

УДК 91.31:6Т (575.1)

*Усманов З.К.,  
старший преподаватель, PhD, кафедра «География»,*

*Ташкентский Государственный  
Педагогический Университет им. Низами,*

*Исломов И.Н.  
старший преподаватель, кафедра «География»,*

*Ташкентский Государственный  
Педагогический Университет им. Низами,*

*Ербосынова Н.У.  
магистр, Ташкентский Государственный  
Педагогический Университет им. Низами*

## **ДИНАМИКА РАЗВИТИЯ И ГЕОГРАФИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА**

*Аннотация:* Узбекистан имеет сложный рельеф, и автомобильный транспорт наряду с другими видами транспорта имеет важное значение для экономики страны, что определяет географию автомобильного транспорта.

*Ключевые слова:* автомобильный транспорт, география, инфраструктура, транспортно-географическая модель.

*Usmanov Z.K.,  
Senior Lecturer, PhD,  
Department of Geography Tashkent State  
Pedagogical University named after Nizami,*

*Islomov I.N.  
Senior Lecturer,  
Department of Geography Tashkent State  
Pedagogical University named after Nizami,*

*Erbosynova N.U.*

## **DEVELOPMENT DYNAMICS AND GEOGRAPHY**

### **ROAD TRANSPORT**

***Abstract:** Uzbekistan has a difficult terrain, and road transport, along with other types of transport, is important for the country's economy, which determines the geography of road transport.*

***Key words:** road transport, geography, infrastructure, transport-geographic model.*

В статье обосновано влияние географических, экономических, демографических и других факторов и закономерностей, оказывающих воздействие на динамику и географию развития автомобильного транспорта. Узбекистан имеет сложный рельеф, и автомобильный транспорт наряду с другими видами транспорта имеет важное значение для экономики страны. Всё это предопределяет развитие автомобильного транспорта в регионах[1].

Узбекистан имеет развитую сеть автомобильных дорог международного, республиканского и местного значения. В 2019 году в введении ГАК “Ўзавтойўл” длина автомобильных дорог общего пользования составляла 42,0 тысяч км. По своему значению 4,0 тысяч км (9,3%) дорог относятся к международным, 14,1 тысяч км (33,0%) – дороги общегосударственного значения, а также 24,6 тысяч км (57,7%) – дороги областного и местного значения. За 2005-2019 годы протяжённость дорог общего пользования выросла на 698 км, или 121,3%[2].

Вообще за годы независимости, начиная с 1996 года, объём грузоперевозок на автомобильном транспорте последовательно растёт. Всё это способствует повышению доли данного вида транспорта в перевозке грузов. В течение 1991-2019 годов в общем объёме перевозки грузов всеми видами транспорта доля автомобильного транспорта выросла с 67,8% до 88,4%. В свою очередь, такую же положительную динамику можно наблюдать и в грузообороте транспорта за период с 1991 года по 2019 год,

когда объём грузооборота автомобильного транспорта возрос с 5,5 млрд.тонн км. до 13,6 млрд.тонн км., или в 2,5 раза[3]. Осуществление множества проектов по развитию инфраструктуры автомобильного транспорта в регионах породило необходимость разработки методики оценки уровня обеспеченности регионов автомобильными дорогами и обоснования строительства автомобильных дорог[4]. Анализ оценки по интегральному методу показывает, что самый высокий уровень интегральных показателей обеспеченности автомобильными дорогами по регионам наблюдается в Сырдарьинской (97,37), Джизакской (46,19), Наманганской (44,75) областях, средние интегральные показатели выявлены в Ферганской (39,86), Хорезмской (36,78), Самаркандской (35,13), Бухарской (34,92), Андижанской (34,69) областях и в Республике Каракалпакстан (35,20). Самые низкие интегральные показатели у Сурхандарьинской (17,81), Навоийской (18,91), Ташкентской (27,40) и Кашкадарьинской (30,07) областей. Данные интегральные показатели позволили выявить регионы с высоким, средним и низким уровнем обеспеченности автомобильными дорогами.

Наличие таких диспропорций в уровне обеспеченности регионов инфраструктурой автомобильного транспорта объясняется различными объёмами занимаемых площадей и плотностью населения, объёмом ВРП, плотностью автомобильных дорог.

В этом исследовании для выявления зависимости различных явлений и параметров составлена транспортно-географическая модель. Для этого были использованы такие данные, как плотность автомобильных дорог на каждые 1000 км<sup>2</sup> территории, объём перевозки грузов, объём грузооборота на автомобильном транспорте по регионам и смоделирована корреляционная зависимость этих показателей[5].

Нас в основном интересуют изменения зависимости доли регионов в ВВП от плотности автомобильных дорог, перевозки грузов и грузооборота. Поэтому эту задачу нужно решать в обратной последовательности. Однако в

виде  $y=f(t)$  нельзя выявить с помощью регрессионного уравнения единую  $t=f^{-1}(y)$ .

Исходя из этого, было составлено регрессионное уравнение с использованием показателей плотности автомобильных дорог ( $x_1$ ), объёма перевозки грузов ( $x_2$ ), грузооборота ( $x_3$ ) автомобильного транспорта по регионам. Для этого было принято, что доля региона в ВВП ( $y$ ) посредством  $x_1, x_2, x_3$  связана в виде  $y=b_1+a_1x_1+a_2x_2+a_3x_3$ ,  $a_1, a_2, a_3, b_1$  вычислено с помощью коэффициентов и метода маленьких квадратов:  $a_1 = -0,00073$ ,  $a_2 = -0,007$ ,  $a_3 = 0,003$ ,  $b_1 = 2,297$ . Детерминационный коэффициент этой аппроксимации равен  $R^2 = 0,945$ . Отсюда видно, что коэффициент детерминации высокий, это означает, что на изменение доли регионов в ВВП сильное влияние оказывают объёмы перевозки грузов и грузооборот автомобильного транспорта. Во всех трёх состояниях коэффициенты регрессионного уравнения положительны, и соответственно рост  $x_1, x_2, x_3$  оказывает влияние на рост  $y$ , и наоборот, снижение  $x_1, x_2, x_3$  снижает  $y$ .

### Заключение

1. За годы независимости роль автомобильного транспорта в Узбекистане постоянно возрастала, и рост грузооборота этого вида транспорта в общем грузообороте возросла в 11 раз. Результаты транспортно-географического (математического) моделирования, высокий уровень коэффициента детерминации показывают, что на увеличение или снижение доли регионов в ВВП страны, косвенное воздействие оказывает деятельность автомобильного транспорта. Кроме того, моделирование показало, что чем выше доля региона в ВВП республики, тем больше степень влияния транспортно-географических показателей (Ташкентский регион). Исходя из этого, считаем целесообразным, что при развитии транспортной инфраструктуры первостепенное внимание уделять региону с наиболее высокой долей в ВВП республики (Ташкентский регион).

2. Применение интегрального метода оценки уровня обеспеченности автомобильными дорогами, показало, что большое влияние на уровень

обеспеченности территорий автомобильными дорогами оказывают площадь территорий, численность населения, объём перевозки грузов а также, уровень развития производительных сил. По результатам оценки по этой методике, целесообразно учесть транспортно-географическое положение территорий (Джизакская, Сырдарьинская области), природно-географические условия и уровень обеспеченности ресурсами, уровень социально-экономического развития (Ташкентская, Навоийская области), демографический потенциал (Андижанская, Ферганская, Наманганская области) и применение дифференцированного подхода с экономико-географических аспектов.

#### **Использованные источники:**

1. Гольц Г.А. Транспорт и расселение / Г.А. Гольц.- М.: Наука, 1981. - С.31.
2. Транспорт и связь в Узбекистане, Государственный Комитет по статистике Республике Узбекистан.–Т., 2020.- С.66.
3. Транспорт и связь в Узбекистане, Государственный Комитет по статистике Республике Узбекистан.–Т., 2020.- С.37.
4. Айрапетов А.М. Таблицы исчисления среднегодовых темпов роста, прироста и снижения. Москва. Статистика.1979. С.66
5. Пузаченко Ю.Г. Методологические основы географического прогноза и охраны среды. - М.: УРАО, 1998. – С. 212.