

УДК 91.31:6Т (575.1)

*Усманов З.К.,  
старший преподаватель, PhD, кафедра «География»,  
Ташкентский Государственный  
Педагогический Университет им. Низами,  
Махамдалиев Р.Ю.,  
к.г.н., доцент, кафедра «География»  
Чирчикский Государственный  
Педагогический Институт Ташкентская область  
Курбанкулов Ж.С.  
магистр, Ташкентский Государственный  
Педагогический Университет им. Низами*

**РАЗВИТИЕ НАЦИОНАЛЬНОЙ СИСТЕМЫ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА И ЕЁ ОСОБЕННОСТИ**

*Аннотация:* рациональная организация железнодорожного транспорта позволяет объединить территории, снизить уровень транспортноёмкости экономики регионов, повысить транзитный потенциал регионов.

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

*Usmanov Z.K.,  
Senior Lecturer, PhD, Department of Geography,  
Tashkent State Pedagogical University named  
after Nizami,  
Makhamadaliev R.Yu.,  
Candidate of Geography, Associate Professor,  
Department of Geography  
Chirchik State Pedagogical Institute  
Tashkent region  
Kurbankulov Zh.S.*

**DEVELOPMENT OF THE NATIONAL RAILWAY TRANSPORT  
SYSTEM AND ITS FEATURES**

***Abstract:** rational organization of railway transport allows to unite territories, reduce the level of transport capacity of the regional economy, and increase the transit potential of regions.*

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

В статье исследованы, территориальные особенности развития железнодорожного транспорта Узбекистана. Железнодорожный транспорт по сравнению с другими видами транспорта отличается низкой себестоимостью, все-сезонностью перевозки грузов и пассажиров, возможностями перевозки больших объёмов грузов на дальние дистанции[1]. Кроме того, в процессе электрификации железных дорог этот вид транспорта всё в большей степени отвечает критериям экологичности. Все эти факторы определяют то, что и в будущем железнодорожный транспорт останется одним из основных в республике.

По объёму перевозки грузов железнодорожный транспорт занимает второе место после автомобильного транспорта, хотя его доля последовательно снижается. В 2019 году на долю железнодорожного транспорта приходилось 5,9% перевезённых грузов, хотя этот показатель в 1995 году составлял 14,5%. В 1991 году доля железнодорожного транспорта в общем объёме перевозки грузов составляла 10,3% и за последние 28 лет сократилась в 1,7 раза[2].

По плотности железных дорог регионы имеют разные показатели, что оказывает влияние на их развитие. В 2005-2019 годах плотность железных дорог по республике возросла на 5 км. на 10000 км<sup>2</sup>. Самые высокие показатели плотности железных дорог выявлены в Сырдарьинской области и составляют 377,8 км. Также, высокие показатели имеют Андижанская (362,3

км) и Ферганская (338,2 км.) области. В то же время низкие показатели плотности железных дорог наблюдаются в Навоийской (42,3 км), Бухарской (122,4 км) областях и Республике Каракалпакстан (55,3 км). Плотность железных дорог увеличилась в Наманганской области на 46,9 км., в Кашкадарьинской – на 39 км., в Сурхандарьинской – на 34,1 км., в Сырдарьинской – на 24,4 км. В Андижанской, Джизакской и Ферганской областях, наоборот, плотность железных дорог сократилась[3]. В остальных регионах изменения не наблюдались. Проведённый анализ показывает, что плотность железных дорог общего пользования по регионам во многом зависит не от социально-экономического развития регионов, а от природных факторов. Это связано в первую очередь с тем, что площадь некоторых регионов очень большая, тогда как площадь остальных регионов маленькая.

Выявление степени влияния развития железных дорог на социально-экономическое развитие регионов является важной задачей. Транспортно-географическое моделирование функционирования железнодорожного транспорта позволяет изучить влияние железнодорожного транспорта на социально-экономическое развитие регионов, что в свою очередь, позволит оценить и выявить причины взаимной зависимости показателей системы[4].

Исходя из того, что нас интересует влияние развития основных показателей железнодорожного транспорта на долю регионов в ВВП, нужно будет составить математическую задачу. Поэтому составлено регрессионное уравнение с использованием показателей плотности железных дорог ( $x_1$ ) и объёма перевозок грузов ( $x_2$ ) на железнодорожном транспорте по регионам. Для этого принимаем, что доля регионов в ВВП ( $y$ ) связана с  $x_1$ ,  $x_2$ , и выражается в виде  $y=b_1+a_1x_1+a_2x_2$ , вычисляем  $a_1, a_2, b_1$  с помощью коэффициентов и метода маленьких квадратов, где :  $a_1=-0,015$ ,  $a_2=0,001$ ,  $b_1=-1,013$ . Коэффициент детерминации этой аппроксимации  $R^2$  равен 0,78. В общей модели рост  $x_2$  вызывает рост  $y$  в большей степени, чем  $x_1$ . Именно для определения степени влияния плотности железных дорог, объёма перевозок грузов на изменение доли региона в ВВП влияние каждого показателя было

изучено по отдельности. Видно, что коэффициент детерминации по сравнению с предыдущим показателем очень высок. Это доказывает то, что на долю регионов в ВВП большее влияние оказывает объём перевозок грузов, чем плотность железных дорог по регионам. В обоих случаях, исходя из того, что коэффициенты регрессионного уравнения положительны, соответственно рост  $x_1$ ,  $x_2$  оказывает влияние на повышение  $y$ .

Геополитическое положение Республики Узбекистан, разнообразие природных ресурсов, производственных условий, необходимость обеспечения сбалансированного развития между регионами требуют всестороннего развития транспортно-логистической системы. Развитие транспортно-коммуникационной инфраструктуры, формирование транспортно-логистической сети определено правительством страны как стратегическое направление модернизации и развития экономики[5]. Формирование транспортно-логистической системы в развитых странах было вызвано экономическими факторами под воздействием ряда условий. В частности, уровень развития производительных сил, специализация и кооперация страны на внутреннем и внешнем рынках, уровень технологического развития, характер рыночных отношений оказывают воздействие на методы, формы и механизмы формирования транспортно-логистической системы.

На развитие и формирование ТЛС в Узбекистане непосредственное влияние оказывают уровень экономического развития регионов и географическое положение. В 2019 году высокие показатели имели только г.Ташкент, Навоийская и Ташкентская области. Данные регионы добились таких результатов благодаря выгодному экономико-географическому положению, уровню развития экономики, структуре промышленного производства, демографическому потенциалу, крупным агломерационным образованиям.

С обретением государственной независимости, руководство Узбекистана уделяет особое внимание системному развитию и устранению существующих проблем в транспортной системе страны, и доведению

соответствия её до международных стандартов. С этой точки зрения выявление проблем, связанных с совершенствованием территориальной структуры транспортной системы, и определение основных направлений её развития, имеет наиважнейшее значение.

Доля автомобильного транспорта в перевозке грузов и пассажиров всеми видами транспорта составляет, соответственно, 88,4% и 98,5%. Из этого можно сделать вывод, что конкурентоспособность автомобильного транспорта по сравнению с железнодорожным транспортом постоянно возрастает, но если данное состояние для автомобильного транспорта имеет положительное значение, то с учётом того, что перевозки на железнодорожном транспорте в 3-5 раз дешевле, возникают определённые проблемы в социально-экономическом развитии регионов[6].

В то же время при совершенствовании территориальной структуры транспортной системы важно учитывать плотность автомобильных и железных дорог по регионам. Наличие диспропорций между территориями и регионами в плотности автомобильных и железных дорог в первую очередь детерминировано природно-географическими факторами. Так, если территории Республики Каракалпакстан, Навоийской и Бухарской областей относительно большие, то Андижанская, Ферганская, Наманганская и Сырдарьинская области занимают небольшую площадь. Соответственно, в регионах с большой площадью и низкой плотностью автомобильных дорог транспортная ёмкость экономики очень высокая, что в свою очередь оказывает отрицательное воздействие на их социально-экономическое развитие, совершенствование территориальной структуры производительных сил. Высокие показатели транспортной ёмкости некоторых регионов связаны с достаточно высоким уровнем развития тяжёлой промышленности (Ташкентская, Навоийская, Кашкадарьинская и Бухарская), в то же время в Республике Каракалпакстан высокий уровень связан с большой площадью и слабым уровнем развития промышленности.

Высокий уровень транспортёмкости ряда регионов создаёт проблемы в устранении диспропорций между регионами и обеспечении стабильного социально-экономического развития.

## **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

1. В транспортной системе страны железнодорожный транспорт имеет большое значение, и после организации единой железнодорожной транспортной системы, социально-экономическое развитие отдельных регионов ускорилось. Кроме того, в уровне обеспеченности территорий железнодорожным транспортом, существуют разные диспропорции, что объясняется большой площадью отдельных территорий, уровнем их социально-экономического развития. В составленных картах, отражен уровень развития железнодорожного транспорта на территориях. Карты были составлены с помощью метода интервальной оценки Стёрджесса, который отличается удобностью.

2. Существующие диспропорции между регионами по плотности железных дорог, объёму перевозок грузов и грузообороту повышают транспортёмкость ВРП, создают определённые сложности в устранении территориальных диспропорций в социально-экономическом развитии. Результаты проведённого транспортно-географического (математического) моделирования показывают, что на изменение доли регионов в ВВП республики большее влияние оказывает объём перевозок грузов, чем плотность железных дорог по регионам, исходя из чего представляется целесообразным в регионах с небольшой (Андижанская, Наманганская, Ферганская, Сырдарьинская, Хорезмская области) и средней площадью увеличить строительство и ремонт автомобильных дорог, в регионах с большой площадью (Республика Каракалпакстан, Навоийская и Бухарская области) повысить уровень плотности железных дорог, что позволит преимущественно развивать тяжёлую промышленность.

3. Опыт развитых стран показывает, что на формирование транспортно-логистической системы (ТЛС), решающее значение оказывают, экономико-

географическое положение (Ташкентская область), транспортно-географическое положение (Сырдарьинская, Джизакская, Самаркандская области), природные условия и ресурсы (Республика Каракалпакстан, Кашкадарьинская, Бухарская области), объём экономики, структура производительных сил и специализация на мировом рынке. Исходя из происходящих структурных изменений в промышленности нашей страны, необходимо усилить специализацию транспортно-логистической системы страны на поставку продукции машиностроения, легкой промышленности, продовольственной и плодоовощной продукции. Вместе с тем, целесообразно, создание единого транспортно-логистического пространства и всеобъемлющего сотрудничества со странами Центральной Азии, с учётом транспортно-транзитного потенциала нашей страны.

#### **ИСПОЛЬЗОВАННЫЕ ИСТОЧНИКИ:**

1.Сидоров В.П., Проблемы отечественной географии транспорта, Вестник Удмуртского Университета, 2012. Вып. 4, С.149

2.Транспорт и связь в Узбекистане, Государственный Комитет по статистике Республике Узбекистан.–Т., 2020.- С.47.

3.Транспорт и связь в Узбекистане, Государственный Комитет по статистике Республике Узбекистан.–Т., 2020.- С.52.

4.Гасников А.В., Кленов С.Л. и др. Введение в математическое моделирование транспортных потоков - М.: МФТИ, 2010.С.360 с.

5.Абдуназарова Г. На виражах транзита. Журнал «Экономическое обозрение», 2007г., №6, С.28.

6.Транспорт и связь в Узбекистане, Государственный Комитет по статистике Республике Узбекистан.–Т., 2020.- С.28,31.