

**САМАРҚАНД ДАВЛАТ УНИВЕРСИТЕТИ ҲУЗУРИДАГИ
ИЛМИЙ ДАРАЖАЛАР БЕРУВЧИ
DSc.30.05.2018.G.02.07 РАҚАМЛИ ИЛМИЙ КЕНГАШ**

ЎЗБЕКИСТОН МИЛЛИЙ УНИВЕРСИТЕТИ

УСМАНОВ ЗАКИР КАРИМОВИЧ

**ЎЗБЕКИСТОН ТРАНСПОРТ ТИЗИМИНИНГ ҲУДУДИЙ ТАШКИЛ
ЭТИЛИШИ ВА УНИ ТАКОМИЛЛАШТИРИШ**

11.00.02 – Иқтисодий ва ижтимоий география

**География фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD) диссертацияси
АВТОРЕФЕРАТИ**

Самарқанд – 2020

**География фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD) диссертацияси
автореферати мундарижаси**

**Оглавление автореферата диссертации доктора философии (PhD) по
географическим наукам**

**Contents of dissertation abstract of doctor of philosophy (PhD) on
geographical sciences**

Усманов Закир Каримович

Ўзбекистон транспорт тизимининг ҳудудий ташкил этилиши ва уни
такомиллаштириш 3

Усманов Закир Каримович

Территориальная организация транспортной системы Узбекистана и её
совершенствование 21

Usmanov Zakir Karimovich

Territorial organization of the transport system of Uzbekistan and its
improvement..... 39

Эълон қилинган илмий ишлар рўйхати

Список опубликованных работ
List of published works 43

**САМАРҚАНД ДАВЛАТ УНИВЕРСИТЕТИ ҲУЗУРИДАГИ
ИЛМИЙ ДАРАЖАЛАР БЕРУВЧИ
DSc.30.05.2018.G.02.07 РАҚАМЛИ ИЛМИЙ КЕНГАШ**

ЎЗБЕКИСТОН МИЛЛИЙ УНИВЕРСИТЕТИ

УСМАНОВ ЗАКИР КАРИМОВИЧ

**ЎЗБЕКИСТОН ТРАНСПОРТ ТИЗИМИНИНГ ҲУДУДИЙ ТАШКИЛ
ЭТИЛИШИ ВА УНИ ТАКОМИЛЛАШТИРИШ**

11.00.02 – Иқтисодий ва ижтимоий география

**География фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD) диссертацияси
АВТОРЕФЕРАТИ**

Самарқанд – 2020

Фалсафа доктори (PhD) диссертацияси мавзуси Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамаси ҳузуридаги Олий аттестация комиссиясида B2017.2.PhD/Gr13 рақам билан рўйхатга олинган.

Диссертация Ўзбекистон Миллий университетида бажарилган.

Диссертация автореферати учта тилда (ўзбек, рус, инглиз (резюме) илмий кенгаш веб-саҳифанинг (samdu.uz) ҳамда «ZiyoNet» ахборот-таълим портали (www.ziyo.net.uz) манзилларига жойлаштирилган.

Илмий раҳбар:

Қаюмов Абдуҳаким Абдуҳамидович
география фанлари доктори, профессор

Расмий оппонентлар:

Сафаров Баҳодир Шаҳриёрович
иқтисодиёт фанлари доктори

Қодиров Раҳимжон Болтабоевич,
география фанлари номзоди, доцент

Етакчи ташкилот:

Наманган давлат университети

Диссертация ҳимояси Самарқанд Давлат университети ҳузуридаги илмий даражалар берувчи DSc.30.05.2018.Gr.02.07 рақамли Илмий кенгашнинг 2020 йил «17» январь соат 14⁰⁰ даги мажлисида бўлиб ўтади. (Манзил: 140104, Самарқанд ш., Университет хиёбони, 15 уй. Самарқанд Давлат университети бош биноси, 105 хона. Тел.: (0366) 239-16-36, факс: (0366); E-mail: ik-geografiya.2018@mail.ru)

Диссертация билан Самарқанд Давлат университетининг Ахборот-ресурс марказида танишиш мумкин (№ __ рақами билан рўйхатга олинган). Манзил: 140104, Самарқанд, Университет хиёбони, 15 уй. Тел.: (0366) 233-60-87.

Диссертация автореферати 2020 йил «__» _____ да тарқатилди.
(2020 йил «__» _____ даги __-рақамли реестр баённомаси).

С.Б. Аббасов

Илмий даражалар берувчи Илмий кенгаш раиси, г.ф.д.

Қ.С. Ярашев

Илмий даражалар берувчи Илмий кенгаш илмий котиби, география фанлари бўйича PhD

А. Раҳматуллаев

Илмий даражалар берувчи Илмий кенгаш қошидаги илмий семинар раиси, г.ф.д., DSc

КИРИШ (фалсафа доктори (PhD) диссертацияси аннотацияси)

Диссертация мавзусининг долзарблиги ва зарурати. Ҳозирги даврда жаҳонда трансконтинентал ва халқаро транспорт магистралларини ривожлантиришга, транспорт-логистика тизимини шакллантириш ва улар хизмат кўрсатадиган ҳудудларини кенгайтиришга устувор аҳамият берилмоқда. Халқаро ташкилотларнинг экспертлари таъкидлаганидек, “замонавий босқичда мамлакат ва минтақаларнинг ишлаб чиқариш салоҳиятига энг катта таъсирни инфратузилма объектларини, хусусан транспорт коммуникацияларини модернизациялашга йўналтирилаётган инвестициялар кўрсатмоқда”.¹

Дунё мамлакатларида транспорт тизимининг ҳудудий таркибини такомиллаштиришга, транспорт-логистика тизимини шакллантиришга қаратилган тадқиқотлар амалга оширилмоқда. Миллий транспорт тизимини такомиллаштириш борасида мамлакатимизнинг транспорт-географик яхлитлигини таъминлаш, дунё океани портларига чиқиш транспорт магистралларини диверсификациялаш, тезювар поезд маршрутларини йўлга қўйиш, йирик туристик масканларни боғловчи транспорт коммуникацияларини ривожлантириш каби салмоқли ижобий ишлар амалга оширилди.

Мамлакатимиз мустақилликка эришгач, транспорт-географик жойлашувига кўра ҳудудларнинг ўзаро интеграциялашувини таъминлашга муҳим масала сифатида қаралмоқда. Шу сабабдан транспорт тизимларини ҳудудий ташкил этилишини иқтисодий географик жиҳатдан тадқиқ этиш, моделлаштириш ва прогнозлаштириш борасидаги илмий-амалий ёндашувларни янада ривожлантиришга эътибор қаратилмоқда. Ўзбекистон Республикасини ривожлантиришнинг бешта устувор йўналиши бўйича Ҳаракатлар стратегиясида «...йўл-транспорт инфратузилмасини янада ривожлантириш...» юзасидан муҳим вазифалар белгиланганлиги бундай илмий изланишларнинг заруратини кўрсатади.² Бу борада, жумладан, мамлакатимизда транспорт тизимларининг ҳудудий ташкил этилишини иқтисодий географик жиҳатдан комплекс ўрганишга қаратилган илмий тадқиқотлар муҳим аҳамият касб этади.

Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2017 йил 7 февралдаги ПФ-4947-сон «Ўзбекистон Республикасини янада ривожлантириш бўйича ҳаракатлар стратегияси тўғрисида»ги Фармони билан тасдиқланган 2017-2021 йилларда Ўзбекистон Республикасини ривожлантиришнинг бешта устувор йўналиши бўйича Ҳаракатлар стратегияси, Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2017 йил 14 февральдаги "2017-2018 йилларда ҳудудий автомобиль йўллари ривожлантириш дастури тўғрисида" ПҚ-2775-сон ва Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2017 йил 10

¹www.2015.tr-ebd.com.EBRD Transition Report 2015-2016. Structural Reform.

²www.Lex.uz.Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2017 йил 7 февралдаги ПФ-4947-сон «Ўзбекистон Республикасини янада ривожлантириш бўйича ҳаракатлар стратегияси тўғрисида»ги Фармони

январдаги “Аҳолига транспорт хизмати кўрсатиш ҳамда шаҳарлар ва қишлоқларда автобусларда йўловчилар ташиш тизимини янада такомиллаштириш чора-тадбирлари тўғрисида”ги ПҚ–2724 сон қарори, Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2019 йил 1 февральдаги ПФ-5647-сон “Транспорт соҳасида давлат бошқаруви тизимини тубдан такомиллаштириш чора-тадбирлари тўғрисида”ги Фармони ҳамда мазкур фаолиятга тегишли бошқа меъёрий-ҳуқуқий ҳужжатларда белгиланган вазифаларни амалга оширишга ушбу диссертация тадқиқоти муайян даражада хизмат қилади.

Тадқиқотнинг республика фан ва технологиялари ривожланишининг устувор йўналишларга мослиги. Мазкур тадқиқот республика фан ва технологиялар ривожланишининг I. «Демократик ва ҳуқуқий жамиятни маънавий-ахлоқий ривожлантириш, инновацион иқтисодиётни шакллантириш” устувор йўналишига мувофиқ бажарилган.

Муаммонинг ўрганилганлик даражаси. Транспорт географиясининг асосчилари деб тан олинган И.Коль транспортнинг иерархик моделини тузган, Л.Лаланн темир йўл тўрлари назариясини ишлаб чиққан. Кейинчалик америкалик олимлар Э.Таафе, Э.Ульман, О.Блюмлар транспорт географиясини ривожлантиришга ўз хиссаларини қўшдилар. Польшалик олимлар М.Потрыковский, Р.Доманьскийлар ўзларининг тадқиқотларида ҳудудий транспорт географиясини, унинг назариясини ўргандилар.

МДХ мамлакатларида транспорт географияси тадқиқотларига И.В.Никольский асос солган бўлса, С.Б.Шлихтер минтақавий интеграллашувнинг транспорт омилини, В.Н.Бугроменко транспортнинг ҳудудий тизимлардаги ўрнини, М.И.Галицкий транспортнинг иқтисодий географиясини, Н.Ф.Голиков инфратузилма географиясини, Н.Н.Казанский алоқа йўлларининг ҳудудий ташкил этилишини, Н.П.Каючкин ҳудудни транспорт жиҳатдан ўзлаштиришнинг географик асосларини ўргандилар.

Ўзбекистонда транспорт тизимининг ҳудудий ташкил этилиши оид илмий тадқиқотларни С.М.Ходжаев, Р.В.Набиев, М.Н.Адилов, Д.И.Менгелдин, П.Х.Махмудов каби олимлар томонидан олиб борилган. Мустақиллик йилларида И.С.Рамазонова ишлаб чиқариш кучларини ривожлантириш ва жойлаштиришда транспорт омилининг ўрни ва аҳамиятини, К.У.Ульджабаев темир йўл транспортида иқтисодий ислохотларни, Э.Каримов автомобиль транспортида юк ташишни ташкил этишни, А.Исаев Фарғона водийсидаги транспорт тизимларини ривожлантиришнинг географик жиҳатларини тадқиқ қилганлар.

Бироқ, ҳудудларнинг транспорт-географик ўрни ва транзит салоҳияти, транспорт тармоқларини иқтисодий географик моделлаштириш ва хариталаштириш, транспорт-логистика тизимининг ҳудудий таркиби ҳозирги кунгача етарли даражада ўрганилмаган.

Диссертация мавзусининг диссертация бажарилган олий таълим муассасасининг илмий-тадқиқот ишлари билан боғлиқлиги. Диссертация

тадқиқоти Ўзбекистон миллий университети илмий тадқиқот ишлари режасининг А-2-62 «Рақобатли бозорлар ўсиши шароитида минтақавий агросаноат ишлаб чиқаришини ривожлантириш стратегияси (2015-2017 йй.)» амалий тадқиқотлар лойиҳаси ҳамда Тошкент Давлат иқтисодиёт университети ҳузуридаги «Ўзбекистон иқтисодиётини ривожлантиришнинг илмий асослари ва муаммолари» Илмий-тадқиқот марказининг Ф1-Фа-1-16435 ФА-Ф1-Г005 «Миллий иқтисодиётнинг ахборотлашган ривожланишининг илмий-услубий асослари» (2012-2016 йй.)» фундаментал тадқиқотлар лойиҳаси доирасида бажарилган.

Тадқиқотнинг мақсади Ўзбекистон автомобиль ва темир йўл транспортининг ҳудудий ташкил этилишини такомиллаштиришга қаратилган таклиф ва тавсияларни ишлаб чиқишдан иборат.

Тадқиқотнинг вазифалари:

транспорт тизимини ҳудудий ташкил этилишининг замонавий хусусиятлари ва тенденцияларини, уларни иқтисодий географик жиҳатдан тадқиқ қилишнинг илмий-амалий асосларини ва ёндашувларини, ҳуқуқий асосларини таҳлил қилиш;

Ўзбекистон транспорт тизимида автомобиль транспортининг тутган ўрнини очиб бериш, автомобиль транспорти фаолияти ва инфратузилмасининг ҳудудлар ижтимоий-иқтисодий ривожланишига таъсирини моделлаштириш;

ҳудудларнинг автомобиль йўллари билан таъминланганлик даражасини баҳолашнинг интеграл методикасини тузиш ва таъминланганлик даражасини баҳолаш ва карталар яратиш;

мамлакат транспорт тизимида темир йўл транспортининг тутган ўрнини очиб бериш, темир йўл транспорти фаолияти ва инфратузилмасининг ҳудудлар ижтимоий-иқтисодий ривожланишига таъсирини моделлаштириш, махсус карталар тузиш;

республикада транспорт-логистика тизими шаклланишининг географик омилларини очиб бериш ва транспорт тизимларини самарали ҳудудий ташкил этиш ва такомиллаштиришга оид илмий-амалий таклиф ва тавсияларни ишлаб чиқиш.

Тадқиқотнинг объекти сифатида Ўзбекистон автомобиль ва темир йўл транспортининг ҳудудий тизимлари олинган.

Тадқиқотнинг предмети Ўзбекистонда транспорт тизимининг ҳудудий ташкил этилишида транспорт-географик муносабатлар ташкил этади ташкил этади.

Тадқиқотнинг усуллари. Диссертацияда географик таққослаш, картографик, статистик, математик моделлаштириш усуллардан фойдаланилган.

Тадқиқотнинг илмий янгилиги қуйидагилардан иборат:

Ўзбекистон транспорт тизими ҳудудий ташкил этилишининг самарадорлигини оширишда географик омилларнинг (ҳудудларнинг табиий

шароити ва ресурслари, географик жойлашуви ва рельефи) хусусиятлари очиб берилган ва уларнинг сабаблари аниқланган;

Худудлар кесимида ижтимоий-иқтисодий ривожланиш параметрларини ҳисобга олган ҳолда автомобиль транспортида юк айланмаси кўрсаткичлари 2025 йилгача бўлган давр учун прогноз параметрлари ишлаб чиқилган;

Ишлаб чиқариш инфратузилмаси яхши ривожланган худудларда Қорасув, Термиз, Олот, Қўнғирот, Сариосиёда янги транспорт-логистика марказлари тўри ишлаб чиқилган;

худудларнинг автомобиль ва темир йўллар билан таъминланганлиги Стёрджеснинг гуруҳлаштириш усули асосида акс эттирувчи туркум транспорт карталар яратилган.

Тадқиқотнинг амалий натижалари:

худудларнинг автомобиль транспорти инфратузилмаси билан таъминланганлигини гуруҳлаштириш ва баҳолаш методикаси таклиф этилган;

республика худудлари ЯХМсининг транспортсиғимкорлиги (автомобиль транспорти юк айланмаси асосида) кўрсаткичлари аниқланган;

Тадқиқот натижаларининг ишончлилиги. Диссертация иши натижалари ишончлилиги Ўзбекистон Республикаси Давлат статистика қўмитаси ва Ўзбекистон Республикаси транспорт вазирлиги маълумотлари ҳамда Тошкент давлат иқтисодиёт университети ҳузуридаги “Ўзбекистон иқтисодиётини ривожлантиришнинг илмий асослари ва муаммолари” илмий-тадқиқот маркази материалларидан фойдаланилганлиги, муаллифнинг тадқиқотлари натижасида яратилган хариталар, хулоса, таклиф ва тавсиялари амалиётга жорий этилганлиги, олинган натижаларнинг ваколатли тузилмалар томонидан тасдиқланганлиги билан белгиланади.

Тадқиқот натижаларининг илмий ва амалий аҳамияти. Тадқиқот натижаларининг илмий аҳамияти транспорт тизимининг худудий ташкил этилишини математик-статистик ва картографик усуллар ёрдамида тадқиқ этиш методикасини такомиллаштиришда фойдаланилиши билан изоҳланади.

Тадқиқот натижаларининг амалий аҳамияти, аввало, олинган асосий хулоса ва тавсиялардан Ўзбекистон транспорт тизимини самарали ташкил этиш ва ривожлантириш стратегияси ҳамда дастурларини ишлаб чиқишда, шунингдек, республика олий таълим тизимининг тегишли йўналишларида ўқув жараёнининг самарадорлигини оширишга хизмат қилиши билан белгиланади.

Тадқиқот натижаларининг жорий қилиниши. Республика транспорт тизимининг худудий ташкил этилишини такомиллаштиришга оид илмий хулоса ва тавсиялар асосида:

республика худудларнинг транспорт-географик кўрсаткичлари (автомобиль транспортида юк айланмаси ва темир йўл транспортида юк ташиш ҳажми) ва иқтисодий ривожланганлик даражаси (ялпи худудий маҳсулот кўрсаткичи) орасидаги корреляцион боғлиқлиги тўғрисидаги илмий

хулосаларидан Иқтисодиёт вазирлиги томонидан Ўзбекистон минтақаларининг ижтимоий-иқтисодий ривожланишига оид дастурларни тайёрлашда амалиётда қўлланилган (Иқтисодиёт вазирлигининг 2018 йил 27 мартдаги АД-4-2/20-341-сон маълумотномаси). Натижада ҳудудларнинг иқтисодий салоҳиятига транспорт географик омилининг таъсирини баҳолаш имкони яратилган;

ҳудудларнинг автомобиль йўллар билан таъминланганлигини баҳолашнинг транспорт-географик кўрсаткичлар (автомобиль йўллар майдонининг вилоятлар ҳудудига, аҳоли сонига, юк ташиш ҳажмига, ЯҲМга нисбатан зичлиги) асосида такомиллаштирилган интеграл методикаси ҳамда Стёрджеснинг гуруҳлаштириш усули ёрдамида яратилган махсус транспорт туркум хариталаридан Давлат кадастри, геодезия ва картография миллий маркази томонидан амалиётга жорий этилган (Давлат кадастри, геодезия ва картография миллий марказининг 2018 йил 9 апрелдаги 1/1-312-сон маълумотномаси). Натижада Ўзбекистон Республикаси минтақаларининг, транспорт-коммуникация тизимларини (автомобиль транспорти инфратузилмаси билан) замонавий талаблар асосида модернизация қилишда ер-кадастр ишларини оқилона бажариш имконини берган;

республика шаҳарларининг транспорт тугуни иқтисодий географик функцияси шаклланишига таъсир этувчи омиллар ва шу асосда ишлаб чиқилган мамлакат транспорт тизимида логистика марказларининг тўрини тармоқлаштириш бўйича (Қорасув, Термиз, Олот, Кўнғирот, Конимех, Сариосиё) таклифлар Иқтисодиёт вазирлиги томонидан амалиётга жорий қилинган (Иқтисодиёт вазирлигининг 2018 йил 27 мартдаги АД-4-2/20-341-сон маълумотномаси). Натижада республикамиздаги транспорт-логистика инфратузилмасини кенгайтириш имконини берган;

Ўзбекистон транспорт тизимининг ҳудудий ташкил этилишининг самарадорлигини ошириш бўйича ишлаб чиқилган илмий-амалий таклифлардан Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2017 йил 14 февральдаги ПҚ-2775-сонли Қарори билан тасдиқланган “2017-2018 йилларда ҳудудий автомобиль йўлларини ривожлантириш дастури” доирасида Иқтисодиёт вазирлиги тизимида тармоқ ва ҳудудий дастурларини ишлаб чиқишда амалиётга тадбиқ этилган (Иқтисодиёт вазирлигининг 2018 йил 27 мартдаги АД-4-2/20-341-сон маълумотномаси). Натижада Ўзбекистон ҳудудий-транспорт тизимларини такомиллаштириш имконини берган.

Тадқиқот натижаларининг апробацияси. Мазкур тадқиқот натижалари, 5 та халқаро ва 2 та республика илмий-амалий анжуманларида муҳокамадан ўтказилди.

Тадқиқот натижаларининг эълон қилинганлиги. Диссертация мавзуси бўйича жами 19 та илмий иш чоп этилган, шулардан Ўзбекистон Республикаси Олий аттестация комиссиясининг докторлик диссертациялари асосий илмий натижаларини чоп этиш тавсия этилган илмий нашрларда 8 та

мақола, жумладан 4 таси республика ва 4 таси хорижий журналларда нашр этилган.

Диссертация тузилиши ва ҳажми. Диссертация таркиби кириш, учта боб, хулоса, фойдаланилган адабиётлар рўйхати ва иловалардан иборат. Диссертациянинг ҳажми 120 бетни ташкил этади.

ДИССЕРТАЦИЯНИНГ АСОСИЙ МАЗМУНИ

Кириш қисмида ўтказилган тадқиқотларнинг долзарблиги ва зарурати асосланган, тадқиқотнинг мақсади ва вазифалари, объекти ва предмети таснифланган, республика фан ва технологиялари ривожланишининг устувор йўналишларга мослиги кўрсатилган, тадқиқотнинг илмий янгилиги ва амалий натижалари баён қилинган, олинган натижаларнинг илмий ва амалий аҳамияти очиб берилган, тадқиқот натижаларини амалиётга жорий қилиш, нашр этилган ишлар ва диссертация тузилиши бўйича маълумотлар келтирилган.

Диссертациянинг «**Транспорт тизими ҳудудий ташкил этилишининг замонавий тенденциялари ва назарий-услубий асослари**» деб номланган биринчи бобида олиб борилган изланишлар транспорт тизимининг ҳудудий ташкил этилиши минтақаларнинг ижтимоий-иқтисодий тараққиётига таъсир этувчи омиллардан бири эканлиги асослаб берилди. Ишлаб чиқариш кучларининг ҳудудий таркибини шакллантириш ва такомиллаштиришда ҳам транспорт тизимининг ҳудудий ташкил этилиши муҳим ўрин эгаллайди. Чунки, транспорт ишлаб чиқаришнинг бевосита давом эттирувчи тармоғи ҳисобланади. Ҳар томонлама ривожланган транспорт турлари мамлакат ишлаб чиқарувчи кучларининг ривожланиши ва жойлашишида, ички ва ташқи иқтисодий алоқаларни ривожлантиришда муҳим роль ўйнайди.

Мазкур бобда транспорт тизими ҳудудий ташкил этилишининг замонавий тенденциялари ва назарий услубий асослари тадқиқ этилди. Транспорт географияси муайян ҳудудда транспорт чизиклари (линиялари) ва тугунлари жойлашиши, транспорт тармоқларининг шаклланиши, юк ва йўловчи оқимлари, транспортнинг аҳоли жойлашуви ва бошқа тармоқлар билан ўзаро боғлиқлик қонуниятлари, иқтисодий районлар шаклланишида транспортнинг тутган ўрни, транспорт тизимининг районлаштирилиши каби масалалари билан шуғулланади. Жаҳонда транспорт географиясини тадқиқ этган олти та мақтаб мавжуд ва бу тармоқ ривожланишининг муайян босқичларини англатади.

Шу билан бирга, муайян ҳудудларнинг транспорт тармоғи билан таъминланишидаги муаммоларни ўрганиш қуйидаги йўналишлар билан боғлиқ:

-статистик йўналиш (маъмурий-ҳудудий бирликлар бўйича транспорт тўри зичлиги статистик маълумотлар асосида баҳоланади);

-геометрик йўналиш (худудларнинг транспорт тармоғи билан таъминланганлиги элементар геометрик воситалар ёрдамида ифодаланади);

-картографик йўналиш (картографик тадқиқотнинг турли усулларини қўллашга асосланади);

-математик моделлаштириш йўналиши (транспорт-географик жараёнларнинг минтақалар ижтимоий-иқтисодий ривожланишига таъсирини ўрганиш ва прогнозлашга асосланади).

Диссертацияда транспорт тизимини ҳудудий ташкил этишни баҳолашда

янги методика $d_{S^{AT}}^{S^R, V^R} = \frac{S^{AT}}{\sqrt{S^R V^R}}$ яъни, майдон ва ЯХМ ҳажмига нисбатан автомобиль йўллари зичлиги кўрсаткичларини киритган ҳолда,

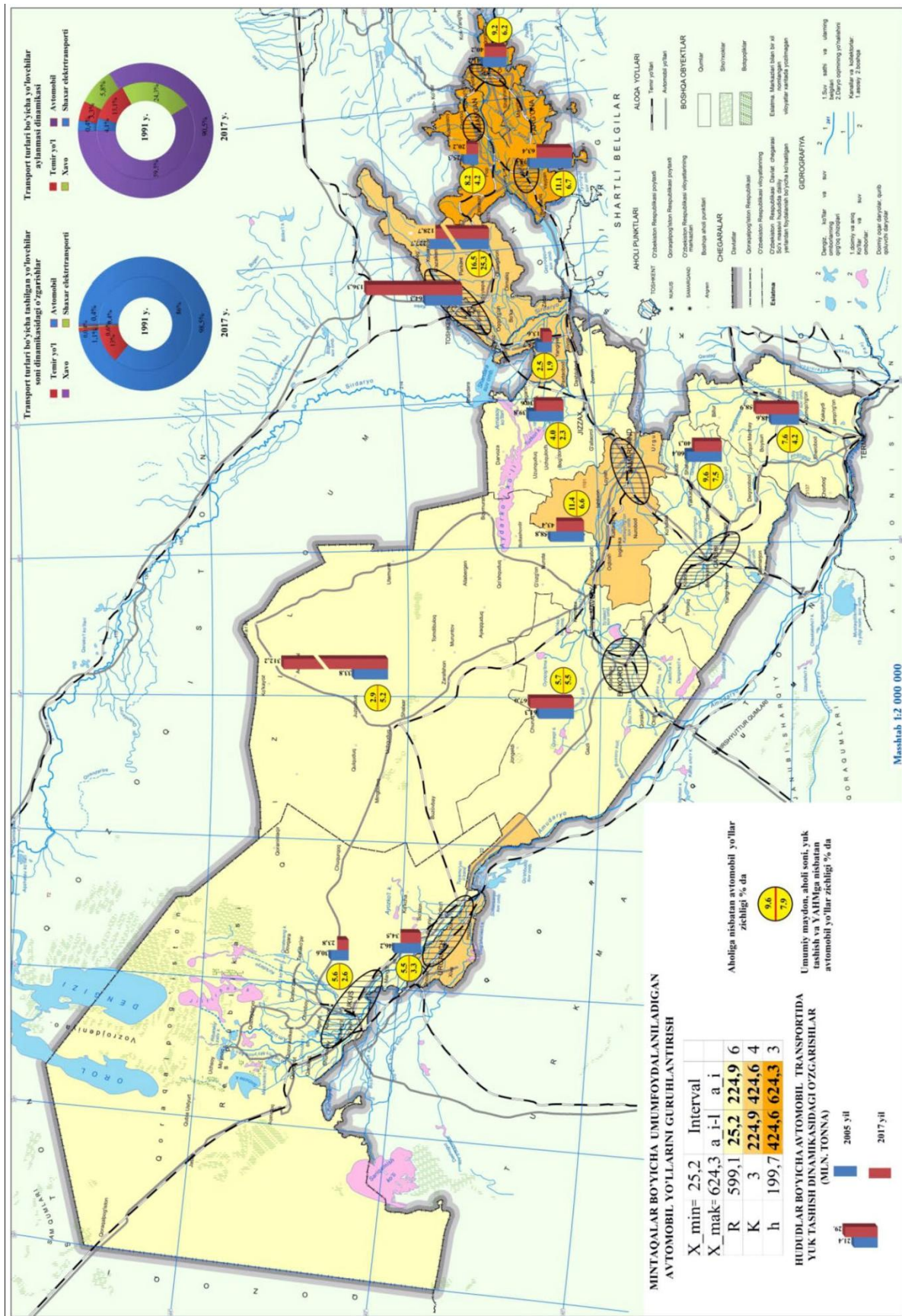
$d_{S^{AT}} = \frac{S^{AT}}{\sqrt[4]{S^R A^R N_A^R V^R}}$ минтақаларнинг автомобиль йўллар билан таъминланганлигини баҳолашнинг интеграл методикаси ишлаб чиқилди.

Бундан ташқари автомобиль ва темир йўл транспорти фаолиятининг минтақаларнинг республика ЯИМдаги улушига таъсирини корреляцион боғлиқлигини аниқлаш, моделлаштириш, баҳолаш ва прогнозлаш мақсадида ушбу кўринишдаги $y=b_1+a_1x_1 +a_2x_2 +a_3x_3$ ва $y=b_1+a_1x_1 +a_2x_2$ транспорт-географик (математик) моделлар тузилди.

Шунингдек, ҳар қандай тизимнинг шаклланиши ва самарали ривожланишида сиёсий омиллар ҳам муҳим аҳамият касб этади. Шуни алоҳида таъкидлаш лозимки, мустақиллик йилларида Ўзбекистоннинг барча тармоқлари сингари, транспорт тармоғининг самарали фаолиятини таъминлаш мақсадида жуда кенг ҳуқуқий-меъёрий асоси, концепциялар, стратегиялар яратилди. Улар қаторига, автомобиль йўлларини ривожлантириш ва бошқаришга қаратилган, 2017 йил 14 февралдаги «2017-2018 йилларда ҳудудий автомобиль йўлларини ривожлантириш дастури тўғрисида» ПҚ-2775-сонли қарорини киритиш жоиз. Улар транспортнинг самарали фаолият юритишини таъминлабгина қолмасдан, балки унинг ривожланишини ҳам белгилаб бермоқда.

Диссертациянинг **“Автомобиль транспортининг ривожланиш динамикаси ва ҳудудий таркиби”** деб номланган иккинчи бобида, автомобиль транспортининг ривожланиши динамикаси ва ҳудудий таркибига таъсир кўрсатувчи географик, иқтисодий, демографик ва бошқа омиллар, қонуниятлар таъсири таҳлил қилинган.

Ўзбекистон ривожланган йўл хўжалиги ва замонавий талабларга жавоб берадиган халқаро, республика ва маҳаллий аҳамиятга эга бўлган автомобиль йўлларига эга. 2017 йилда “Ўзавтойўл” ДАК қарамоғида умумий фойдаланиладиган автомобиль йўллари узунлиги 42,0 минг км.ни ташкил этди. Аҳамиятига кўра 4,0 минг км (9,3 фоиз) йўл халқаро, 14,1 минг км (33 фоиз) йўл умумдавлат ҳамда 24,6 минг км (57,7 фоиз) йўл вилоят ва маҳаллий аҳамиятдаги йўллар ҳисобланади. 2005-2017 йилларда халқаро аҳамиятдаги йўллар 698 км ёки 121,3 фоизга ортди.



1-расм. Ўзбекистон Республикаси маъмурий-худудий birlikларида автомобиль йўллари зичлиги

Мустақиллик йилларида автомобиль транспортида юк ташиш ҳажми 1996 йилдан буён изчил равишда ортиб бормоқда. Бу эса жами юк ташишда ушбу транспортнинг улуши ортиб боришига ижобий таъсир кўрсатди. Дарҳақиқат, 1991-2017 йиллар мобайнида автомобиль транспортининг жами юк ташишдаги улуши 67,8 фоиздан 88,4 фоизга етди. Ўз навбатида автомобиль транспортининг юк айланмасида ҳам ўзига хос ижобий ўзгаришлар содир бўлди. Жумладан, 1991 йилда юк айланмаси 5,5 млрд.тонна км.ни ташкил этган бўлса, бу кўрсаткич 2017 йилга келиб 13,6 млрд.тонна км.га тенг бўлди ёки 2,5 мартага ортди.

Минтақаларда автомобиль транспорти инфратузилмасини ривожлантиришга қаратилган кўп лойиҳаларнинг амалга оширилиши автомобиль транспорт инфратузилмаси билан таъминланганлигини баҳолашнинг интеграл кўрсаткичлари методикасини ишлаб чиқишни тақозо этди ва шунга кўра энг юқори интеграл кўрсаткичлар йиғиндиси Сирдарё (97,37), Жиззах (46,19), Наманган (44,75) вилоятларига тегишли бўлди. Ўртача интеграл кўрсаткичлар Фарғона (39,86), Хоразм (36,78), Самарқанд (35,13), Бухоро (34,92), Андижон (34,69) вилоятлари ва Қорақалпоғистон Республикасида (35,20) кузатилди. Энг паст интеграл кўрсаткичлар Сурхондарё (17,81), Навоий (18,91), Тошкент (27,40) ва Қашқадарё (30,07) вилоятларига тўғри келди. Ушбу кўрсаткичлар автомобиль йўллари билан яхши, ўртача ва кам таъминланган минтақаларни аниқлаш имконини берди. Мазкур вилоятлар майдонининг нисбатан кичиклиги ҳамда аҳоли зичлиги, ЯҲМ ҳажми, автомобиль йўлларнинг зичлиги бўйича юқори кўрсаткичларга эга эканлиги билан тавсифланади.

Ушбу тадқиқотда ўрганилаётган жараён ва ҳодисаларнинг турли параметрлари орасидаги боғлиқликни аниқлаш мақсадида транспорт-географик модели тузилди. Бизни асосан, автомобиль йўллар зичлигига боғлиқ ҳолда минтақаларнинг ЯИМдаги улуши ўзгариб бориши қизиқтирганлиги учун масалани ечишда ҳудудлар бўйича автомобиль йўллар зичлиги (x_1) билан бир қаторда ҳудудларда ташилган юк ҳажми (x_2), юк айланмаси (x_3) кўрсаткичлардан фойдаланиб, регрессия тенгламаси тузилди.

Бунинг учун минтақаларнинг улушига тўғри келувчи ЯИМ (y) нинг x_1 , x_2 , x_3 лар орқали боғланиши $y=b_1+a_1x_1+a_2x_2+a_3x_3$ кўринишда деб олиниб, a_1, a_2, a_3, b_1 коэффицентлар ҳам кичик квадратлар усули ёрдамида аниқланди: $a_1=-0,00073$, $a_2=-0,007$, $a_3=0,003$, $b_1=2,297$. Ушбу аппроксимациянинг детерминация коэффиценти $R^2=0,945$ га тенг.

Кўришиб турибдики, детерминация коэффицентининг кўрсаткичи юқори, бу минтақаларнинг ЯИМдаги улуши ўзгаришига юк айланмасининг таъсири ҳудудларда ташилган юк ҳажми ва автомобиль йўллар зичлигига нисбатан кучлироқ эканлигини билдиради. Ҳар учта ҳолатда ҳам регрессия тенгламаси коэффицентлари мусбатлигини инобатга олиб, мос равишда x_1 , x_2 , x_3 ларнинг ортиши y нинг ҳам ортишига ва аксинча x_1 , x_2 , x_3 ларнинг

камайиши унинг ҳам камайишига олиб келишини таъкидлаб ўтиш мумкин. Диссертациянинг **“Темир йўл транспорт тизимининг ривожланиши ва унга хос хусусиятлар”** деб номланган учинчи бобида Ўзбекистонда темир йўл транспортининг ривожланиши билан боғлиқ ҳудудий хусусиятлар тадқиқ этилди. Темир йўл транспорти бошқа транспорт турларига нисбатан юк ташиш қийматининг арзонлиги, йилнинг ҳар қандай фаслида фаолият юритиши ва катта ҳажмдаги юкларни ташиш имкониятига эга эканлиги билан ажралиб туради.

Бундан ташқари, темир йўл электрлаштирилганда бошқа транспорт турларига нисбатан энг тоза экологик транспорт турига айланади. Ушбу омиллар республикамизда темир йўл транспорти келгусида ҳам асосий транспорт воситаси бўлиб қолишини белгилаб беради.

Юк ташиш ҳажми бўйича темир йўл транспорти автомобиль транспортдан кейинги ўринни эгаллайди. Республикада 2017 йилда жами ташилган юкларнинг 5,9 фоизи темир йўлга тўғри келди, ваҳоланки 1995 йилда бу кўрсаткич 14,5%ни ташкил этган. 1991 йилда темир йўл транспортида юк ташиш ҳажми 10,3%ни ташкил этган ва сўнгги 26 йил давомида деярли 1,7 мартага қисқарганлигини кузатиш мумкин.

Умумфойдаланиладиган темир йўллар зичлиги минтақалар кесимида турлича бўлиб, бу ҳолат ҳар бир минтақанинг ривожланишига ўз таъсирини кўрсатади. 2005-2017 йилларда республика бўйича темир йўллар зичлиги 5 км.га ортди. Темир йўллар зичлигининг энг юқори кўрсаткичи Сирдарё вилоятига тегишли бўлиб, у 377,3 км. ни ташкил этади. Шундай катта кўрсаткичлар Андижон (362,3 км) ва Фарғона (338,2 км.) вилоятларига ҳам хосдир. Аксинча, темир йўллар зичлиги бўйича энг паст кўрсаткичлар Навоий (42,3 км), Бухоро (122,4 км) вилоятларида ҳамда Қорақалпоғистон Республикасида (55,3 км) кузатилади. Ушбу кўрсаткич Наманган вилоятида 46,9 км.га, Қашқадарё вилоятида 39 км.га, Сурхондарё вилоятида 34,1 км.га, Сирдарё вилоятида 24,4 км.га, кўпайди.

Аммо, Андижон, Жиззах ва Фарғона вилоятларида темир йўллар зичлиги бирмунча қисқарди. Қолган минтақаларда ўзгаришлар кузатилмади. Республика минтақаларида умумий фойдаланиладиган темир йўллар зичлигининг турлича эканлиги даставвал ушбу ҳудудларнинг ижтимоий-иқтисодий ривожланиши билан эмас, балки табиий омилларга боғлиқлиги билан изоҳланади. Бу энг аввало баъзи ҳудудлар майдонининг бениҳоя катталиги ва аксинча баъзи ҳудудлар майдонининг кичиклиги билан изоҳланади.

Темир йўл транспортининг асосий кўрсаткичлари ривожланиши минтақаларнинг ЯИМдаги улушининг ўзгаришига таъсирини баҳолаш учун, ҳудудлар бўйича темир йўллар зичлиги (x_1) билан бир қаторда ҳудудларда ташилган юк ҳажми (x_2) кўрсаткичидан фойдаланиб, регрессия тенгламаси тузилди.

1-Жадвал

Минтақаларнинг автомобиль транспорт инфратузилмаси билан таъминланганлигини баҳолашнинг
интеграл кўрсаткичлари

№	Вилоятлар	Автомобиль йўллар майдони (км ²)	Автомобиль йўллар умумий зичлиги (км ² /км ²) $d_{S^{AT}}^R = \frac{S^{AT}}{S^R}$	Аҳолига нисбатан автомобиль йўллар зичлиги (100 минг киши/км ²) $d_S^{RA} = \frac{S^{AT}}{A^R}$	Автомобиль транспортда юк ташишга нисбатан автомобиль йўллар зичлиги (млн.тн/км ²) $d_{S^{AT}}^{RY} = \frac{S^{AT}}{N_A^R}$	Умумий майдон ва аҳоли сонига нисбатан автомобиль йўллар зичлиги (км ² /км ² *минг киши) $d_{S^{AT}}^A = \frac{S^{AT}}{\sqrt{S^R A^R}}$	Майдон ва юк ташишга нисбатан автомобиль йўллар зичлиги (км ² /км ² *млн.тн.) $d_{S^{AT}}^{S^R, A} = \frac{S^{AT}}{\sqrt{S^R A^R}}$	Умумий майдон ва ЯХМга нисбатан автомобиль йўллар зичлиги, (км ² /км ² *млрд.сўм) $d_{S^{AT}}^{S^R, V^R} = \frac{S^{AT}}{\sqrt{S^R V^R}}$	Умумий майдон, аҳоли сони, юк ташиш ва ЯХМга нисбатан автомобиль йўллар зичлиги (км ² /км ² *минг киши*млн.тн.*млрд.сўм) $d_{S^{AT}} = \frac{S^{AT}}{\sqrt[4]{S^R A^R N_A^R V^R}}$	Умумий майдони, аҳоли сони, юк ташиш ва ЯХМга нисбатан автомобиль йўллар зичлиги (%да)
	Ўзбекистон Республикаси	285,63	0,63	0,9	0,20	0,07	0,45	0,06	0,18	100
1	Қорақалпоғистон Республикаси	27,80	0,17	0,16	0,80	0,05	0,37	0,03	0,06	35,20
	Вилоятлар:									
2	Андижон	16,74	3,89	0,06	0,34	0,15	1,16	0,08	0,06	34,69
3	Бухоро	26,95	0,67	0,15	0,44	0,10	0,54	0,04	0,06	34,92
4	Жиззах	18,14	0,86	0,14	0,67	0,11	0,76	0,06	0,08	46,19
5	Қашқадарё	23,74	0,83	0,08	0,57	0,08	0,69	0,04	0,05	30,07
6	Навоий	24,43	0,22	0,26	0,07	0,08	0,12	0,02	0,03	18,91
7	Наманган	20,73	2,79	0,08	0,52	0,15	1,20	0,09	0,08	44,75
8	Самарқанд	26,43	1,58	0,07	0,47	0,11	0,86	0,06	0,06	35,13
9	Сурхондарё	11,45	0,57	0,05	0,19	0,05	0,33	0,03	0,03	17,81
10	Сирдарё	18,61	4,35	0,24	1,24	0,32	2,32	0,16	0,17	97,37
11	Тошкент	29,64	1,94	0,11	0,13	0,14	0,50	0,06	0,05	27,40
12	Фарғона	26,66	3,94	0,08	0,30	0,17	1,08	0,10	0,07	39,86
13	Хоразм	14,31	2,37	0,08	0,31	0,14	0,86	0,08	0,06	36,78

Ўзбекистон Республикаси Давлат статистика қўмитаси маълумотлари асосида муаллиф томонидан тузилган

Бунинг учун минтақаларнинг улушига тўғри келувчи ЯИМ (y) ни x_1 , x_2 , лар орқали боғланишини $y=b_1+a_1x_1+a_2x_2$ кўринишда деб олиб, a_1, a_2, b_1 коэффициентлар ҳам кичик квадратлар усули ёрдамида аниқланди: $a_1=-0,015$, $a_2=0,001$, $b_1=-1,013$.

Ушбу аппроксимациянинг детерминация коэффициенти $R^2=0,78$ га тенг. Умумий модельда x_2 ни ортиши y ни ортишига, x_1 ни камайиши y ни ортишига олиб келади. Кўрииб турибдики, детерминация коэффициенти-нинг қиймати аввалги ҳолга нисбатан анча юқори, бу эса минтақаларнинг республика ЯИМдаги улушига ҳудудларда ташилган юк ҳажмининг таъсири темир йўллар зичлигига нисбатан кучлироқ эканлигини кўрсатади.

Республиканинг геосиёсий ҳолати, табиий ресурслар ва ишлаб чиқариш шароитларининг турлича эканлиги, улар билан минтақалар ўртасидаги мутаносибликни таъминлаш зарурияти мамлакатимиз ва минтақалар даражасида маҳсулот оқимини таъминловчи транспорт-логистика тизимини шакллантиришни тақозо этмоқда. Хусусан, уларга ишлаб чиқариш кучларининг ривожланиш даражаси, мамлакатнинг ташқи ва ички бозорларда ихтисослашуви ва кооперациялашуви, технологик ривожланиш даражаси, бозор муносабатларининг тавсифи ва даражасини киритиш мумкин ва улар мамлакатдаги транспорт-логистика тизимининг шаклланиш усуллари, шакллари ва механизмларига ўз таъсирини кўрсатади. Хорижий давлатларда ТЛТ шаклланишининг ҳудудий жиҳатларини ўрганиш натижаси шуни кўрсатмоқдаки, минтақавий ТЛТлар асосан йирик ва ўрта шаҳарлар, яъни ўсиш кутблари, шунингдек шаҳарлар агломерациялари транспорт тизими асосида шаклланмоқда (яқин жойлашган аҳоли пунктлари ва шаҳар атрофи билан интеграллашган метрополиялар, мегаполисларда).

Ўзбекистонда ТЛТларнинг ривожланишига айрим минтақалар иқтисодий ривожланиш даражаси ва географик жойлашуви бевосита таъсир кўрсатмоқда. 2017 йилда иқтисодий ривожланиш даражаси бўйича юқори кўрсаткичларга фақат Тошкент шаҳри, Навоий ва Тошкент вилоятлари эришди. Ушбу минтақалар қулай транспорт-географик ўрни, юқори демографик салоҳияти, саноатининг ривожланган таркиби ва йирик агломерацион тузилмалар мавжудлиги ҳисобига уларни нисбатан юқори даромадлар эгаси бўлиши ва ТЛТларнинг жадал ривожланишига асос бўлди.

Ўзбекистон давлат мустақиллигига эришганидан сўнг транспорт инфратузилмасини жаҳон талаблари даражасига етказиш мақсадида кенг кўламдаги ислохотларни амалга оширмоқда ва транспорт тизимини ривожлантириш ва ундаги мавжуд муаммоларни бартараф этишга давлатимиз раҳбарияти катта эътибор қаратмоқда. Шу нуқтаи назардан иқтисодиётни модернизациялаштириш шароитида халқ хўжалигининг энг муҳим тармоқларидан бири бўлган транспорт тизимини такомиллаштириш

билан алоқадор ҳудудий муаммоларни аниқлаш ва асосий йўналишларни белгилаш катта аҳамият касб этади.

Барча транспорт турлари бўйича юк ташиш ва йўловчи ташишда автомобиль транспортининг улуши мос равишда 88,4% ва 98,5%ни ташкил қилади. Бундан кўриниб турибдики, автомобиль транспорти темир йўл транспортига нисбатан рақобатбардошлиги ортиб бориш хусусиятига эга бўлиб, автомобиль транспорти учун бу ижобий ҳолат бўлса, темир йўл транспортида юк ташиш қиймати 3-5 барабарга арзонлигини ҳисобга олсак, минтақаларнинг ижтимоий-иқтисодий ривожланишида муайян муаммолар келтириб чиқаради.

Шу билан бирга транспорт тизимининг ҳудудий таркибини такомиллаштиришда, автомобиль ва темир йўл транспортларининг ҳудудлар бўйича зичлигини ҳисобга олиш муҳим аҳамият касб этади. Ҳудудлар орасида қаттиқ қопламали автомобиль ва темир йўллари зичлиги бўйича тафовутларнинг мавжудлиги аввало табиий-географик омиллар билан боғлаш мумкин бўлиб, Қорақалпоғистон Республикаси, Навоий ва Бухоро вилоятларининг ҳудуди катталиги билан изоҳланса, аксинча Андижон, Фарғона, Наманган ва Сирдарё вилоятларининг майдони кичиклиги билан изоҳлаш мумкин. Майдони йирик бўлган, қаттиқ қопламали автомобиль ва темир йўлларнинг зичлиги паст бўлган минтақаларда Ялпи Ҳудудий Маҳсулотнинг транспорт сиғимкорлиги анча юқори бўлади ва бу ўз навбатида уларнинг барқарор ижтимоий-иқтисодий ривожланишига, ишлаб чиқариш кучларининг ҳудудий таркибини такомиллаштиришда ва самарали равишда жойлаштиришга салбий таъсир кўрсатади.

ХУЛОСА

Ўзбекистон транспорт тизимининг ҳудудий ташкил этилиши ва уни такомиллаштиришнинг географик таққослаш, картографик, статистик, математик моделлаштириш аспектлардаги тадқиқи натижасида қуйидаги хулосаларга келинди:

1. Транспорт тизимининг ҳудудий ташкил этилишининг замонавий хусусият ва тенденцияларини тадқиқ этиш натижалари шуни кўрсатмоқдаки, транспорт тизимининг ҳудудий ташкил этилишида ижтимоийлашув жараёнлари (аҳоли ҳаракатчанлиги ва йўловчи оқимининг ошиши) кучайиб бормоқда. Шу билан бирга, транспорт-географик тортишув қонуниятларининг таъсири кенгаймоқда ҳамда транспорт тизимининг ҳудудий ташкил этилишида ижтимоий-иқтисодий омилларнинг таъсири табиий омилларга жуда юқорилиги қайд этилмоқда.

2. Транспорт тизимини иқтисодий-географик жиҳатдан илмий-амалий асослари ва ёндашувларини тадқиқ этиш натижалари шуни кўрсатмоқдаки,

бугунги кунда транспорт тизимининг ҳудудий ташкил этилиши ҳудудлар ижтимоий-иқтисодий ривожланишидаги жараёнлар мазмунини акс эттиради. Шу билан бирга ушбу жараёнларни тадқиқ этишда турли ёндашувлар мавжуд бўлиб, транспорт тизимининг ҳудудий таркибини такомиллаштиришни тадқиқ этишда кўпроқ математик ва картографик ёндашувларни кучайтириш зарур.

3. Транспорт тизимини ривожлантиришнинг ҳукуқий асосларини таҳлили шуни кўрсатмоқдаки, жаҳонда транспорт инфратузилмасини ривожлантиришга, унинг ҳудудий таркибини такомиллаштиришга (Public-Private Partnership, PPP) Давлат ва Хусусий Ҳамкорлик (ДХХ) механизми орқали хусусий капитал кенг жалб қилинмоқда. Шунинг учун, транспорт тизимини ривожлантиришга қаратилган концепцияларни ушбу механизмни кенг қўллаш ва ҳудудий хусусиятларни ҳисобга олган ҳолда такомиллаштириш зарур.

4. Ўзбекистонда автомобиль транспортининг ўрни доимий равишда ошиб бормоқда ва мустақиллик йилларида, ушбу транспорт турининг кўрсаткичлари юк айланмасида 11 бараварга ошганлиги ушбу транспорт турининг ўрнини кўрсатиб бермоқда. Ҳудудларнинг республика ЯИМдаги улушининг автомобиль транспорти фаолиятига боғлиқлигини транспорт-географик (математик) моделлаштириш натижалари, детерминация коэффициенти, автомобиль транспортининг фаолияти ва инфратузилмаси ривожланиши кўрсаткичлари минтақаларнинг ЯИМдаги улушининг ошиши ва камайишига билвосита таъсир этишини кўрсатмоқда. Шу билан бирга, моделлаштириш натижалари бу борада, муайян қонуниятлар мавжудлигини исботламоқда, яъни ҳудудларнинг ЯИМдаги улуши (Тошкент минтақаси) қанчалик катта бўлса, автомобиль транспортида ташилган юклар ҳажми ва юк айланмаси каби кўрсаткичлар ҳам шунча катта таъсир кўрсатиши аниқланди. Шундан келиб чиққан ҳолда, автомобиль транспорти инфратузилмаси ва фаолиятини ривожлантиришда, асосий эътиборни ЯИМдаги улуши юқори бўлган ҳудудга (Тошкент минтақаси) қаратиш зарур.

5. Ҳудудларнинг автомобиль транспорти инфратузилмаси билан таъминланганлик даражасини баҳолашнинг интеграл методикасидан фойдаланиш натижасида, ҳудудларнинг автомобиль йўллар билан таъминланганлик даражасига ҳудудлар майдони, аҳоли сони, юк ташиш ҳажми ҳамда ишлаб чиқариш кучларининг ривожланиш даражаси катта таъсир кўрсатади. Ушбу методика ёрдамида баҳолаш натижалари, транспорт инфратузилмасини ривожлантиришда, ҳудудларнинг транспорт-географик ўрни (Жиззах, Сирдарё) табиий-географик шароитлар ва ресурслар билан таъминланганлиги, ижтимоий-иқтисодий ривожланиш (Тошкент, Навоий) даражаси, демографик салоҳияти (Андижон, Фарғона, Наманган) ҳисобга

олиш зарурлиги ва иқтисодий–географик жиҳатдан дифференциал ёндашиш мақсадга мувофиқлигини кўрсатмоқда.

6. Шунингдек, автомобиль транспорти инфратузилмаси ривожланишини акс эттирувчи хариталарда, автомобиль транспорти инфратузилмаси ривожланишининг ҳудудий хусусиятлари акс эттирилган бўлиб, уни тузишда Стёрджеснинг оралиқ интервал усулидан фойдаланилган.

7. Мамлакат транспорт тизимида темир йўл транспорти катта аҳамиятга эга бўлиб, ягона темир йўл транспорти ташкил этилганидан кейин ҳудудларда ижтимоий-иқтисодий ривожланиш жараёнлари тезлашди. Шу билан ҳудудларнинг темир йўл транспорти билан таъминланганлиги даражасида турли тафовутлар мавжуд бўлиб, уларнинг мавжудлиги асосан ҳудудлар майдонининг катталиги, ижтимоий-иқтисодий ривожланиши даражаси орасидаги тафовутлар мавжудлиги билан изоҳланади. Шу билан бирга, тузилган харитада ҳудудларда темир йўл транспорти ривожланиши акс эттирилган. Бундай харита Стёрджеснинг оралиқ интервал усулида тузилган бўлиб, бу усул ўзининг қулайлиги билан ажралиб туради.

8. Ҳудудларнинг республика ЯИМдаги улушининг темир йўл транспорти фаолиятига боғлиқлигини транспорт-географик (математик) моделлаштириш натижалари, детерминация коэффиценти, темир йўл транспортининг фаолияти кўрсаткичлари минтақаларнинг ЯИМдаги улушининг ошиши ва камайишига билвосита таъсир этишини кўрсатмоқда транспорт-географик (математик) моделлаштириш натижалари, ҳудудларда ташилган юклар ҳажми таъсири анча катталигини кўрсатмоқда. Шулардан келиб чиққан ҳолда, майдони кичик (Андижон, Наманган, Фарғона, Сирдарё, Хоразм) ва ўртача (Тошкент, Қашқадарё, Сурхондарё, Жиззах, Самарқанд) бўлган ҳудудларда устувор равишда автомобиль йўллари куриш ва қайта куриш ишларини амалга ошириш (кичик бизнес ва хусусий тадбиркорликни ривожлантириш имконини беради), майдони катта бўлган (Қорақалпоғистон Республикаси, Навоий, Бухоро) ҳудудларда темир йўллар зичлигини ошириш мақсадга мувофиқ бўлиб, мазкур минтақаларда устувор равишда оғир саноатни ривожлантириш имкониятлари юзага келади.

9. Ривожланган давлатлар тажрибаси шуни кўрсатмоқдаки, мамлакат ва унинг минтақаларида транспорт-логистика тизимларининг (ТЛТ) шаклланишига минтақанинг иқтисодий-географик (Тошкент), транспорт-географик ўринлари (Сирдарё, Жиззах, Самарқанд), табиий шароитлари ва ресурслари (Қорақалпоғистон Республикаси, Қашқадарё, Бухоро), иқтисодиётининг ҳажми, ишлаб чиқариш кучларининг таркиби ва жаҳон бозоридаги ихтисослашуви ҳал қилувчи аҳамиятга эга. Мамлакатимиз саноатида юз бераётган таркибий ўзгаришлардан келиб чиққан ҳолда, мамлакатимиз транспорт-логистика тизимини машинасозлик, енгил саноат, озиқ-овқат ва мева-сабзавот маҳсулотларини етказиб беришга

ихтисослаштиришни кучайтириш зарурияти мавжуд. Шу билан бирга мамлакатимизнинг транспорт-транзит салоҳиятини ҳисобга олган ҳолда, Марказий Осиё давлатлари билан кенг қамровли ҳамкорликни йўлга қўйиш, ягона транспорт-логистика маконини яратиш мақсадга мувофиқ.

**НАУЧНЫЙ СОВЕТ ПО ПРИСУЖДЕНИЮ УЧЁНЫХ СТЕПЕНЕЙ
DSC.30.05.2018.G.02.07 ПРИ САМАРКАНДСКОМ
ГОСУДАРСТВЕННОМ УНИВЕРСИТЕТЕ**

НАЦИОНАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ УЗБЕКИСТАНА

УСМАНОВ ЗАКИР КАРИМОВИЧ

**ТЕРРИТОРИАЛЬНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ
УЗБЕКИСТАНА И ЕЁ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ**

11.00.02 – Экономическая и социальная география

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации доктора философии (PhD) по географическим наукам

Самарканд – 2020

Тема диссертации доктора философии (PhD) по географическим наукам зарегистрирована в Высшей аттестационной комиссии при Кабинете Министров Республики Узбекистан за №B2017.2.PhD / Gr13.

Диссертация выполнена в Национальном университете Узбекистана.

Автореферат диссертации на трёх языках (узбекский, русский, английский (резюме)) размещён на веб-странице по адресу (наука@nuu.uz) и на информационно-образовательном портале «ZiyoNet» по адресу (www.ziyo.net.uz).

Научный руководитель:	Каюмов Абдухаким Абдухамидович доктор географических наук, профессор
Официальные оппоненты:	Сафаров Баходир Шахриярович доктор экономических наук Кодиров Рахимжон Болтабоевич, кандидат географических наук, доцент
Ведущая организация:	Наманганский государственный университети

Защита диссертации состоится «17» января 2020 г. В 14⁰⁰ на заседании Научного Совета по присвоению учёных степеней DSc. 30.07.2018.G.02.0 при Самаркандском государственном университете. (Адрес: 140104, г.Самарканд., Университетский сквер, дом 15. Главный корпус Самаркандского государственного университета, аудитория 105. Тел.: (0366) 239-16-36, факс: (0366); E-mail: ik-geografiya.2018@mail.ru)

С диссертацией можно ознакомиться в информационно-ресурсном центре Самаркандского государственного университета (зарегистрирован за № ___). Адрес: 140104, г. Самарканд, ул. Университетский сквер д. 15. Главный корпус Самаркандского государственного университета. Тел.: (0366) 233-60-87, факс: (0366).

Автореферат диссертации разослан «__» _____ 2020 года.
(реестр протокола рассылки № от «__» _____ 2020 года).

С.Б. Аббосов

Председатель научного совета по присуждению учёных степеней, д.г.н.

К.С. Ярашев

Учёный секретарь научного совета по присуждению учёных степеней, PhD по географическим наукам

А. Рахматуллаев

Председатель научного семинара по присуждению учёных степеней, д.г.н., (DSc)

ВВЕДЕНИЕ (аннотация диссертации доктора философии (PhD))

Актуальность и востребованность темы диссертации. В современных условиях в большинстве стран мира актуальное значение имеет интегрированность территорий с удобным и неудобным транспортно-географическим положением. По оценкам международных экспертов, “на современном этапе на промышленный потенциал стран и регионов значительное воздействие оказывают инвестиции, направленные на модернизацию объектов инфраструктуры, в частности, транспортных коммуникаций”.¹ Исходя из этого, совершенствование территориальной структуры транспортной системы является актуальной задачей.

В мире уделяется приоритетное значение уделяется совершенствованию территориально структуры транспортной системы, проведения исследований направленных формирование транспортно-логистической системы. В сфере формирования транспортно-географического единства страны, совершенствования транспортной системы, диверсификации транспортных магистралей выхода к портам мирового океана, организации высокоскоростных маршрутов поездов, развития транспортных коммуникации связывающих крупные туристические центры осуществлено много работ.

После обретения независимости, в нашей стране особое внимание уделяется взаимной интеграции территорий исходя их транспортно-географического расположения. Так как, только развитая дорожно-транспортная инфраструктура является важным фактором укрепления экономической безопасности республики, сбалансированного развития отраслей экономики, а также её интеграции в мировую экономику. Особенно, решающую роль играет в стабильном социально-экономическом развитии территорий, повышении их конкурентоспособности, так же сокращения диспропорций между ними, интеграции между регионами и расширении внешнеэкономических связей. В таких условиях, возрастает спрос на исследования направленные на научное обоснование путей эффективного использования транспортно-логистического потенциала территорий республики, интеграции национальной и региональной транспортных систем в международные транспортные коридоры. В том числе, возрастает потребность в научных исследованиях, направленных на комплексное экономико-географическое изучение территориальной организации транспортной системы страны.

Исходя из этого, в определении стратегии развития нашей страны в кратко-, и среднесрочной перспективе, интенсивное формирование и совершенствование современной транспортной инфраструктуры выбраны в качестве одной из приоритетных задач. В Стратегии развития Республики Узбекистан, по пяти приоритетным направлениям, особое внимание уделяется вопросам «...ускоренного развития дорожно-транспортной

¹www.2015.tr-ebrd.com.EBRD Transition Report 2015-2016. Structural Reform.

инфраструктуры...»¹. Работа в определённой мере служит решению задач, определённых в рамках нормативно-правовых документов, таких как “Стратегия движения по развитию Узбекистана в 2017-2021 годах”, утверждённого Указом Президента Республики от 7 февраля 2017 года, Постановления Президента Республики Узбекистан “О программе развития территориальных автомобильных дорог на 2017-2018 годы” №ПП-2775 от 14 февраля 2017 года и Постановления Президента Республики Узбекистан «О мерах по дальнейшему совершенствованию системы транспортного обслуживания населения и пассажирского автобусного сообщения в городах и селах» №ПП-2724 от 10 января 2017 года и Указа Президента Республики Узбекистан «О совершенствовании системы государственного управления в транспортной сфере» №УП-5647 от 1 февраля 2019 года.

Соответствие исследования приоритетным направлениям развития науки и технологий республики. Данное исследование выполнено в соответствии с приоритетным направлением развития науки и технологий республики I. «Духовно-нравственное развитие демократического и правового общества, формирование инновационной экономики”.

Степень изученности проблемы. Основателем географии транспорта признан И.Коль, составивший иерархическую модель транспорта, Л.Лаланн разработал теорию сетей железных дорог. Значительный вклад в изучение пространственной организации транспорта внесли американские учёные Э.Таафе, Э.Ульман и О.Блюм. Польские учёные М.Потрыковский, Р.Доманьский исследовали структуру регионального транспорта.

В странах СНГ основы анализа пространственной структуры транспорта заложил И.В.Никольский, С.Б.Шлихтер исследовал транспортный фактор региональной интеграции, В.Н.Бугроменко - роль транспорта в территориальной системе, М.И.Галицкий - экономическую географию транспорта, Н.Ф.Голиков - географию инфраструктуры, Н.Н.Казанский - территориальную организацию путей сообщения, Н.П.Каючкин - географические основы транспортного освоения территории.

В Узбекистане исследования, посвящённые территориальной организации транспорта, проводили такие учёные, как С.М.Ходжаев, Р.В.Набиев, М.Н.Адилов, Д.И.Менгелдин, П.Х.Махмудов. За годы независимости И.С.Рамазонова проанализировала роль и значение транспортного фактора в развитии и размещении производительных сил, К.У.Ульджабаев - экономические реформы на железнодорожном транспорте, Э.Каримов - организацию грузоперевозок на автомобильном транспорте, А.Исаев - географические особенности развития транспортной системы в Ферганской долине.

Однако на сегодняшний день остаются недостаточно исследованными теоретические вопросы транспортно-географического положения и транзитного потенциала территории, экономико-географического

¹www.Lex.uz.Указ Президента Республики Узбекистан “О Стратегии действий по развитию Республики Узбекистан” от 7 февраля 2017 года за № УП-4947

моделирования отраслей транспорта и их картографирования, территориальной структуры транспортно-логистической системы, а также проблемы совершенствования территориальной организации транспортной системы Узбекистана.

Связь диссертационного исследования с планами научно-исследовательских работ высшего образовательного и научно-исследовательского учреждения, где оно выполнено:

Диссертационное исследование выполнено в рамках прикладного проекта А-2-62 «Стратегия развития регионального агропромышленного производства в условиях роста конкурентного рынка (2015-2017 гг.)» в Национальном университете Узбекистана и фундаментального проекта Ф1-Фа-1-16435 ФА-Ф1-Г005 «Научно-методические основы информационного развития национальной экономики» (2012-2016 гг.)» в Научно-исследовательском центре при Ташкентском государственном экономическом университете.

Цель исследования заключается в разработке предложений и рекомендаций по совершенствованию территориальной организации автомобильного и железнодорожного транспорта в Узбекистане.

Задачи исследования:

провести анализ современных особенностей и тенденций территориальной организации транспортной системы, её научно-методических основ и направлений исследования, правовых основ;

раскрыть роль автомобильного транспорта в транспортной системе Узбекистана, моделирование влияния деятельности автомобильного транспорта и инфраструктуры на социально-экономическое развитие территорий;

разработать интегральную методику оценки уровня обеспеченности территорий автомобильными дорогами и её оценка, составление карт;

раскрыть значение железнодорожного транспорта в транспортной системе страны, моделирование влияния деятельности железнодорожного транспорта и инфраструктуры на социально-экономическое развитие территорий, составление специальных карт;

выявление географических факторов формирования транспортно-логистической системы в республике и разработка научно-практических предложений и рекомендаций по эффективной организации территориальной структуры транспортной системы.

Объект исследования Территориальные системы автомобильного и железнодорожного транспорта Узбекистана.

Предмет исследования Транспортно-географические отношения в территориальной организации транспортной системы в Узбекистане.

Методы исследования. В диссертации использованы методы сравнительно-географического, картографического, статистического исследований, и метод математического моделирования.

Научная новизна диссертационного исследования. Научная новизна диссертации включает нижеследующие положения:

Раскрыты особенности географических факторов (природные условия и ресурсы, географическое положение и рельеф территорий) повышения эффективности территориальной организации транспортной системы Узбекистана и выявлены их причины;

Разработаны прогнозные параметры показателей грузооборота автомобильного транспорта до 2025 года в разрезе территорий с учётом параметров их социально-экономического развития;

Разработана сеть новых транспортно-логистических центров на территориях Карасу, Термез, Алат, Кунград, Сариасиё с хорошо развитой инфраструктурой;

Созданы карты отражающие обеспеченность территорий автомобильными и железными дорогами на основе метода группирования Стёрджесса.

Практическая значимость исследований заключается в следующем: предложены методы группирования и оценки обеспеченности территорий инфраструктурой автомобильного транспорта;

выявлены показатели транспортёмкости ВРП регионов республики (на основе грузооборота автомобильного транспорта).

Достоверность результатов исследования. Достоверность результатов исследования определяется выполнением работы на основе материалов Государственного Статистического Комитета Республики Узбекистан, Государственного комитета Республики Узбекистан по автомобильным дорогам, НИЦ «Научные основы и проблемы развития экономики Узбекистана» при ТГЭУ, а также на основе карт, заключений, рекомендаций и предложений по результатам исследования автора, полученные результаты которого утверждены компетентными органами.

Научное и практическое значение результатов исследования. Научная значимость результатов исследования определяется совершенствованием методологических и методических подходов анализа территориальной организации транспортной системы, с помощью статистических, картографических и математических методов.

Практическая значимость результатов исследования определяется тем, что они могут служить основой для разработки программ комплексного развития и совершенствования территориальной организации транспортной системы в стране, а также для повышения эффективности образовательного процесса в соответствующих направлениях системы высшего образования республики.

Внедрение результатов исследования. На основе предложений и рекомендаций по совершенствованию территориальной организации транспортной системы в Узбекистане:

-научные заключения выявленной корреляционной зависимости уровня экономического развития (доля региона в ВВП республики) между транспортно-географическими показателями регионов (грузооборот на автомобильном транспорте и объём перевозки грузов на железнодорожном транспорте) были использованы в подготовке информационно-аналитических материалов по социально-экономическому развитию регионов

Министерством Экономики Республики Узбекистан (Акт внедрения Министерства экономики от 27 марта 2018 года №АД-4-2/20-341). В результате этого появилась возможность оценки влияния транспортно-географического фактора на экономический потенциал регионов;

группа специализированных карт по усовершенствованной интегральной методике оценки обеспеченности регионов автомобильными дорогами на основе транспортно-географических показателей (плотность автомобильных дорог по отношению к площади региона, населения, перевозкам грузов, ВВП), а также метода Стёрджесса по интервальной группировке были внедрены на практике в Национальном центре Государственного кадастра, геодезии и картографии (Национальный центр Государственного кадастра, геодезии и картографии от 9 апреля 2018 года, Акт внедрения №1/1-312). В результате появилась возможность рациональной организации выполнения земельно-кадастровых работ в процессе модернизации транспортно-коммуникационных систем (инфраструктуры автомобильного транспорта) регионов Республики Узбекистан;

выявленные географические факторы, определяющие логистический потенциал транспортных узлов республики (транспортно-географическое положение, уровень развития и структура отраслей, демографический потенциал), на основе которых разработаны предложения по развитию сети логистических центров в транспортной системе страны (Карасу, Термез, Алат, Кунград, Канимех, Сариясия) применены на практике в Министерстве экономики (Акт внедрения Министерства экономики №АД-4-2/20-341 от 27 марта 2018 года), что позволило расширить транспортно-логистическую инфраструктуру в республике;

разработанные научно-практические рекомендации по повышению эффективности территориальной организации транспортной системы Узбекистана (повышение доли железнодорожного транспорта в общем объёме перевозки грузов, создание новых точек соприкосновения с транспортными системами соседних стран, дифференцированный подход в модернизации сети автомобильных дорог), использованы на практике в Министерстве экономики в рамках составления отраслевых и территориальных программ в рамках осуществления Постановления Президента Республики Узбекистан “О программе развития территориальных автомобильных дорог на 2017-2018 годы” №ПП-2775 от 14 февраля 2017 года (Акт внедрения Министерства экономики №АД-4-2/20-341 от 27 марта 2018 года); в результате была улучшена территориальная структура транспортных систем Узбекистана.

Апробация результатов исследования. Результаты данного исследования были обсуждены, в том числе, на 5 международных и 2 республиканских научно-практических конференциях.

Опубликованность результатов исследования. По теме диссертации опубликовано всего 19 научных работ. Из них 8 статей в журналах, рекомендованных Высшей Аттестационной Комиссией Республики

Узбекистан для публикации основных научных результатов докторских диссертаций, в том числе 4 в республике и 4 – в зарубежных журналах.

Структура и объём диссертации. Структура диссертации состоит из введения, трёх глав, заключения, списка использованной литературы и приложений. Объём диссертации составляет 120 страниц.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

В введении обоснованы актуальность и востребованность проведённых исследований, сформулированы цель и задачи, объект и предмет исследования, показано соответствие приоритетным направлениям развития науки и технологий в республике, изложены научная новизна и практические результаты работы, раскрыто научное и практическое значение полученных результатов, приведены сведения о внедрении в практику результатов исследования, а также об опубликованных работах и структуре диссертации.

В первой главе диссертации - **«Современные тенденции и теоретико-методологические основы территориальной организации транспортной системы»** - проведены исследования, которые показали, что территориальная организация транспортной системы является важным фактором, влияющим на социально-экономическое развитие регионов. Кроме того, важное значение имеет транспортная система в формировании и совершенствовании территориальной структуры производительных сил. Транспорт является непосредственно продолжением отраслей производства. Всесторонне развитая транспортная система играет важную роль в развитии и размещении производительных сил страны, в расширении внутренних и внешних экономических связей.

В этой главе исследованы современные тенденции и теоретико-методологические основы территориальной организации транспортной системы.

Известно, что социально-экономическая география – это система географических наук, исследующая пространственную организацию общества, её законы и закономерности. Эта наука состоит из таких отраслей, как экономическая, социальная, политическая и культурная география. В свою очередь экономическая география подразделяется на шесть направлений, среди которых важное значение, имеет география транспорта. География транспорта является отраслью социально-экономической географии, изучающей обеспеченность территорий транспортом, особенности и закономерности размещения, территориальную организацию транспортной системы, которая недостаточно исследована в Узбекистане.

Объектом географии транспорта являются транспортные линии и узлы на определённой территории, формирование отраслей транспорта, пассажиро- и грузопотоков, закономерности взаимосвязи транспорта с размещением населения и отраслей экономики. Предметом географии транспорта является взаимодействие элементов территориальной системы транспорта, которое выражается в их транспортно-географических отношениях, транспортном притяжении, взаиморасположении, то есть в

близости или удалённости объектов друг от друга, транспортно-географическом размещении, в обеспеченности территории транспортной сетью, зависимости территории от природных и социально-экономических факторов и их пропускной способности. В мире сложились шесть школ исследования географии транспорта, и они выделяют различные этапы развития этой отрасли.

В то же время в исследовании проблем обеспеченности территорий транспортной системой определены следующие направления:

- статистическое направление (плотность транспортной сети в границах административно-территориальных единиц, которая рассчитывается на основе статистических данных);

- геометрическое направление (обеспеченность территорий транспортной отраслью; выражается элементарными геометрическими средствами);

- картографическое направление (основано на картографическом методе исследования);

- направление математического моделирования (основано на изучении и прогнозировании влияния транспортно-географических процессов на социально-экономическое развитие регионов).

В целях оценки территориальной организации транспортной системы

была разработана интегральная методика $d_{S^{AT}} = \frac{S^{AT}}{\sqrt[4]{S^R A^R N_A^R V^R}}$ оценки обеспеченности регионов инфраструктурой автомобильного транспорта, с

интегрированием новой методики $d_{S^{AT}, V^R} = \frac{S^{AT}}{\sqrt{S^R V^R}}$, то есть показателей плотности автомобильных дорог относительно площади регионов и ВРП.

Так же, в целях выявления корреляционной зависимости, моделирования, оценки и прогнозирования доли регионов в ВВП республики от деятельности автомобильного и железнодорожного транспорта, были разработаны следующие транспортно-географические (математические) модели в виде $y=b_1+a_1x_1+a_2x_2+a_3x_3$ и $y=b_1+a_1x_1+a_2x_2$.

Кроме того, в формировании и развитии разных систем, важное значение имеют, политические факторы. Стоит, особо отметить, что за годы независимости в Узбекистане, для эффективного функционирования транспортной системы была создана, широкая нормативно-правовая основа, различные концепции и стратегии. К их ряду можно отнести, Постановление Президента Республики Узбекистан от 14 февраля 2017 года “О программе развития территориальных автомобильных дорог в 2017-2018гг.» за ПП - №2775. Они определяют не только эффективное функционирование, но и развитие транспортной системы.

В результате проведённых исследований во второй главе – «Динамика развития и территориальная структура автомобильного транспорта» – обосновано влияние географических, экономических, демографических и других факторов и закономерностей, оказывающих воздействие на динамику

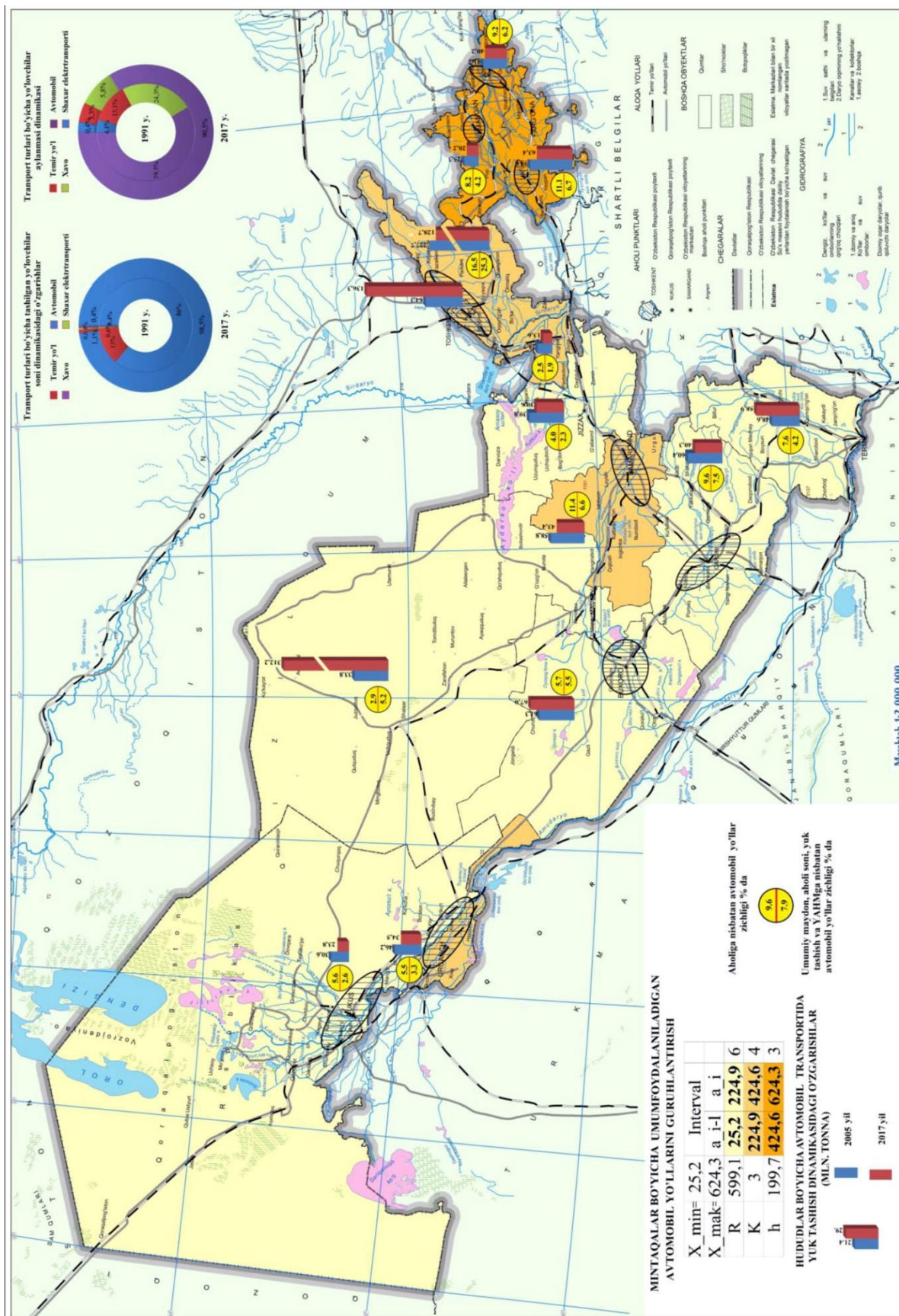
и территориальную структуру развития автомобильного транспорта. Узбекистан имеет сложный рельеф, и автомобильный транспорт наряду с другими видами транспорта имеет важное значение для экономики страны. Всё это предопределяет развитие автомобильного транспорта в регионах.

Узбекистан имеет развитую сеть автомобильных дорог международного, республиканского и местного значения. В 2017 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 2005-2017 годы протяжённость дорог общего пользования выросла на 698 км, или 121,3%.

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 1991-2017 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 2017 год, когда объём грузооборота автомобильного транспорта возрос с 5,5 млрд. тонн км. до 13,6 млрд. тонн км., или в 2,5 раза. 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. 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 км² территории, объём перевозки грузов, объём грузооборота на автомобильном транспорте по регионам и смоделирована корреляционная зависимость этих показателей.



1-рис. Плотность автомобильных дорог по административно-территориальным единицам Республики Узбекистан

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 . В третьей главе диссертации – **«Развитие системы железнодорожного транспорта и её особенности»** – исследованы территориальные особенности развития железнодорожного транспорта Узбекистана. Железнодорожный транспорт по сравнению с другими видами транспорта отличается низкой себестоимостью, всесезонностью перевозки грузов и пассажиров, возможностями перевозки больших объёмов грузов на дальние дистанции. 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 2017 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 26 лет сократилась в 1,7 раза.

По плотности железных дорог регионы имеют разные показатели, что оказывает влияние на их развитие. В 2005-2017 годах плотность железных дорог по республике возросла на 5 км. на 10000 км². 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. 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.

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 малых 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. 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.

Таблица 1.

Показатели интегральной оценки обеспеченности регионов инфраструктурой автомобильных дорог

№	Области	Площадь автодорог (км ²)	Общая плотность автодорог относительно площади (км ² /км ²) $d_{S^{AT}}^R = \frac{S^{AT}}{S^R}$	Плотность автодорог относительно к плотности населения (км ² /100 тысяч чел.) $d_S^{RA} = \frac{S^{AT}}{A^R}$	Плотность автодорог по отношению, к объемам перевозки грузов (млн.тн/км ²) $d_{S^{AT}}^{RY} = \frac{S^{AT}}{N_A^R}$	Плотность авто дорог по отношению к общей плотности и плотности населения (км ² /км ² * тыс.чел.) $d_{S^{AT}}^A = \frac{S^{AT}}{\sqrt{S^R A^R}}$	Плотность автодорог относительно к площади и объемам перевозки грузов (км ² /км ² *млн.тн.) $d_{S^{AT}}^{S^R, A} = \frac{S^{AT}}{\sqrt{S^R A^R}}$	Плотность автодорог по отношению к ВРП и площади (км ² /км ² *млрд.сум) $d_{S^{AT}}^{S^R, V^R} = \frac{S^{AT}}{\sqrt{S^R V^R}}$	Плотность автодорог относительно к общей площади, числ.нас., ВРП, перевозки грузов (км ² /км ² *тыс.чел.*млн.тн.*млрд.сум) $d_{S^{AT}} = \frac{S^{AT}}{\sqrt[4]{S^R A^R N_A^R V^R}}$	Плотность автодорог относительно к общей площади, числ.нас., ВРП, перевозки грузов (%оа)
	Ўзбекистон Республикаси	285,63	0,63	0,9	0,20	0,07	0,45	0,06	0,18	100
1	Қорақалпоғистон Республикаси	27,80	0,17	0,16	0,80	0,05	0,37	0,03	0,06	35,20
	Вилоятлар:									
2	Андижон	16,74	3,89	0,06	0,34	0,15	1,16	0,08	0,06	34,69
3	Бухоро	26,95	0,67	0,15	0,44	0,10	0,54	0,04	0,06	34,92
4	Жиззах	18,14	0,86	0,14	0,67	0,11	0,76	0,06	0,08	46,19
5	Қашқадарё	23,74	0,83	0,08	0,57	0,08	0,69	0,04	0,05	30,07
6	Навоий	24,43	0,22	0,26	0,07	0,08	0,12	0,02	0,03	18,91
7	Наманган	20,73	2,79	0,08	0,52	0,15	1,20	0,09	0,08	44,75
8	Самарқанд	26,43	1,58	0,07	0,47	0,11	0,86	0,06	0,06	35,13
9	Сурхондарё	11,45	0,57	0,05	0,19	0,05	0,33	0,03	0,03	17,81
10	Сирдарё	18,61	4,35	0,24	1,24	0,32	2,32	0,16	0,17	97,37
11	Тошкент	29,64	1,94	0,11	0,13	0,14	0,50	0,06	0,05	27,40
12	Фарғона	26,66	3,94	0,08	0,30	0,17	1,08	0,10	0,07	39,86
13	Хоразм	14,31	2,37	0,08	0,31	0,14	0,86	0,08	0,06	36,78

Составлена автором на основе статистических данных Государственного Комитета по статистике Республики Узбекистан

На развитие и формирование ТЛС в Узбекистане непосредственное влияние оказывают уровень экономического развития регионов и географическое положение. В 2017 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.

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 транспортнoёмкость экономики очень высокая, что в свою очередь оказывает отрицательное воздействие на их социально-экономическое развитие, совершенствование территориальной структуры производительных сил. Высокие показатели транспортнoёмкости 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 транспортнoёмкости ряда регионов создаёт проблемы в устранении диспропорций между регионами и обеспечении стабильного социально-экономического развития.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В результате исследования совершенствования территориальной организации транспортной системы Узбекистана с сравнительно-географических, картографических, статистических аспектов и математического моделирования получены следующие выводы:

1. Результаты исследования современных особенностей и тенденций территориальной организации транспортной системы, показывает, усиление социализации территориальной организации транспортной системы (повышение мобильности населения и рост пассажиропотока). Вместе с тем, выявлены рост влияния социально-экономических факторов по сравнению с природными факторами на территориальную организацию транспортной системы, возрастания влияния закономерностей транспортно-географического притяжения.

2. Результаты исследования экономико-географических аспектов научно-практических основ и подходов транспортной системы, показывают, что территориальная организация транспортной системы отражает сущность процессов социально-экономического развития территорий. Вместе с тем, в исследовании этих процессов, совершенствовании территориальной организации транспортной системы стоит усилить математические и картографические подходы исследования.

3. Анализ правовых основ развития транспортной системы, показывает, что для развития транспортной инфраструктуры в мире широко применяется, механизм привлечения частного капитала посредством государственно-частного партнёрства (Public-Private Partnership, PPP). Исходя из этого, в концепциях направленных на развитие транспортной системы, нужно совершенствовать механизмы её применения и учитывать территориальные особенности.

4. 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).

5. 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.

6. Были составлены карты отражающие развитие инфраструктуры автомобильного транспорта, которые отражают её территориальные особенности. В составлении карт был использован метод интервальной группировки Стёрджесса.

7. 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.

8. Существующие диспропорции между регионами по плотности железных дорог, объёму перевозок грузов и грузообороту повышают транспортноёмкость 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.

9. 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.

**SCIENTIFIC COUNCIL ON AWARD OF SCIENTIFIC DEGREES
DSc.30.05.2018.G.02.07 AT SAMARKAND STATE UNIVERSITY**

NATIONAL UNIVERSITY OF UZBEKISTAN

USMANOV ZAKIR KARIMOVICH

**TERRITORIAL ORGANIZATION OF THE TRANSPORT SYSTEM OF
UZBEKISTAN AND ITS IMPROVEMENT**

11.00.02 - Economic and social geography

**DISSERTATION ABSTRACT
of the Doctor of Philosophy (PhD) of Geographical Sciences**

Samarkand - 2020

The title of the doctoral dissertation (PhD) has been registered by the Supreme Attestation Commission at the Cabinet of Ministers of the Republic of Uzbekistan with registration numbers of B 2017.2.PhD / Gr13.

The dissertation work was carried out at the National University of Uzbekistan.

The abstract of dissertation in three languages (Uzbek, Russian, English-resume) is available online (www.samdu.uz) and on the website of “ZiyoNet” information-educational portal www.ziynet.uz.

Scientific adviser: **Kayumov Abdukhakim Abdukhamidovich**
Doctor of Geographical Sciences, Professor

Official opponents: **Safarov Bakhodir Shakhriyarovich**
Doctor of Economic Sciences

Kodirov Rakhimzhon Boltaboevich,
candidate of geographical sciences, associate professor

Leading organization: **Namangan State University**

The defense of the dissertation will take place on «17» January in 2020 in 14⁰⁰ at the meeting of Scientific Council DSc.30.05.2018G.02.07 at the Samarkand State University (Address: 140104, Samarkand city, University University Boulevard, 15). Main Building of the Samarkand State University, auditorium 105. Tel.: 239-16-36, fax: (0366); E-mail: ik-geografiya.2018 @ mail.ru)

The dissertation is available at the Information Resource Center of Samarkand State University (registered under No. ____). Address: 140104, Samarkand, University Boulevard, 15. Tel.: (0366) 233-60-87.

The abstract of the dissertation has been distributed on « ____ » _____ 2020
(Protocol at the register № _____ dated « ____ » _____ 2020)

S.B. Abbosov
Chairman of the Scientific Council
awarding scientific degrees, Doctor of
Geographical Sciences

K.S. Yarashev
Scientific Secretary of the Scientific
Council for the award of academic
degrees, PhD in geographical sciences

A. Rakhmatullaev
Chairman of the scientific seminar under
Scientific council for awarding the
scientific degrees, Doctor of
Geographical Sciences

INTRODUCTION (abstract of the PhD thesis)

The aim of the research is formation and improvement of the modern transport infrastructure have been selected as one of the priority tasks of the Development Strategy of the Republic of Uzbekistan, in five priority areas, with special attention paid to "... accelerated development of the road and transport infrastructure ...".

The object of the research Territorial systems of automobile and railway transport of Uzbekistan.

Scientific novelty of the research:

peculiarities of geographical factors (natural conditions and resources, geographical location and topography of territories) of increasing the efficiency of the territorial organization of the transport system of Uzbekistan are revealed, and their reasons are revealed;

the forecast parameters of road transport freight turnover indicators up to 2025 in the context of territories are developed taking into account the parameters of their socio-economic development;

a network of new transport and logistics centers was developed in the territories of Karasu, Termez, Alat, Kungrad, Sariashiyo with well-developed infrastructure;

maps were created reflecting the provision of territories with roads and railways based on the Sturgess grouping method.

Implementation of the research results: On the basis of proposals and recommendations on the perfection of the territorial organization of the transport system in Uzbekistan:

scientific conclusions of the revealed correlation dependence of the level of economic development (the share of the region in the GDP of the republic) between the transport and geographic indicators of the regions (freight turnover in road transport and the volume of freight transported by rail) were used in the preparation of information and analytical materials on socio-economic development of regions by the Ministry of Economy Of the Republic of Uzbekistan (Act of Implementation of the Ministry of Economy of March 27, 2018 No. AD-4-2 / 20-341). As a result, it became possible to assess the impact of the transport-geographic factor on the economic potential of the regions;

a group of specialized maps on an improved integrated methodology for assessing the availability of regions by roads on the basis of transport and geographic indicators (density of roads in relation to the area of the region, population, freight transport, GDP), as well as the Sturgess method for interval grouping were implemented in practice at the National Center State Cadastre, Geodesy and Cartography (National Center of the State Cadastre, Geodesy and Cartography of April 9, 2018, Act of Implementation 1 / 1-312). As a result, it became possible to rationally organize the implementation of land-cadastral work in the process of modernization of transport and communication systems (automotive transport infrastructure) in the regions of the Republic of Uzbekistan;

identified geographic factors that determine the logistics potential of transport hubs in the country (transport and geographic location, level of development and structure of industries, demographic potential), on the basis of which proposals have been developed to develop a network of logistics centers in the country's transport system (Karasu, Termez, Alat, Kungrad, Kanimeh , Sariasiya) were applied in practice in the Ministry of Economics (Act of Implementation of the Ministry of Economy No. AD-4-2 / 20-341 of March 27, 2018), which allowed to expand the transport and logistics infrastructure the structure in the republic;

the developed scientific and practical recommendations on increasing the efficiency of the territorial organization of the transport system of Uzbekistan (increasing the share of rail transport in the total volume of cargo transportation, creating new points of contact with the transports of neighboring countries, a differentiated approach to the modernization of the road network), were used in practice at the Ministry of Economy in within the framework of drawing up sectoral and territorial programs within the framework of the implementation of the Decree of the President of the Republic of Uzbekistan "About development of regional roads in the years 2017-2018" PP-2775 on February 14, 2017 (the introduction of the Act, the Ministry of Economy №AD 4-2 /20-341 on March 27, 2018); As a result, the territorial structure of Uzbekistan's transport systems was improved.

Structure and volume of the thesis. The structure of the dissertation consists of an introduction, three chapters, conclusion, a list of used literature and applications. The volume of the thesis is 120 pages.

ЭЪЛОН ҚИЛИНГАН ИЛМИЙ ИШЛАР РЎЙХАТИ
СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТ
LIST OF PUBLISHED WORKS

I бўлим (I часть; I part)

1. Қаюмов А.А., Усманов З.К. Худудларнинг ижтимоий-иқтисодий ривожланишида темир йўл транспортининг ўрни // Ўзбекистон География жамияти ахбороти, 48 жилд. - Тошкент, 2016. Б.55-60. (11.00.00, №6).

2. Усманов З.К. Автомобиль транспорти инфратузилмаси ривожланишининг худудий хусусиятлари // Ўзбекистон География жамияти ахбороти, 48 жилд. - Тошкент, 2016. Б.75-80. (11.00.00, №6).

3. Усманов З.К. Современное состояние транспортной системы Узбекистана и перспективы её развития // Экономика и социум, №6 (25). – Саратов, 2016. С.805-811. (11.00.00; №11).

4. Usmanov Z.K. Regional peculiarities of motor transport development in Uzbekistan // European Sciences review. Austria, Vienna № 9-10.2016, September-October. P.38-39. (11.00.00; Европа мамлакатлари нашрлари, №2).

5. Усманов З.К. Транспортно-географическое моделирование социально-экономического развития регионов Узбекистана // Экономика и социум, №12 (31). – Саратов, 2016. С.1422-1427. (11.00.00; №11).

6. Usmanov Z.K. Assessment of the development level of railways in economic and geographical areas of Uzbekistan // European Sciences review. Austria, Vienna № 11-12. 2016, November–December. P.24-25. (11.00.00; Европа мамлакатлари нашрлари, №2).

7. Усманов З.К. Ўзбекистонда транспорт тизимининг ривожланганлик даражаси ва унинг худудий хусусиятлари // Ўзбекистон География жамияти ахборотномаси, 49 жилд. - Тошкент, 2017. Б.48-52. (11.00.00, №6).

8. Қаюмов А.А., Усманов З.К. Янги Ипак йўли иқтисодий коридорининг шаклланишида Ўзбекистон ва Хитой ҳамкорлиги // Ўзбекистон География жамияти ахборотномаси, 49 жилд. - Тошкент, 2017. Б.72-77. (11.00.00, №6).

9. Усманов З.К. Ўзбекистонда худудларни барқарор ривожлантириш ва рақобатбардошлигини ошириш омиллари: устувор тармоқлар ва инфратузилма // ТДИУ хузуридаги «Ўзбекистон иқтисодиётини ривожлантиришнинг илмий асослари ва муаммолари» ИТМ // Монография // Муаллифлар жамоаси, 2.2, 2.3, 3.2 боблар, Тошкент, "LESSON PRESS" 2017 йил.

10. Усманов З.К. Территориальная организация транспортной системы Узбекистана // Монография //«LAP» Lambert Academic Publishing, Дюссельдорф, Германия, 2018 г., 44 с. www.lap-publishing.com, ISBN 978-613-7-32870-5.

II бўлим (II часть; II part)

11. Усманов З.К. Некоторые проблемы развития транспортной системы Узбекистана // Социально-экономические закономерности развития мирохозяйственных связей в условиях усиления интеграционных прогрессов.

Тезисы докладов международной научно-практической конференции. - Москва, 2006. С.65-67.

12. Усманов З.К. Роль транспорта в инновационном развитии национальной экономики // Двадцать четвёртые международные Плехановские чтения. Тезисы докладов. – Москва, 2011. С.197-198.

13. Усманов З.К. Транспорт тизимини ривожлантиришда инновацион ёндашувлар // “Иқтисод ва молия”, №6, 2012. Б.36-40.

14. Усманов З.К., Ниязов М.А. Некоторые направления развития транспортной инфраструктуры регионов // “Бизнес-эксперт”, №9, 2015. С.78-81.

15. Усманов З.К., Шайзаков Б.И. Транспортная инфраструктура как фактор повышения конкурентоспособности экономики регионов // Тенденции развития экономики России и стран СНГ. Материалы международной заочной научно-практической конференции. - Новосибирск, 2015. С.170-174.

16. Усманов З.К. Транспортный фактор как показатель уровня конкурентоспособности регионов // Современные проблемы региональной экономики. Материалы научно-методологического семинара. – Ташкент, 2015. С.166-171.

17. Усманов З.К. Транспорт инфратузилмаси ривожланишининг минтақавий хусусиятлари // Ўзбекистон иқтисодиётини институционал ривожлантириш: ютуқлар, муаммолар, ечимлар. Республика илмий-амалий конференцияси материаллари. - Тошкент, 2016. Б.178-181.

18. Usmanov Z.K. Regional aspects of transport and logistics system in Uzbekistan // The second international conference in scientific development in Europe, 23th December 2016. - Austria, Vienna. P.7-11.

19. Усманов З.К. Территориальные аспекты формирования транспортно-логистической системы в Узбекистане // Наука сегодня: постулаты прошлого и современные теории. Материалы VII-Международной научно-практической конференции. – Саратов, 2017. С.118-122.

Автореферат “Ўзбекистон География жамияти ахбороти”
журналида тахрирдан ўтказилди (30.12.2019 йил)

Офсет босма қоғози. Қоғоз бичими 60×84_{1/16}.
“Times” гарнитураси. Офсет босма усули.
Ҳисоб-нашриёт т.: 2,8. Шартли б.т. 2,3.
Адади 100 нусха. Буюртма №6/01.

СамДЧТИ нашр-матбаа марказида чоп этилди.
Манзил: Самарқанд ш, Бўстонсарой кўчаси, 93.