

ТЕРРИТОРИАЛЬНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НАСЕЛЕНИЯ СУРХАНДАРЬИНСКОЙ ОБЛАСТИ

Назаров М.И.

Доцент кафедры экономической и социальной географии НУУз

Омонтурдиев А. М.

Докторант НУУз

Аннотация

В статье изучены географические вопросы оказания транспортных услуг населению Сурхандарьинской области. При этом, прежде всего, проанализировано состав транспортных сетей области, территориальные транспортные системы, территориальная организация и развитие транспортной инфраструктуры, в том числе вопросы общественного транспорта населению. Были изучены территориальные особенности услуг общественного транспорта по сельским районам и проведен опрос населения. В этой связи был использован зарубежный опыт.

Ключевые слова: *Транспорт, транспортные сети, транспортное обслуживание, транспортная инфраструктура, общественный транспорт, сельские округа, опрос, населенные пункты.*

TERRITORIAL ORGANIZATION OF TRANSPORT SERVICES FOR THE POPULATION OF SURKHANDARYA REGION

Nazarov M.I.

*Associate Professor of the Department of Economic and Social Geography of
NUUZ*

Omonturdiev Abdulaziz Mamayusupovich

NUUZ PhD student

Abstract

The article examines the geographical issues of providing transport services to the population of the Surkhandarya region. At the same time, first of all, the composition of the region's transport networks, territorial transport systems, territorial organization and development of transport infrastructure, including issues of public transport for the population, were analyzed. The territorial features of public transport services in rural areas were studied and a population survey was conducted. In this regard, foreign experience was used.

Key words: *Transport, transport networks, transport services, transport infrastructure, public transport, rural districts, survey, settlements.*

ВВЕДЕНИЕ. В любом исследовании географии транспорта основное внимание уделяется двум аспектам транспорта. Это, во-первых, транспорт как элемент производственной инфраструктуры, во-вторых, транспорт как социальная инфраструктура. В предыдущих главах внимание было уделено естественно-географическим, организационно-правовым, экономическим (производственным) аспектам географического исследования транспорта, а ниже будет сосредоточено внимание на проблемах его рациональной территориальной организации и развития как элемента социальной системы. инфраструктуры, с точки зрения оказания услуг населению. В этом

отношении он (транспорт) служит важным фактором улучшения условий жизни населения и повышения уровня жизни.

В настоящее время сфера услуг занимает ведущее положение в мировой экономике и экономике отдельных стран, при этом транспорт занимает особое место. В частности, доля сферы услуг в ВВП Узбекистана составила 61,0%, а доля транспортных услуг – 15% (2021 г.). На Сурхандарьинскую область приходится 4,5% от общего количества пассажиров, перевезенных по республике.

Прежде всего следует отметить, что уровень развития транспорта, уровень формирования и развития его региональных систем, уровень экономического и социального развития региона, т.е. производственный потенциал, плотность населения систем расселения - Плотность сети городов и сел, а также региональная мобильность населения тесно связаны. Его роль бесподобна в использовании таких секторов, как образование, медицина, торговля, отдых, туризм и региональное распределение трудовых ресурсов.

Транспортная инфраструктура «притягивает» население. Города и поселки в основном сосредоточены вдоль пересечения транспортных путей. Таким образом, транспорт служит росту и развитию поселений. Например, в западной и восточной частях региона транспортная сеть разрежена, напротив, в центральной и южной частях, где плотно расположены транспортные сети и промышленные предприятия, транспортная сеть густая. В целом в сфере услуг региона основные позиции в сфере услуг занимают торговля, банковское дело, финансы, транспорт, образование, медицина и услуги. Доля транспортных услуг с каждым годом увеличивается.

ЛИТЕРАТУРНЫЙ АНАЛИЗ И МЕТОДЫ. Вопросы транспортно-экономического, транспортно-инфраструктурного потенциала регионов, формирования и развития их территориальных систем исследуются учеными различных специальностей. В связи с этим из зарубежных учёных: Жан-Поль Родриг (2006, 2020) [1], Джо Гренгс [2], из учёных СНГ: И.В. Никольский (1978) [9], В.Н. Стоит отметить работы Бугроменко (1987) [3], С.А. Тархова (2002) [8]. Из них исследования Жана-Поля Родрига были сосредоточены на математическо-статистических методах исследования транспорта, а В.Н. Это можно увидеть и в работах Бугроменко [3].

Проблемы эффективного управления транспортной системой Центральной Азии А. Зохидов (2018) [12], Районирование территории Республики Узбекистан по условиям дорожного движения А. Козиев (2010) [7] изучал, а А.А. Исаев изучал развитие региональных транспортных систем Ферганской области (2009 г.) [6], а З. Усманов изучал географические

аспекты развития и совершенствования транспортной системы Узбекистана в условиях независимости (2020 г.).

В исследовании банковские, финансовые, медицинские, образовательные центры действуют преимущественно в городах Термез, Денов, медицинские услуги и крупные торговые центры - в таких районах, как Денов, Термез, Шерабод, Ангор, Шорчи. В связи с концентрацией основных услуг в крупных городах пассажиропоток в основном имеет высокую долю именно в этих направлениях. В таких районах, как Бандихон, Олтинсой, Узун, банковское финансирование, медицинское обслуживание развиты недостаточно хорошо.

Например, основные больницы региона расположены в городе Термез (17) и Деновском районах (14). С одной стороны, работа одной больницы в Бандихонском, Узунском, Музработском районах показывает, что население, проживающее в районах, плохо обеспечено медицинскими услугами, а с другой стороны, эти жители обращаются в больницы других районов посредством транспорта. В результате спрос на транспортные услуги в крупных городах увеличивается.

Для региональной рациональной организации транспортных услуг формирование спроса на грузовые и пассажирские перевозки зависит от нескольких факторов. Они отражены в:

- социально-экономические факторы - возможности использования населением транспорта;
- территориальные факторы - промышленное, экономическое и социальное значение города и прилегающих к нему территорий, численность и плотность населения, близость к транспортной инфраструктуре;
- организационные факторы - наличие инфраструктуры, плотность маршрутной сети, виды транспорта, время и качество перевозки;
- природно-климатические факторы.

Региональные транспортные услуги делятся на группы по масштабу, виду и виду транспорта. Транспортные услуги делятся на местные (межрайонные), региональные (межобластные) и международные. При этом воздушный транспорт имеет большое значение в пассажирских перевозках на международном уровне, а автомобильный транспорт выполняет основную функцию на региональном и местном уровне грузовых и пассажирских перевозок. Железнодорожный транспорт в основном используется для международных грузоперевозок.

Изучение международного опыта показывает, что автомобильный транспорт удобен для коротких расстояний, железнодорожный – для средних, а морской или воздушный транспорт – для дальних. При этом автомобильный транспорт активен на расстоянии до 750 км, а

железнодорожный транспорт считается удобным на расстоянии 750-1500 км[1].

Объем транспортных услуг в регионе с 2010 по 2021 год увеличился в 7 раз (234,3 млрд сумов в 2010 году, 1,6 трлн сумов в 2021 году). В 2021 году автомобильным транспортом региона было перевезено около 265 млн пассажиров.

Грузовые и пассажирские перевозки на железной дороге увеличиваются с каждым годом. В 2022 году по железной дороге перевезено 2,3 млн тонн грузов и 700 тысяч пассажиров. На воздушном транспорте в 2021 году перевезено 400 тысяч пассажиров.

На региональном железнодорожном транспорте население обслуживается межрегиональными пассажирскими поездами «Термиз-Ташкент», «Андижан-Термиз», «Сариосия-Ташкент» и междугородными поездами «Термиз-Дербанд», «Термиз-Сариосия» и «Термиз-Сариосия». Термиз-Сурханабад».

Недостатками использования этого вида транспорта являются недостаточное качество и скорость перевозок на региональной железной дороге. К примеру, поскольку скорость междугородних поездов «Термиз-Сариосия», «Термиз-Дербанд» и «Термиз-Сурханабад» невысока, население в основном выбирает автомобильный транспорт. Необходимо будет полностью электрифицировать и увеличить скорость этих междугородних железнодорожных линий.

Отсутствие железнодорожного транспорта в некоторых районах области делает транспортное обслуживание в этих районах неудовлетворительным. В частности, районы Олтинсой, Кызырик, Бандихон, где нет железнодорожных путей, и эти районы отстают по количеству перевезенных пассажиров по экономическим показателям.

В районе исследования расположено 26 железнодорожных станций, причем железнодорожным транспортом на междугородних линиях пользуются в основном пассажиры жилых массивов, расположенных вблизи станций. Вдоль региональных железных дорог расположено 94 квартала.

РЕЗУЛЬТАТЫ И ОБСУЖДЕНИЕ. Автомобильный транспорт имеет абсолютное преимущество в сфере пассажирских перевозок в регионе, более 95 процентов перевезенных пассажиров приходится на автомобильный транспорт. Действительно, когда среди жителей региона проводился социально-демографический опрос о состоянии транспорта в регионе, 88% участников считают, что в транспортной системе региона относительно хорошо развит автомобильный транспорт, а 11% из них считают, что железнодорожный транспорт развит.

Аналогичным образом, 29,7% участников сказали, что оно хорошее, 46,5% - среднее, 21,5% - плохое, а 8% заявили, что затруднились ответить на вопрос "Как вы оцениваете общее состояние общественного транспорта в городе?" район, в котором ты живешь?»

Грузовые и пассажирские перевозки невозможно представить без автомобильного транспорта. В последние годы доля частного транспорта в перевозках грузов и пассажиров увеличивается. В области действуют 254 предприятия пассажирского транспорта, количество транспортных средств в них составляет 5567.

Пассажирские перевозки индивидуальными автовладельцами растут с каждым годом по сравнению с другими отраслями. В составе транспортных средств предприятий пассажирского транспорта области 4-местные легковые автомобили составляют 3706, автомобили Damas - 1532, остальное - автобусы (319), микроавтобусы (14).

При изучении потока пассажиров выяснилось, что они двигались в направлении городов, где расположены основные транспортные узлы, таких как Термез, Денов, Ангор, Шерабод, Кумкурган. Всего в области действуют 160 маршрутов, 127 внутрирайонных и 33 межрайонных.

В Термезском, Деновском, Шерабодском, Кумкурганском районах имеются крупные автостанции для автобусных и таксомоторных маршрутов. Автовокзалы в остальных районах не очень большие, а в некоторых районах автовокзалы вообще отсутствуют. По состоянию на 2022 год в регионе действуют 16 автозаправочных станций и автовокзалов.

В области налажены транспортные маршруты между районами, и они есть; Денов-Термиз, Шерабод-Термиз, Денов-Шорчи, Денов-Узун, Денов-Олтинсой, Термиз-Ангор, Термиз-Музработ, Термиз-Кизирик. При этом ежедневных рейсов по направлениям Термез-Бойсун, Денов-Музработ мало.

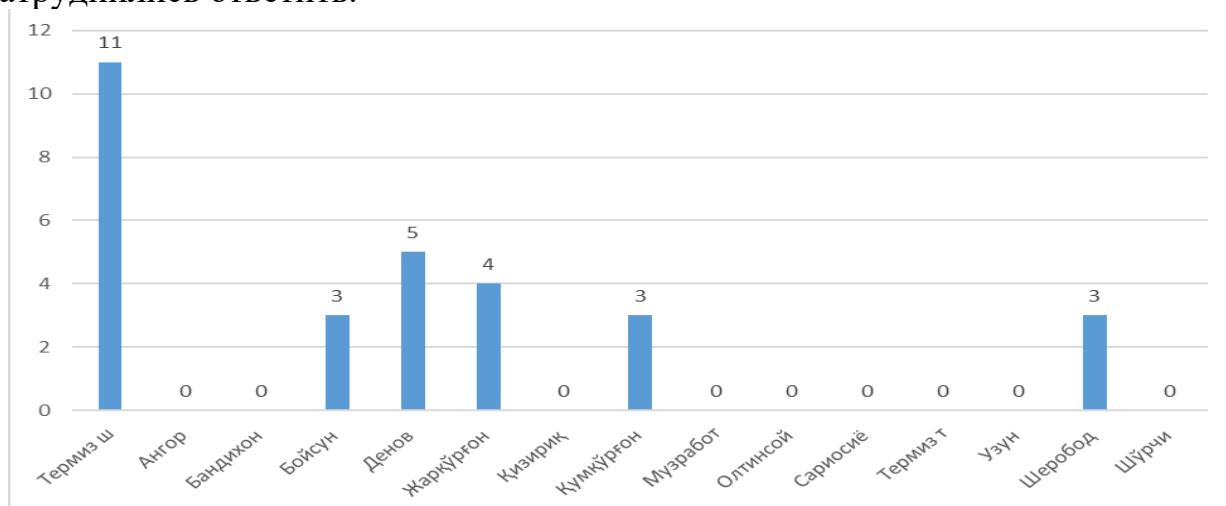
Также не запущен межрайонный общественный транспорт (автобусы) на маршрутах, соединяющих Термиз-Сариосие, Термиз-Олтинсой, Термиз-Узун, Термиз-Бандихон с областным центром. И это, безусловно, доставит населению неудобства транспортного обслуживания.

В настоящее время в городе Термез сравнительно хорошо развит общественный транспорт (автобусные маршруты). Он имеет 11 автобусных маршрутов и обеспечивает 117 автобусных рейсов. В Деновском районе 5 автобусных маршрутов, в Жаркурганском районе 4 автобусных маршрута.

Автобусные маршруты отсутствуют в Ангорском, Бандихонском, Кызырикском, Музработском, Олтинсойском, Сариосийском, Термизском, Узунском, Шорчинском районах. В эти районы их заменит маршрутное такси. Однако развитие регионов и рост численности населения делают

актуальным создание автобусных линий, в том числе современного общественного транспорта, в вышеуказанных районах.

В социально-демографическом опроснике о состоянии транспорта региона задан вопрос «Какие направления развиты в сфере транспортного обслуживания населения в районе проживания?» 63,5% службы такси, 31% местное такси, 10% общественный транспорт (автобус) 3,% ответили, что затруднились ответить.



Фигура 1. Количество автобусных маршрутов в сельских округах, обслуживающих общественный транспорт (2022 г.)

Также на вопрос «Каким видом транспорта вы чаще всего пользуетесь в повседневной жизни?» 48,4% участников ответили, что пользуются такси, 27,7% — такси, 15% — личным автомобилем, 14,8% — автобусом, 1,2. % услуги железнодорожного транспорта 3,1% из них ответили, что затруднились ответить. Ответ большинства участников о том, что они пользуются услугами такси, показывает, что общественный транспорт необходимо развивать.

Население вышеуказанных районов растет с каждым годом, например, в Сарисийском районе проживает 217 715 человек, в Узунском - 179 515 человек, в Алтынсойском - 184 019 человек. Это население пользуется услугами, которых нет в районе, в областном центре. Пассажир, желающий поехать в центр получения медицинских услуг по месту жительства, сменит транспорт 2 или 3 раза. То есть тот факт, что между двумя точками нет прямого транспортного сообщения, означает, что территория слабо развита.

В ходе анализа регионального транспортного обслуживания мы узнали, что во многих районах общественный транспорт доступен только в районах, близких к районному центру. Это свидетельствует о том, что большинство жителей пользуются личным транспортом (такси), отсутствии общественного транспорта в районе, а также о том, что организационные вопросы в отрасли не решены.

Однако поскольку общественный транспорт не обеспечивает транспортными услугами всех жителей, целью исследования было изучение

состояния частного транспортного обслуживания населения и населенных пунктов. Для этого использовались Google Earth, Yandex Map, Google Map и другие приложения для изучения расположения населенных пунктов относительно экономических и социальных объектов в центре района, таких как торговля, медицина, образование, банковское дело и финансовые услуги. Изучено, сколько времени занимает дорога от поселка до центра района на личном транспорте, удобен или неудобен такой срок для населения.

Кроме того, транспортное состояние регионов определялось по формуле коэффициента Гольца, оценивающего обеспеченность транспортной сетью населенных пунктов. Учитывая тот факт, что автомобильно-транспортная система охватывает все населенные пункты региона, на автомобильном транспорте были изучены оба подхода. Изучение населенных пунктов другими видами транспорта, например железнодорожным, может привести к очень низкой оценке транспортного удобства регионов. Потому что железнодорожные пути не покрывали всю территорию, как автомобили.

Поэтому формула коэффициента Гольца, оценивающего обеспеченность населенных пунктов транспортной сетью, выглядит следующим образом[5];

$$Г = \frac{L}{\sqrt{S * П}}$$

Г- коэффициент Гольца (общая оценка обеспеченности транспортной сетью населенных пунктов региона)

L - протяженность автомобильных дорог (автомобильных или железнодорожных)

S - площадь

П — количество населенных пунктов на территории.

Изучение состояния частного транспортного обслуживания населения и населенных пунктов области полностью изучено с помощью таких приложений, как Google Earth, Яндекс карта, Google Map, а также расстояние до населенных пунктов и центра района для населенных пунктов всех районов области.

Проанализировано 923 населенных пунктов объекта исследования. В этих 923 населенных пунктах 2 535 900 человек (93% от общей численности населения) провели время, путешествуя в центр тумуна. Город Термез не нуждался в исследовании благодаря развитому транспортному обеспечению по сравнению с другими регионами.

Вышеупомянутые жители посещают районный или областной центр по какой-либо услуге. Учитывая, что большая часть населения выезжает на какие-то работы в центр района, это изучалось на районном уровне.

Около 15% населения региона проводит от места проживания до центра района от 45 минут до 2 часов. Особенно ярко эти показатели проявляются в горных районах (табл. 1).

При изучении описанным выше подходом важна также плотность населения в населенном пункте. Например, населенные пункты Ни́лу, Дехайсурх, Дебодом, Таджикское село, Чанглок Сариосийского района (каждый с населением более тысячи человек) добираются до центра района более 1 часа (население 2927 человек). , дорога до райцентра занимает не менее 150 минут (2 часа 30 минут).

При изучении всего населения региона существенной разницы нет. Например, 41% от общего числа населенных пунктов расположены в пределах 15 минут от районного центра с населением 51%. Однако разрез районов показывает, что они имеют очень неудобную транспортную систему даже при использовании личного транспорта (1- табл).

Таблица 1

Время, затрачиваемое на дорогу от поселка до центра района на автомобиле

№	Районы	в, (минут)													
		менее 15		16-30		31-45		46-60		61-90		Более 1,5 часов		Общий	
		К-о НП*	К-о н-е*	К-о НП	К-о н-е	К-о НП	К-о н-е	К-о НП	К-о н-е	К-о НП	К-о н-е	К-о НП	К-о н-е	К-о НП	К-о н-е
1	Алтынсайский	25	72561	24	85961	9	21038	2	4459					60	184019
2	Ангорский	18	72198	21	65188									39	137136
3	Байсунский	6	46384	13	26717	7	9122	17	25636	3	2405	7	6808	52	117072
4	Денауский	55	252480	22	114830	5	6258	5	23882					117	399450
5	Джаркурганский	36	135450	28	67367	8	24071							72	226888
6	Кизирикский	22	58633	23	51518	2	8702							48	118853
7	Кумкурганский	31	105332	20	74371	14	34597	23	29379					88	243679
8	Музрабадский	23	52601	18	62919	4	26790	3	4828					58	147138
9	Сариасийский	61	137749	24	50514	5	4611	8	6940	17	9404	3	2172	118	211390
10	Термезский	11	32297	10	21565	10	16381	3	10095					34	80338
11	Узунский	35	86216	14	35418	6	18767	6	12124	7	6931	15	18950	83	178406
12	Шерабадский	28	99296	44	63238	12	15209	11	14860	10	8805			105	201408
13	Шурчинский	24	116732	24	88090	3	6671	2	1689					53	213182
14	Бандиханский	4	37532	9	41180									43	78712
	по областям	399	1305461	334	848876	95	192217	80	133892	37	27545	25	27930	923	2535921
	н/п	Общее количество обследованных населенных пунктов												9 70	
15	Термез ш	Региональный центр													
	Не изучен	Жители небольших и переименованных населенных пунктов, которые невозможно изучить													
	Научился	Учтенное население													
	Население	Общий Население													

*- количество населённый пункт, количество население

Таблица определена автором на основе ссылок <https://yandex.uz/maps/>, <https://www.google.com/maps>.

В масштабах районов жители Ангорского, Шорчинского, Кызырикского и Джаркурганского районов тратят на дорогу до райцентра от 15 до 45 минут, а в Узунском, Сариосийском, Байсунском, Шерабадском и Кумкурганском районах – от 15 до 150 минут (Таблица 1).

Практически те же результаты, что и в приложениях Google Earth, Yandex Map, Google Map, можно увидеть при расчете по формуле коэффициента Гольца, оценивающего транспортную сеть населенных пунктов. Целью использования обоих методов является получение более надежных и точных результатов.

Таблица 2

Оценка транспортно-экономического потенциала сельских округов Сурхандарьинской области

Нет	Районы	площадь км кв. S	Автомобил и и автомобили длина км L	Население номер точки П	Коэффициент Гольца обеспечения транспортными сетями населенных пунктов региона [7] $\Gamma = \frac{L}{\sqrt{S * П}}$
1.	Ангорский	390	121	39	0,9
2.	Байсунский	3720	338	54	0,7
3.	Денауский	750	291	123	0,9
4.	Джаркурганский	114 0	168	72	0,6
5.	Кумкурган	21 00	198	88	0,5
6.	Кизирикский	330	130	47	1
7.	Музрабадский	740	219	58	1
8.	Алтынсайский	560	194	60	1
9.	Сариасийский	383 0	159	120	0,2
10.	Узунский	233 0	175	85	0,4
11.	Термезский	820	203	34	1.2
12.	Шерабадский	2730	385	104	0,7
13.	Шурчинский	850	153	55	0,7
14.	Бандиханский	680	77	43	0,4
	по областям	20.100	2843	982	0,6
	Термез г	0,04			

Таблица составлена автором

Сариасийский, Узунский, Кумкурганский, Бандихонский районы имеют самые низкие показатели по сравнению со среднеобластными показателями, а Термезский, Алтынсойский, Музработский, Ангорский районы имеют высокий уровень обеспеченности дорожно-транспортной сетью. Средний уровень получили такие районы, как Денавский, Шурчинский, Джаркурганский, Кызырикский, а также Байсунский и

Шерабадский, имеющие длинные автомагистрали и небольшую численность населения.

При определении коэффициента Гольца он определяется отношением длины транспортных путей к площади территории, умноженной на количество населенных пунктов в округе (табл 2).

Еще одним фактором, влияющим на интенсивность пассажиропотока, является маятниковая миграция населения. Наблюдения показывают, что утром люди переезжают из своего населенного пункта в районные центры, а также в крупные города, такие как Термез, Денов, а вечером из этих городов в сторону районов. Видно, что поток пассажиров из города Термеза в Ангорский и Джаркурганский районы, из города Денов в Сариосийский, Алтынсойский, Узунский районы больше.

Перевозки пассажира до определенной точки с использованием транспортных услуг занимает разное время в зависимости от многих факторов. Например, расстояние зависит от близости расстояния, скорости автомобиля, местности и других аспектов.

Мы разделили услуги пассажирских перевозок на международные, региональные и местные группы по масштабу. Международные пассажирские перевозки осуществляются региональным воздушным транспортом. В регионе имеется международный аэропорт только в городе Термез, через который в 2021 году перевезено 40 тысяч человек. Из них 26 тысяч было перевезено внутри республики, 14,2 тысяч - в страны СНГ и меньше - в страны дальнего зарубежья.

Здесь стоит отметить, что для региона с населением 2,7 млн жителей и площадью 20,1 тыс. квадратных километров 1 аэропорт не может полностью удовлетворить потребность в авиаперевозках, а требует создания дополнительного аэропорта.

Почти 60 процентов населения региона проживает в северных районах, и путешествие на 150 км и более на воздушном транспорте обременяет население чрезмерными транспортными расходами. Учитывая это, целесообразно создать отдельный аэропорт в северной части региона.

Хотя доля городского населения в регионе (36%) ниже общероссийского уровня (51%), рост городского населения и ускорение процесса урбанизации в последние годы вызвали трудности в обеспечении транспортных услуг в городах.

В частности, к ним относятся увеличение количества транспортных средств в городе Термез, относительно высокий уровень шума и дорожного движения, негативное воздействие на атмосферу города.

Сегодня общественный транспорт в городе Термез развит хорошо по сравнению с другими районами. Территория города Термез составляет 189

497 человек на квадратный километр, а уровень предоставления услуг как административного центра региона относительно высок. Здесь имеется 12 больниц областного уровня, 6 высших учебных заведений, крупные торговые центры и промышленные предприятия. В городе Термез имеется железнодорожный вокзал, 2 железнодорожных вокзала, а также аэропорт недалеко от города. Здесь действуют основные медицинские, образовательные и финансовые учреждения региона. Благодаря этому здесь возрастает спрос на общественный транспорт.

Сегодня преимущественно в этом административном центре налажено автобусное сообщение. С точки зрения инфраструктуры городской транспорт находится в плохом состоянии, поэтому остановок для рейсовых автобусов не хватает.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ Несмотря на положительный рост объема транспортных услуг в регионе, его развитие в соответствии с ростом национальной экономики сдерживается следующим:

- относительно низкий уровень обеспеченности дорожной сетью и другими объектами инфраструктуры;
- качество, скорость и уровень востребованности перевозок на железнодорожном транспорте;
- в отдаленных районах города практически отсутствует инфраструктура пассажирского транспорта;
- тот факт, что транспортные услуги осуществляются преимущественно в центрах, транспортные расходы населения в горных районах высоки
- что грузоперевозки и избирательные операции не налажены.
- медленное наполнение существующего транспортного парка современными автомобилями;
- предотвращение пробок за счет создания инфраструктуры для движения легкового транспорта в зоне рынка;

Для решения этих проблем приоритетной задачей является организация новых маршрутов общественного транспорта, установление остановок, приобретение новых автобусов и микроавтобусов для общественного транспорта.

При территориальной организации транспортного обслуживания населения региона необходимо учитывать рост численности населения, потребность в хозяйственных объектах и сферах обслуживания.

Разработано расположение около тысячи населенных пунктов, что является основой рационального размещения транспортного обслуживания, изучено состояние автомобильного транспорта. В дальнейшем важной задачей является организация транспортного обслуживания на районном уровне, эффективно используя эти работы.

Кроме того, в развивающихся районах Денов, Шерабод, Жаркурган, Кумкурган, Шорчи, Сарыосия разрабатывается карта общественного транспорта и система оплаты, что является одной из принципиальных задач в этой сфере.

В междугородних железнодорожных пассажирских перевозках низкая скорость движения поездов, старение пассажирских вагонов, отсутствие пассажирского железнодорожного сообщения на большинстве станций или ветхость являются некоторыми из проблем железнодорожного транспорта в сфере пассажирских перевозок.

Воздушный транспорт — одна из первых отраслей пассажирского транспорта в региональной транспортной системе, которая должна быть изменена. Потому что воздушный транспорт работает только в городе Термез. Размеры региона и большая численность населения региона, удаленность аэропорта от центральных районов затрудняют использование воздушного транспорта.

Большая часть населения тратит 10-12 часов, чтобы добраться на машине до столицы Ташкента. Поэтому аэропорт в Сариосийском районе должен быть организован как второй аэропорт в регионе. За счет введения конкуренции на воздушном транспорте будут оптимизированы цены и увеличится использование воздушного транспорта населением.

Использованная литература.

1. Jean-Paul Rodrigue, The Geography of Transport Systems. Fifth Edition. Vanderbilt Avenue, New York. 2020y. 365-370 p
2. Joe Grengs. Job accessibility and the modal mismatch in Detroit. Journal of Transport Geography 18 (2010) 42–54 p.
3. Бугроменко В.Н. Транспорт в территориальных системах. Москва. 1987 г. 112 с.
4. Иванов, М.В. Развитие транспортной инфраструктуры региона: факторы, направления инструментальной оценки: дис. канд. экон. наук: 08.00.05 / М.В. Иванов. – Н. Новгород, 2016. – 196 с.
5. Кремер Д.В. Анализ транспортной связанности территории вокруг крупнейших муниципальных образований Д.В. Кремер // Вестник совета молодых ученых и специалистов Челябинской области. – 2020. – №2 (29), Т. 1. – С. 64-67 (Дата обращения: 25.04.2023). *Ученые заметки ТОГУ» Том 7, № 4, 2016 // http://pnu.edu.ru/media/ejournal/articles-2016/TGU_7_280.pdf (мужожат вақти: 25.04.2023).*
6. Исаев А. А. Фарғона водийси транспорти ривожланишининг географик жиҳатлари. 11.00.02 география фанлари номзоди илмий даражасини олиш учун ёзилган диссертация. Т, 2009.
7. Қўзиёв А. Ў. Ер усти транспорт тизимининг оптимал ривожлантириш усуллари (Сурхондарё вилоятида юк ташиш ишлари мисолида).05.22.10

техника фанлари номзоди илмий даражасини олиш учун ёзилган. диссертация. Т, 2010.

8. С.А. Тархов. Пространственные закономерности эволюции транспортных сетей. тема диссертации и автореферата по ВАК РФ 25.00.24, доктор географических наук. Москва (2002).

9. Никольский И. В. География транспорта СССР. - М., Изд-во Моск. ун-та, 1978. - 286 с.

10. Омонтурдиев А.М. Перспективы формирования и развития южного транспортного коридора и улучшение геоэкономического и геополитического потенциала Узбекистана // "Экономика и социум" №9 100) 2022 www.iupr.ru.

11. Komilova, N., Makhmudov, B., & Latipov, N. (2023). Study of crimes in the city of Kokand using GIS technologies and sociological questionnaires. Visnyk of VN Karazin Kharkiv National University, series" Geology. Geography. Ecology", (59), 125-139.

12. Зоҳидов А. А. Марказий Осиё транспорт тизимини самарали бошқариш механизмини такомиллаштириш. Иқтисодий фанлари доктори даражасини олиш учун ёзилган диссертация. – Т., 2018.

13. Komilova, N. K., & Latipov, N. F. (2022). FACTORS AFFECTING THE ECOLOGICAL STATUS OF INDUSTRIALIZED CITIES AND MEASURES TO MONITOR THEM (ON THE EXAMPLE OF NAVOI REGION). Экономика и социум, (2-2 (93)), 199-206.

14. Информация об итогах работы, проделанной Минтрансом до конца 2022 года. <https://mintrans.uz/2022yilhisobot> (Дата обращения: 2.04.2023 й)

15. Закон Республики Узбекистан «О транспорте» ЗРУ-706 от 09.08.2021 г. <https://lex.uz/docs/5563039>

16. Ўзбекистон Республикаси Президентининг “2022 — 2026 йилларга мўлжалланган Янги Ўзбекистоннинг Тараққиёт Стратегияси тўғрисида” ПФ-60-сон Фармони, 28.01.2022 йил. <https://lex.uz/docs/5841063>

17. Faxriddin o'g'li, L. N. (2023). ASSESSMENT OF WATER QUALITY AND HEALTH PROBLEMS IN NAVOI PROVINCE CITIES. NEW INTEGRATIONS OF MODERN EDUCATION IN UNIVERSITIES, 87.

18. The Effect of Transport Cost on Housing Affordability: Experiences from the Bandung Metropolitan Area, Indonesia

19. Ugli, L. N. F. (2019). Geourbanistic's role in socio-economic geography. International scientific review, (LXV), 47-50.

20. А. Ў. Қўзиёв., А. Х. Муратов Юк жўнатувчиларга транспорт хизмати кўрсатишни такомиллаштириш./ SCIENTIFIC PROGRESS VOLUME 2 | ISSUE 2 | 2021. ISSN: 2181-1601

21. Latipov, N. (2022). Shaharlar va ularning ekologik muhit bilan bog'liqligi. Scienceweb academic papers collection.

22. Latipov, N. (2022). УРБОЭКОЛОГИЯ-ГЕОГРАФИЯ ВА ЭКОЛОГИЯНИНГ ФАНЛАРАРО СИНТЕЗИ. Scienceweb academic papers collection.

23. Komilova, N. K., & Latipov, N. F. (2022). Analysis of existing methodological approaches in assessing the quality of the environmental condition of cities. Экономика и социум, (12-1 (103)), 161-165.

24. Жамоат транспорти тизимини ислоҳ қилиш чора-тадбирлари тўғрисидаги 59-сон Президент қарори 2023 йил 16 февраль, ПҚ-59-сон

25. Komilova, N. K. (2024). The Importance of Anthropogenic Influence in Assessing the Ecological Condition of Cities in Uzbekistan (in the Case of Navoi). Baghdad Science Journal, 21(4), 1214-1214.

26. Аҳолига транспорт хизмати кўрсатиш ҳамда шаҳарлар ва қишлоқларда автобусларда йўловчилар ташиш тизимини янада такомиллаштириш чора-тадбирлари тўғрисида. ПҚ-2724-сон.2017 й.