовые, страховые и лизинговые организации, биржи и др.), а также органы управления (хокимият, налоговые органы, отраслевые структуры управления и др.), правоохранные учреждения в большей степени размещены в областном центре — городе Термезе, а также в районных центрах. Это, в свою очередь, оказывает влияние на территориальную мобильность населения, а также на уровень транспортного обслуживания и формирование его территориальных направлений.

В этом отношении расположение города Термеза — административного, политического, экономического, научного и культурного центра области — на крайнем юге региона приводит к территориальным диспропорциям для сельских районов, находящихся в сотнях километров на севере.

На сегодняшний день на территории области в перевозке пассажиров и грузов исторически сложились основные транспортные направления — это маршруты Термез – Денов и Термез – Бойсун. На них приходится значительная доля перевозимых грузов и пассажиров в области.

В масштабах области транспортные услуги, в зависимости от используемых транспортных средств, их вида и территориального охвата, можно подразделить на местный (межрайонный), региональный (межобластной) и международный (межгосударственный) уровни.

Изучение международного опыта показывает, что в перевозке пассажиров и грузов автомобильный транспорт является наиболее эффективным на короткие расстояния, железнодорожный транспорт — на средние расстояния, а морской или воздушный транспорт — на дальние расстояния. При этом на дистанции до 750 км активно функционирует автомобильный транспорт, на расстоянии 750–1500 км наиболее удобным считается железнодорожный транспорт. [5; 156 p].

В области по объёмам перевозок пассажиров лидируют города: Термез — 48 млн, Денов — 43 млн, Ангор — 27 млн человек, тогда как наименьшие показатели зафиксированы в районах Бандихон (4,6 млн), Байсун (5,8 млн), Кизирик (11 млн) и других.

Общий объём транспортных услуг в области увеличился с 234,3 млрд сумов в 2010 году до 2,1 трлн сумов в 2024 году, то есть вырос в 7 раз.

Перевозка грузов по железной дороге и транзитных грузов с каждым годом растёт по сравнению с пассажирскими перевозками. Так, например, в 2022 году в области по железной дороге было перевезено 2,3 млн тонн грузов, в то время как пассажиров — 700 тысяч человек. Наиболее высокая динамика роста отмечается в воздушном транспорте: в 2024 году было перевезено в общей сложности 43 тысячи пассажиров.

В Сурхандарьинской области организованы следующие железнодорожные маршруты: на международном направлении действует маршрут Термез – Москва; на межобластных направлениях — Термез – Ташкент, Сариасия – Ташкент, Андижан – Термез, Денов – Ташкент; на местном (областном) уровне функционируют маршруты Термез – Дарбанд, Термез – Сариасия, Термез – Сурхонобод и другие. По объёму перевозок пассажиров на межобластных маршрутах среди железнодорожных станций области лидирующие позиции занимает вокзал (станция) Термез, тогда как наименьшее количество пассажиров приходится на станцию Байсун. Так, например, в декабре 2023 года со станции Термез было перевезено 5895 пассажиров, тогда как со станции Байсун — всего 504 человека.

Кроме того, в области в 2023 году на междугородних железнодорожных направлениях было перевезено 368 тысяч пассажиров. В междугородних перевозках крупнейшими железнодорожными станциями являются Термез и Кумкурбан. На последующих позициях располагаются станции Сариасия и Денов, тогда как наименьшее количество пассажиров приходится на станции Тангимуш (новая станция), Жаркурбан, Дарбанд и др.

Помимо этого, в области также осуществляются следующие трансграничные железнодорожные маршруты: Душанбе – Москва и др.

Железные дороги отсутствуют в районах Алтынсай, Кызирик и Бандихон. Это, в свою очередь, свидетельствует о том, что данные районы отстают в социально-экономическом развитии. На территории области функционирует всего 26 железнодорожных станций. Железнодорожные линии проходят через территории 94 махаллей области [21;].

В настоящее время железнодорожный транспорт в области не может составить конкуренцию автомобильному транспорту при перевозке грузов и пассажиров. Причинами этого являются, прежде всего, невысокая скорость движения поездов, изношенность основной железнодорожной инфраструктуры, вагонов и локомотивов, несоответствие качества обслуживания современным мировым стандартам, а также высокие тарифы. В пассажирских перевозках, то есть в сфере транспортного обслуживания, в области, как и в республике в целом, преобладает автомобильный транспорт. Более 95 % всех перевезённых пассажиров в регионе приходится именно на его долю.

По объёму перевозимых пассажиров автомобильным транспортом в разрезе сельских районов условно выделяются две основные группы — северные и южные районы. Центром южного региона является город Термез, тогда как центром северного региона выступает город Денов. Эти центры занимают средний (13,3 млн – 22,6 млн), высокий (22,7 млн – 31,9 млн) и очень высокий (32,0 млн – 43,2 млн) уровни пассажироперевозок автомобильным транспортом. Напротив, низкий уровень (3,9 млн – 13,2 млн) характерен для группы районов, включающей Байсунский, Бандиханский, Кызирикский, Алтынсайский, Кумкурганский и Шурчинский.

В пассажирских перевозках автомобильным транспортом важное значение имеют автовокзалы. В этом отношении для автобусных и таксомоторных маршрутов в Термезе, Денове, Шерабаде и Кумкурганском районе функционируют крупные автовокзалы. В остальных районах

автовокзалы не соответствуют требованиям, либо в некоторых районах (Узун, Шурчи, Алтынсай, Бандихан, Кызирик) они вообще отсутствуют.

В области функционируют следующие автобусные маршруты: Термез – Денов, Термез – Шерабад, Денов – Шурчи, Денов – Узун, Денов – Алтынсай, Термез – Ангор, Термез – Музработ, Термез – Кызирик и др. Наряду с этим организованы автобусные пассажирские перевозки по направлениям Термез – Байсун, Денов – Музработ.

Кроме того, отсутствуют автобусные маршруты, соединяющие районные центры с областным центром по направлениям Термез – Сариасия, Термез – Алтынсай, Термез – Узун, Термез – Бандихан. Такая ситуация, безусловно, создаёт неудобства для населения в получении транспортных услуг.

Обслуживание населения области пассажирским транспортом (автобусными маршрутами) сравнительно лучше развито в городе Термез. Здесь функционируют 11 автобусных маршрутов, а существующий автопарк насчитывает 117 автобусов. В Деновском районе организовано 5 автобусных маршрутов, а в Жаркурганском районе — 4 маршрута. Автобусные маршруты отсутствуют в Ангорском, Бандиханском, Кызирикском, Музработском, Алтынсайском, Сариасийском, Термезском, Узунском и Шурчинском районах. Их функцию частично выполняют маршрутные такси.

Однако тот факт, что в области фиксируется самый высокий в республике уровень рождаемости и естественного прироста населения, требует не только расширения транспортных услуг для населения, но и организации общественного транспорта, а также формирования соответствующей инфраструктуры.

Заключение В ходе анализа территориальной структуры пассажирского транспортного обслуживания, то есть состояния по районам, можно отметить, что в большинстве районов общественный транспорт функционирует только в районных центрах и населённых пунктах,

расположенных близ городов. Основная же часть населения пользуется частным транспортом (такси) либо личными транспортными средствами.

Несмотря на положительные темпы роста объёмов транспортных услуг для населения области, развитию данной сферы препятствуют следующие факторы:

- низкий уровень обеспеченности автомобильной, железнодорожной и другой инфраструктурой;
- изношенность подвижного состава железнодорожного транспорта (вагонов), низкая скорость движения поездов, отсутствие реконструкции железнодорожных станций;
- слабые темпы обновления существующего транспортного парка современными транспортными средствами;
- почти полное отсутствие пассажирской транспортной инфраструктуры в отдалённых сельских, горных и предгорных районах;
- концентрация транспортных услуг в основном в центрах, слабая организация транспортного обслуживания населения горных районов, высокие транспортные расходы;

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Ўзбекистон республикасининг Шаҳар йўловчилар транспорти тўғрисида 419-I-сон Қонуни 25.04.1997 й. URL <https://lex.uz/docs/-10943>
2. Мирзиёев. Ш.М. Буюк келажагимизни мард ва олижаноб халқимиз билан бирга қурамыз. – Т.:”Ўзбекистон”, НМИ 2017 й. -488 б.
3. Abdunazarov H.M., Umarova M.H., Esonov N.A. Surxondaryo viloyati geografiyasi. Iqtisodiy va ijtimoiy geografiya. 2-qism. O‘quv qo‘llanma.– T: “Dimal” nashriyoti, 2024-y-260 b.
4. Andrew R. Goetz and Lucy Budd. The geographies of air transport. New York: Routledge, 2014., -278 p.
5. Jean-Paul R. The Geography of Transport Systems. Fifth edition. New York: Routledge, 2020., - 456 pages.
6. Ullman E. L., Mayer H. M. 1954: Transportation geography. In James P. E., Jones C. L., editors, American geography: inventory and prospect. Syracuse: Syracuse University Press, 303–19 p.
7. Isayev A.A. Transport geografiyasi. Uslubiy qo‘llanma. - T.: Mumtoz so‘z. 2019-y.- 153 b.
8. Бугроменко В.Н. Транспорт в территориальных системах. М., 1987 г. с 112.
9. Вукан Р. Вучик. Транспорт в городах, удобных для жизни. пер. с англ. Калинина под научн. ред. М. Блинкина. :Территория будущего; Москва; 2011
10. Andersson J. [and oth.]. The complexity of changes in modal choice: A quasi-experimental study // Transportation Research Part F: 2023., 36-47 p. URL <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1786072/FULLTEXT01.pdf>
11. Andreas K. German research in transport geography: Life in the space between objective analysis and political advice. GeoJournal 50:17–24 p, 2000.© 2000 Kluwer Academic Publishers. DOI: 10.1023/A:1007162709910
12. Frederick S., Filat Y, Martina reiser etc. The New Silk roads: Transport and trade in Greater Central Asia. Monograph Central AsiaCaucasus institute & Silk Road Studies Programm, Washington, D.: Johns Hopkins University-SAIS, 2007.

13. Francis A, James D, Krijn P, Paul S., Rural Transport Services Indicators: Using a new mixed-methods methodology to inform policy in Ghana. <http://dx.doi.org/10.1016/j.trip.2019.100074> 2590-1982/©2019. 2-14 p. Journal Transportation Research Interdisciplinary Perspectives.
14. Frederic Dobruszkes, «Stimulating or frustrating research Transport geography and (un)available data», Belgeo, 1-4 p <https://journals.openedition.org/belgeo/7082>
15. Joe Grengs. Job accessibility and the modal mismatch in Detroit. Journal of Transport Geography 18 (2010) 42–54 p.
URL <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0966692309000131>
16. JIN Fengjun et al.: Progress of research on transportation geography in China. DOI: 10.1007/s11442-016-1316-x. Article in Journal of Geographical Sciences. 2016. 1067-1077p. <https://link.springer.com/article/10.1007/s11442-016-1316-x>
17. Omonturdiev A.M Analysis of Transport Economic and Infrastructure Competence of Surkhandarya Region in the Conditions of International Integration of Uzbekistan (Nature and Science,) <https://www.sciencepub.net/nature/nsj211023/> doi:10.7537/marsnsj211023.04).1-15 b.
18. Omonturdiyev A.M., O‘zbekiston geoiqtisodiy va geosiyosiy salohiyatini yuksaltirishda janubiy transport yo‘lagini ahamiyati. //O‘zMU xabarлари. T. 2024. [3/1]. 271-274 b.
19. Omonturdiev A.M., Erdonov M.N., Territorial Differences and opportunities in the Branches of Transport in Surkhandarya region. URL [Middle European Scientific Bulletin Vol16](#), September 2021. 738 p.
20. Omonturdiev A.M., Transport and transit potential of Uzbekistan and the role of Surkhandarya region. Zien Journal of Social Sciences and Humanities, Volume 20, ISSN NO: 2769-996X, USA, Texas 66-72 p.
21. Назаров, М. И., & Омонтурдиев, А. М. (2024). ТЕРРИТОРИАЛЬНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НАСЕЛЕНИЯ СУРХАНДАРЬИНСКОЙ ОБЛАСТИ. Экономика и социум, (5-1 (120)), 1459.

22. Омонтурдиев А. Ҳудудий транспорт тизимлари шаклланиши ва ривожланиши хусусиятлари // Ўзбекистон География жамияти Ахбороти журнали, 55-жилд. – Тошкент, 2019. 84-88 б.(хаммуаллифликда).
23. ОМОНТУРДИЕВ А. М. ПЕРСПЕКТИВЫ ФОРМИРОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ ЮЖНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА И УЛУЧШЕНИЕ ГЕОЭКОНОМИЧЕСКОГО И ГЕОПОЛИТИЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА УЗБЕКИСТАНА //ЭКОНОМИКА. – №. 9. – С. 509-523.
24. Омонтурдиев А.М., Транспорт тизимининг жойлашуви ва ривожланишига таъсир қилувчи омиллар. //Географик тадқиқотлар: инновацион ғоялар ва ривожланиш истиқболлари. III-Халқаро илмий-амалий конференция материаллари. Тошкент ш. 2023., 187-192 б.
25. Kuziyev A.U., Hududdagi yuk oqimlarini transport tarmog'ida optimal taqsimlash va ularni rivojlantirish uslubiyoti. t.fan.dok. (DSc). avtoref.T: 2024.-66 b.
26. <https://blogs.worldbank.org/en/transport/defining-role-transport-circular-economy> (мурожат санаси, 24.11.2023)