

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

Омонтурдиев Абдулазиз Мамаюсупович
преподаватель кафедры “Географии”
Термезского государственного университета
Термез, Узбекистан

ТЕРРИТОРИАЛЬНЫЙ СОСТАВ И РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ УЗБЕКИСТАНА

Аннотация. В данной статье описано формирование транспортных систем Республики Узбекистан, особенности и различия территориального состава транспортных сетей. Также отражены различия в региональной структуре транспортных сетей и направления дальнейшего совершенствования транспортных систем страны.

Ключевые слова: Транспорт, транспортная система, транспортные сети, территориальная структура, автомобильный транспорт, железнодорожный транспорт, воздушный транспорт, трубопроводный транспорт, логистика, транзит.

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

Omonturdiev Abdulaziz Mamayusupovich
Lecturer at the Department of Geography
Termez State University
Termez, Uzbekistan

TERRITORIAL COMPOSITION AND DEVELOPMENT OF TRANSPORT SYSTEMS OF UZBEKISTAN

Abstract.

This article describes the formation of transport systems in the Republic of Uzbekistan, the features and differences in the territorial composition of transport networks. It also reflects the differences in the regional structure of transport networks and the directions for further improvement of the country's transport systems.

Keywords: Transport, transport system, transport networks, territorial structure, road transport, rail transport, air transport, pipeline transport, logistics, transit

Узбекистан расположен в центре Центральной Азии, вдали от Мирового океана, его территория составляет 448,9 тыс. км², население – более 37 млн человек (2023 г.).

Узбекистан был регионом стратегического значения в соединении Востока и Запада, особенно во времена Великого Шелкового пути (II-XVI

вв.). В те времена для перевозки грузов использовались лошади и верблюды, и их можно считать уникальной транспортной системой того времени.

С формированием и развитием транспортной системы страны мы можем наблюдать появление промышленности и создание новых поселений. В основном они разделены на этапы в зависимости от формирования и развития транспортных сетей страны. Например, строительство крупных автомагистралей началось после 1940-х годов. До этого в стране формировались преимущественно железнодорожные пути (табл. 1).

Периоды развития транспортной системы Узбекистана

№	Периоды	Краткое описание этапы
1.	I - период. С конца XIX века до начала Второй мировой войны (конец XIX века и 1940-е годы)	Первые железнодорожные линии запущены в Центральной Азии, в том числе в Узбекистане
2.	II - период. Период от Второй мировой войны до независимости (1941-1991 гг.)	Со строительством Великого Узбекского тракта, расширением транспортной инфраструктуры на территории Узбекистана, появлением внутренних автомобильных дорог страны
3.	III- период - Период от независимости до 2016 г. (1991-2016 гг.)	Узбекистан добился дорожной независимости.
4.	IV - период. —новая эра после 2016 года.	Новая эра установления транспорт экономических связей между странами Центральной Азии

Таблица составлена автором

В конце 19 века и до 1940 года основные населенные пункты Средней Азии связывали в основном железнодорожные линии. В частности, в 1888 году была построена Прикаспийская железная дорога, соединившая Каспийское море с Самаркандом, а в 1899 году — с Ташкентом. Железнодорожные пути были построены и в других регионах Средней Азии. В частности, прокладка железной дороги в пустынях Каракумов считалась для того времени новым проектом в железнодорожном строительстве.

В начале 1906 года была введена в эксплуатацию железная дорога на Ташкент и открыт прямой путь в Россию для Средней Азии. Также были построены новые железнодорожные линии, такие как Амударья-Термиз

(1925 г.), Термез - Жаркурган и Фергана - Кызылкия (1926 г.), Андижан-Тентаксой (1927 г.) [157.].

Поэтому в этой связи А.А. Исаев считает, что «транспорт стран Центральной Азии, в том числе и Республики Узбекистан, является односторонним, преимущественно в северном (меридиональном) направлении». Первыми железными дорогами стала Красноводск (ныне Туркменбаши)-Андижанская железная дорога, соединившая Среднюю Азию с Россией, в 1899 году. В 1906 году была построена Ташкентско-Оренбургская железная дорога [1; -153 б].

Первоначально построенная для военных целей, железная дорога позже широко использовалась для перевозки сельскохозяйственной продукции, особенно хлопка, шелка и сухофруктов. Газ, сахар, металл и другая продукция производства из России доставлялись в Среднюю Азию преимущественно по железной дороге.

В 1916 году было завершено строительство железной дороги от Когона до Термеза, и из Бухары в Термез были доставлены первые грузы [3;].

И.В. Никольский в «Географии транспорта» отмечал, что к 1940 году общая протяженность железных дорог Средней Азии составляла 4100 км [6;].

К 1940 году на территории нашей страны были развиты новые железные дороги, на их базе были запущены промышленные предприятия (хлопкоочистительные машины), началось производство уникальных материалов, сформировался фундамент отрасли. В этот период железнодорожный транспорт был лидером транспортной системы Узбекистана.

II – период. В этот период, охватывающий с начала Второй мировой войны по 1991 год, преимущественно изучаются особенности формирования автомобильных дорог.

Одной из важнейших магистралей автомобильного транспорта нашей страны является Большой Узбекский тракт. Также эта дорога, считающаяся сегодня одной из основных магистралей транспортной системы республики,

была построена в 1940-1941 годах и соединила Ташкент с Термезом, ее длина составляет 708 км.

Кроме того, на этом этапе были построены автодороги Ташкент-Коган, Газалкент-Чирчик-Ташкент, а по плотности автомобильных дорог Узбекистан занял первое место в Центральной Азии.

В начале 20 века в Узбекистане было 27 000 км автомобильных дорог, и они использовались в основном для караванных путей. Из них 2000 км дорог покрыты камнем и гравием, строительство асфальтобетонных дорог началось в 1954 г., цементно-бетонных — с 1962 г. [8; 13-14 стр].

В 1960-1980-х годах была построена Ташкентская кольцевая дорога. Эта дорога стала важной в регулировании городского транспорта.

На этом этапе сформировались не только железные и автомобильные дороги, но и трубопроводный транспорт. В качестве примера были построены магистральные газопроводы Жаркок-Бухара-Самарканд-Ташкент-Шимкент (1960 г.), Газли-Челябинск. Наряду с созданием дорожной инфраструктуры на территории страны основное место в составе грузов заняли нефть, хлопковое волокно, уголь, изделия из древесины, минеральные удобрения.

Следующий III период – В независимости с 1991 по 2016 год это был этап, заложивший основу нынешней и будущей транспортной системы, создал ее нормативно-правовую базу, а главное, развил единую транспортную систему. В нем многие аспекты транспортной системы выросли в новом виде, в этот период формирование единых транспортных систем было определено как неотложная задача, была достигнута автономия.

На данном этапе большое значение в интеграции транспортной системы Узбекистана в мировую экономику имеет новый проект – восстановление Великого Шелкового пути. В настоящее время проект Шелкового пути соединяет страны Центральной Азии с Востока с Китаем, Турцией и европейскими странами.

Прежде всего, реализация транспортного проекта ТРАСЕКА (Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия) на основе программы ТАСИС стран Центральной Азии и Кавказа укрепила транспортные связи Европы и Центральной Азии [1].

О проекте первый президент Республики Узбекистан сказал, что «реализация данного проекта откроет альтернативную и стабильную возможность для стран, не имеющих морского пути, соединиться с Трансьвропейской и Трансазиатской транспортными сетями».

Со строительством дороги Таджан-Серахс-Мешхед проект Великого Шелкового пути принял новое направление. Это строительство длилось 5 лет. (Протяженность этой железной дороги составляет 295 км, из них 130 км — по территории Туркменистана, 165 км — по Ирану).

По имеющимся данным, расстояние перевозки грузов по новым альтернативным коридорам из Узбекистана до ближайших портов сократилось с 5700 км до 3700 км, а 50% экспортируемых грузов пришлось на эти дороги. Кроме того, климат региона позволяет использовать его без перерывов в течение всего года. Если мы потратим более 100 долларов за тонну на доставку узбекского хлопка в украинские порты через Казахстан и Россию, то этот груз составит 55 долларов при транспортировке через ТРАСЕКА (Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия) [4; 65-68 б].

IV период. В последние годы были реализованы новые реформы в сфере транспорта. Одним из примеров является восстановление транспортных и торговых связей республики с соседними странами, а также быстрая реализация транспортных реформ, формирование и развитие удобных и дешевых, коротких маршрутов, безопасные виды транспорта, что позволило нам выделить последний этап лди. Одним из наиболее важных изменений стало создание единого Министерства транспорта путем объединения транспортных отраслей и наше исследование как новый этап развития транспортных систем после обретения независимости.

Кроме того, в последнее время в стране реформируются все отрасли. В 2018 году модернизирован и введен в эксплуатацию железнодорожный вокзал Ташкент-Южный, с вокзала запущены поезда по всем местным направлениям.

В настоящее время руководством республики проводится большая работа по структурному и территориальному совершенствованию данной отрасли. В частности, важное значение для последовательного совершенствования системы государственного управления в сфере транспорта имеет создание Министерства транспорта на основе Указа Президента Республики Узбекистан №ПФ-5647 от 2019 года получила развитие транспортная система Узбекистана.

Также в 2021 году особое значение имело принятие Закона о транспорте, состоящего из 45 статей, в целях регулирования отношений в сфере транспорта (9 августа 2021 г., O'RQ-706).

В октябре 2023 года в железнодорожной системе был произведен ряд изменений и запущены новые предприятия на базе железных дорог Узбекистана (Таблица 2).

Также в последние годы реализуется несколько региональных проектов, имеющих значение для транспортных и торговых отношений Узбекистана. К числу крупнейших относятся железнодорожный проект Китай-Кыргызстан-Узбекистан Термиз-Мазари-Шариф-Кабул-Пешовар и др.

Железные дороги Узбекистан				
Железнодорожная инфраструктура (Темирйўлинфратузилма)	Железнодорожная карго (Темирйўлкарго)	Железнодорожная экспресс (Темирйўлэкспресс)	Узжелезнодорожная пассажир (Ўзтемирйўйўловчи)	Социальные службы (Темир йўл ижтимоий хизматлар)
Деятельность единого диспетчерского центра дорожного хозяйства, электроснабжения, сигнализации и связи, локомотивного хозяйства и грузовых станций	Осуществление услуг по грузоперевозкам, поддержание и развитие грузового вагонного и контейнерного хозяйства, организация логистических центров и терминалов.	Оказание услуг по перевозке пассажиров на высокоскоростных электропоездах	Обеспечение работы станций	Содержание детских лагерей, медицинских, культурно-просветительских и спортивных объектов

Таблица 2. Структура железных дорог Узбекистана. Авторская разработка

Нет сомнений в том, что железнодорожный проект Китай-Кыргызстан-Узбекистан сблизит такие страны, как Кыргызстан, Узбекистан и Туркменистан, в плане транспортных отношений с Китаем. Проект Термез-Мазари-Шариф-Кабул-Пешавар приблизит Центральную Азию к Пакистану, Индии и странам вдоль Аравийского моря, а также предоставит возможность расширить торговлю с ними. Это позволит сократить время доставки только между Узбекистаном и Пакистаном примерно на пять дней. Стоимость перевозки грузов также снизится как минимум на 40 процентов.

Узбекистан становится одним из важнейших центров международного сотрудничества. В частности, были восстановлены добрососедские и дружественные отношения со странами Центральной Азии. Только за 2019-2022 годы объем торговли между Узбекистаном и Казахстаном увеличился в 1,4 раза, с Кыргызстаном – в 1,5 раза, с Таджикистаном – в 1,4 раза, с Туркменистаном – в 1,7 раза.

Транспортная система Узбекистан определяется следующим образом в Законе о транспорте. Транспортная система Республики Узбекистан состоит из автомобильного, железнодорожного, воздушного, водного, электрического транспорта, метрополитена и объектов транспортной инфраструктуры, образующих единую транспортную систему [9; 3-б].

Транспорт имеет большое значение в экономическом развитии республики, в транспортной сфере создается 20% сферы услуг страны. В 2022 году всеми видами транспорта в Узбекистане перевезено более 1420,3 миллиона тонн грузов и 6988,0 миллиона пассажиров. 90% грузов приходится на автомобильный транспорт, 5% на железнодорожный транспорт, 4% на трубопроводный транспорт. Также грузооборот на автомобильном транспорте достигает 20,5 млрд т-км (табл. 3).

Автомобильные дороги имеют большое значение в транспортной инфраструктуре страны, их протяженность составляет 42,9 тыс. км, из них международных — 3,9 тыс. км, государственных — 14,1 тыс. км, а местного

значения — 24,9 тыс. км (общая протяженность автомобильных дорог мира составляет 28 млн км).

В республике большое значение в транспортной системе страны имеют дороги международного значения (М39, М34, М37, М41, А373, А380 и др.) (рис. 1). Транспортный поток в них увеличивается с каждым годом. Например, по трассе М39 Ташкент-Термиз должно двигаться 20 000 автомобилей в час, а в настоящее время движется 80 000 автомобилей [14;].



Рисунок 1. Карта-схема международных автомобильных дорог Узбекистана.

Источник: Комитет автомобильных дорог республики.

По данным, 25% всех дорожно-транспортных происшествий происходят из-за плохих дорожных условий. В 2024 году в нашей республике произошло менее 10 000 дорожно-транспортных происшествий. Особенно высокий индекс он имеет на международных автомагистралях, таких как М39, М41, А-373, с интенсивным транспортным потоком. Эти участки дороги соответствуют районам Самарканда и Гузара, Жаркургана и Денау, Туракурмана и Язьявана.

Согласно Закону Республики Узбекистан «Об автомобильных дорогах», автомобильные дороги классифицируются следующим образом. Она делится на автомобильные дороги общего пользования, улицы городов и других населенных пунктов.

Дороги являются важнейшей транспортной сетью в экономике страны, и регулярное содержание и улучшение дорог положительно влияет на экономику республики. Для информации, согласно анализу ООН, качественные дороги будут стимулировать рост экономики Узбекистана как минимум на 2 процента.

Железнодорожный транспорт занимает главное место во внешнеэкономических связях Узбекистана. Железнодорожный транспорт также является лидером по перевозке экспортных и импортных грузов. Благодаря географическому положению нашей страны ее транзитное значение велико, сегодня территорию Узбекистана пересекают около 10 транзитных магистралей. Также несопоставима роль железных дорог в экспорте республики.

Общая протяженность железных дорог страны составляет 6,2 тыс. км, протяженность железных дорог общего пользования – 4 тыс. 726,1 км. равно Железные дороги Республики Узбекистан состоят из 6 региональных железнодорожных узлов (МТУ), в том числе Ташкентского, Кокандского, Бухарского, Кунградского, Каршинского и Термезского МТУ. Всего 269 станций.

Лидерами по протяженности железных дорог в Узбекистане являются Каракалпакистан (921 км), Бухара (493 км), Кашкадарья (493 км), Навои (469 км). Напротив, Андижанская, Сырдарьинская и Хорезмская области имеют низкие показатели по протяженности железных дорог. Таким образом, можно сделать вывод, размер территории влияет на протяженность дорог (таб. 3).

По данным сайта «Глобальная экономика», в 2021 году Узбекистан займет 12-е место по грузообороту железнодорожных перевозок и 20-е место по грузообороту пассажирских перевозок. Также в последние годы наблюдается снижение пассажиропотока на железной дороге. Например, в 2014 году на квадратный километр приходилось 3467 тысяч человек, а к 2021 году — 3130 тысяч [13;].

Трубопроводный транспорт был создан в середине 20 века в связи с открытием нефтегазовых месторождений Южный Оламушук, Палванташ и Ходжабад в восточной части Ферганской долины. Трубопроводный транспорт в четыре раза дешевле железнодорожного транспорта и свободен от ненужных трудозатрат, таких как погрузка и разгрузка [2; 62-б].

Таблица 3

Протяженность дорог общего пользования по регионам, км

№	Регионы	Автомобильный дороги	Железная дорога
1	Республика Каракалпакстан	4187	921,0
2	Андижан	2457	155,8
3	Бухара	3969	493,5
4	Джизак	2540	274,1
5	Кашкадарья	3396	492,7
6	Навай	3841	469,3
7	Наманган	3168	228,1
8	Самарканд	4084	282,9
9	Сурхандарья	2843	413,2
10	Сырдаря	1447	161,5
11	Ташкент	3964	391,0
12	Фергана	4001	228,6
13	Хорезм	2165	174,7
	общий	42046	4641,9

Таблица составлена автором на основе данных Агентства по статистике при Президенте Республики Узбекистан.

Протяженность магистральных трубопроводов составляет 13,7 тыс. км, из них 10,5 тыс. км — газопроводы, остальные — трубопроводы нефти и нефтепродуктов. Например, Бухара-Урал — крупнейший газопровод (4500 км). Трубопроводный транспорт преимущественно развит в регионах Бухарской, Кашкадарьинской областей и Республики Каракалпакстан. Трубопроводный транспорт в 2010 году составил 53,7 млн тонн, в 2018 году — 72,4 млн тонн, к 2022 году — 63,5 млн тонн.

Воздушный транспорт также доминирует в перевозках грузов и пассажиров на дальние расстояния за короткий период времени. Сегодня в нашей республике действуют 14 международных аэропортов. Количество авиакомпаний - 11, а количество эксплуатируемых самолетов достигло 61.

За последние годы в ряде регионов Узбекистана открылись новые аэропорты. Среди них аэропорты Коканд, Шахрисабз и Замин были сданы в

эксплуатацию в 2024 году. Также планируется создать и отремонтировать новые аэропорты в Андижанской, Наманганской, Бухарской, Сурхандарьинской областях.

Водный транспорт в нашей стране зависит от уровня воды рек Амударья и Сырдарья, а также использования этих рек в ирригационных целях, что оказывает негативное влияние на развитие речного транспорта в республике. Особенно в Хорезмской области и Республике Каракалпакистан судоходство практически остановилось. Речной порт Термез хоть и существует в виде инфраструктуры, но на практике не имеет тенденции к развитию.

Сегодня в городе Термез на реке Амударья действует речной порт Термез. На нем установлено 17 теплоходов и 10 кранов. Также в порту имеется закрытая инфраструктура до 10 000 тонн и открытая инфраструктура на 100 000 тонн грузов, то есть склады. Из этой части Амударьи, то есть от речного порта Термез до речных портов Хайротон и Шерхан в Афганистане, налажено судоходство.

Основным результатом транспортной деятельности являются грузовые и пассажирские перевозки. В этом плане виды транспорта имеют разный потенциал. В 2022 году общий объем грузов, перевезенных по республике, составит 1420,9 миллиона тонн, из них 1 284,1 млн. тонн автомобилей, 73,4 млн тонн железных дорог, 63,5 млн тонн трубопроводов и 10,2 млн тонн воздушного транспорта. Также, если всего по нашей республике было перевезено 6 миллионов 245,3 миллиона пассажиров, то 6 миллионов 092,5 миллиона из них перевезено автомобильным транспортом.

Из статистических данных известно, что в перевозках грузов и пассажиров в Узбекистане основное место занимает автомобильный транспорт. Этот вид транспорта объясняется мобильностью, удобством и дешевизной услуг по сравнению с воздушным и железнодорожным транспортом.

Навайская область (379,9 млн тонн), за которой следует Ташкентская область (253,2 млн тонн), является лидером по автомобильным перевозкам в республике. Эти регионы отличаются большим потенциалом минерального сырья и развитием промышленного производства. Также значительные позиции имеют Бухарская и Ферганская области. Андижанская, Ташкентская и Ферганская области считаются наиболее перспективными для пассажирских перевозок, напротив, пассажиро перевозочный потенциал таких регионов, как Сырдарьинская и Джиззакская, очень слаб (табл. 4).

В то же время общественный транспорт относительно хорошо развит в таких городах, как Ташкент, Андижан, Самарканд, Наманган, Карши и Ургенч. Есть также 22 регулярных международных автобусных маршрута. В частности, он был запущен в страны Таджикистан, Кыргызстан, Казахстан и Россию.

Всего имеется 3903 автомобильных маршрута, обслуживающих население, из них 774 городских, 2756 пригородных, 282 междугородных и 91 междугородный маршрут. У них 38 926 автомобилей, из них 5 506 автобусов.

Таблица 4

**Грузовые и пассажирские перевозки автомобильным транспортом,
01.01.2022.**

Регионы	Перевезено пассажиров, млн., чел.	Пассажирооборот, млн. пассажир/км	Перевезено грузов, млн тонн	Грузооборот, млрд т/км
Андижан	731,7	12 737	49,3	1 086
Бухара	290	9 978	67,7	2 342,8
Джизак	92	2 576	35,5	1 097,4
Кашкадарья	316	10 337	45,9	1 332
Навай	174	4 279	379,9	2 039
Наманган	449,9	8 922,3	31,6	826
Самарканд	432,8	14 014	57,3	1 466,5
Сурхандарья	281	6 448	71,7	1 146,9
Сырдарья	85	2 624	19,5	338,8
Ташкент	731	19 033	253,2	1 969
Фергана	689	15 508	61,6	1 913
Хорезм	448,4	8 412	37,8	1 065,7
г. Ташкент	1 225,3	11 932	136,4	3 036,6
<u>Республика Каракалпакстан</u>	144,6	4 209	36,7	849,5

Общи	6 092	131 012	1 284,1	20 510
------	-------	---------	---------	--------

Таблица: составлена автором на основе данных Агентства по статистике при Президенте Республики Узбекистан.

Ускорение процессов урбанизации республики, увеличение крупных городов, увеличение численности населения требуют дальнейшего развития общественного транспорта. В крупных городах, например, метро в Ташкенте, трамвай в Самарканде, троллейбус в Ургенче.

Ускорение процессов урбанизации республики, увеличение крупных городов, увеличение численности населения требуют дальнейшего развития общественного транспорта. В крупных городах, например, метро в Ташкенте, трамвай в Самарканде, троллейбус в Ургенче.

Единственная подземная дорога в Центральной Азии расположена в столичном городе Ташкенте. Ташкентское метро было запущено в 1977 году. В настоящее время протяженность линий метрополитена составляет 67,2 км и состоит из 50 станций. В 2023 году годовое количество пассажиров составит 162 миллиона человек.

Также количество автобусов, курсирующих по городу Ташкенту, превысило 1900. Есть также автобусы длиной до 18 метров. В 2023 году для общественного транспорта города приобретено еще 1000 автобусов. Из них привезли 302 электробуса.

Согласно анализу, один легковой автомобиль перевозит в среднем 4,3 пассажира в день, а один автобус перевозит в среднем 580 пассажиров в день (автобус в 135 раз эффективнее легкового автомобиля) [6;]. Также в последующие годы реализуются проекты «Зеленый город». В этих проектах общественный транспорт имеет высокий приоритет.

По данным ведомства по статистике, в 2023 году через Узбекистан было перевезено около 12 млн тонн транзитных грузов, 81,3% из которых было перевезено по железной дороге и 18,7% - автомобильным транспортом.

Сегодня Узбекистан связана с мировым сообществом железными дорогами по Балтийскому (Клайпеда), Белорусскому (Брест), Украинскому,

кавказским республикам, Ирану (Бендер-Аббас), Дальневосточному и китайскому маршрутам [12;].

Геополитическое положение республики, разнообразие природных ресурсов и производительных сил, необходимость обеспечения баланса между ними и регионами требуют формирования логистической системы, обеспечивающей движение продукции на уровне нашей страны и регионов [7; 16-с].

Система транспортной логистики позволяет рационально организовать перевозки в крупных транспортных узлах и крупных промышленных районах, привлечь дополнительные грузопотоки, повысить конкурентоспособность транспорта. За последние годы транспортно-логистические центры (ТМ) созданы в городах Ангрене, Джизаке и Самарканде. Среди них Ангренинский логистический центр занимается доставкой тяжеловесных грузов, а джизакский занимается транспортировкой, хранением и переработкой сельхозпродукции.

Заключение

Исследования показывают, что транспорт является важной отраслью экономики любого региона и является основным фактором размещения производственных предприятий. Особенно его аспекты как сети и фактора оказывают социальное воздействие. В частности, тот факт, что транспорт является базовой отраслью экономики нашей страны, повышает его значение как производственной инфраструктуры, а как фактор - одного из важных звеньев развертывания и развития транспортного производства.

На территориальный состав транспортных систем Республики Узбекистан повлияли различные факторы. Мы видим, что на формирование и развитие транспортной системы страны повлияло не только ее географическое положение, но и исторические процессы. Современное состояние транспортной сети и системы региона соответствует уровню развития и экономического развития региона.

Исходя из вышеизложенного, исследование проблем сетевой и региональной структуры и развития транспорта, определение возможностей транспортной логистики, выявление региональных особенностей является одним из актуальных направлений современных экономико-географических исследований.

Литературы

1. Isayev A.A. Transport geografiyasi. Uslubiy qo‘llanma. - T.: Mumtoz so‘z. 2019-y. - 153 b.
2. Isayev A.A., O‘zbekistonda transportdan foydalanish imkoniyatlarini takomillashtirish. geog. fan. dok. (Dsc) diss. avtoref. Samarqand: – 2024. - 66 b.
3. Ахмедов Х., Туманов Г.А., Снежка Г.Т. Формирование и развитие транспортной системы Туркменистана. Ашхабад, "Туркменистан", 1989. С.108-109.
4. Камолов. С. Развитие транспортной системы Узбекистана и возрождение великого шелкового пути // Министерство внешнеэкономических связей Республики Узбекистан. Информационный бюллетень, №1 -Т;2001., с. 65-68.
5. Назаров, М. И., & Омонтурдиев, А. М. (2024). Территориальная организация транспортного обслуживания населения Сурхандарьинской области. *Экономика и социум*, (5-1 (120)), 1459-1473.
6. Никольский И. В. География транспорта СССР. М., -1978. -284 с.
7. Усманов З. К. Ўзбекистон транспорт тизимининг худудий ташкил этилиши ва уни такомиллаштириш. Геог.фан.док (PhD). дисс. автореф. Самарқанд:,- 2020.45-б.
8. Ўроқов А.Х. Ўзбекистон республикаси худудини автомобиллар ҳаракати бўйича туманлаштириш. Тех. фан. ном. дисс.-Т:; 2009.-47 б.
9. Закон Республики Узбекистан, О транспорте от 09.08.2021 г. № ЗРУ-706
10. https://railway.uz/uz/gazhk/istoriya_zheleznykh_dorog/ (дата обращение 26.09.2023)
11. <https://daryo.uz/k/2022/04/28/qirgiziston-agroekspress-loyihasiga-qoshiladi-bu-ozbekistonga-nima-beradi> (дата обращение 25.01.2023)
12. <http://www.dp.uz/ru/content.scm?contentId=8718&topicId=6524> (дата обращение 08.09.2022)
13. https://www.theglobaleconomy.com/Uzbekistan/Railway_transport_of_goods/ (дата обращение 30.01.2024)
14. <https://daryo.uz/k/2022/04/28/qirgiziston-agroekspress-loyihasiga-qoshiladi-bu-ozbekistonga-nima-beradi> (дата обращение 25.01.2023).