

электронное периодическое издание

ЭКОНОМИКА

и

социум

ISSN 2225-1545

№5(72)-2020



ЭЛЕКТРОННОЕ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКОЕ
ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ
«Экономика и социум»

<http://www.iupr.ru>

УДК 004.02:004.5:004.9

ББК 73+65.9+60.5

ISSN 2225-1545

Свидетельство о регистрации
средства массовой коммуникации
Эл № ФС77-45777
от 07 июля 2011 г.

Редакционный совет:

*Зарайский А.А., доктор филологических наук, профессор,
Калимбетов Х.К., доктор экономических наук, доцент,
Смирнова Г.В., доктор социологических наук, профессор,
Федорова Ю.В., доктор экономических наук, профессор,
Постюшков А.В., доктор экономических наук, профессор,
Тягунова Л.А., кандидат философских наук, доцент*

Отв. ред. А.А. Зарайский

Выпуск №5(72) часть 2 (май, 2020). Сайт: <http://www.iupr.ru>

*Усманов З.К., к.н.
старший преподаватель
отделение «Экономика нефти и газа»
филиал РГУ нефти и газа (НИУ)
имени И.М.Губкина
Республика Узбекистан, г. Ташкент*

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА КАК ФАКТОР ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ЭКОНОМИКИ РЕГИОНОВ

Аннотация: В данной статье, рассмотрены актуальные вопросы развития транспортной инфраструктуры, как важнейшего фактора повышения конкурентоспособности экономики регионов.

Ключевые слова: транспорт, регион, экономика, инфраструктура, транспортёмкость, конкурентоспособность.

*Usmanov Z.K., Ph.D.
senior lecturer
department of oil and gas economics
Branch of the Russian State University
of Oil and Gas (NRU)
named after I.M. Gubkin
Republic of Uzbekistan, Tashkent*

TRANSPORT INFRASTRUCTURE AS AN INCREASE FACTOR COMPETITIVENESS OF REGION ECONOMY

Annotation: This article discusses topical issues of the development of transport infrastructure, as the most important factor in increasing the competitiveness of regional economies.

Key words: transport, region, economy, infrastructure, transport capacity, competitiveness.

Транспорт является важной составной частью инфраструктуры любого региона. От его эффективного функционирования зависят конкурентоспособность экономики региона, а также состояние его социальной сферы. Нужно особо подчеркнуть, что неравномерное развитие регионов, большей частью обусловлено несоответствием транспортной инфраструктуры, существующим природно - ресурсным, экономическим потенциалам и приоритетам территориального развития. Такие диспропорции в территориальном развитии отражаются в динамике экономического роста.

При этом, стремление регионов в повышении конкурентоспособности, достижения нового сбалансированного состояния, установления новых

паритетов и пропорций в итоге приводят к качественным изменениям. Следствием этого, является усиление территориальной дифференциации, мобильности населения, товаров, услуг и капитала. При этом особое значение приобретает развитие транспортной инфраструктуры [1].

Развитие транспортной инфраструктуры должно основываться на анализе плотности транспортной сети в регионах. Исследования показывают, степень неравномерности размещения транспортной сети по регионам, так в Навоийской области плотность сети железных дорог составляет 65 км на 1000 км, то в Республике Каракалпакстан и Бухарской области эти показатели составляют 5,1 и 6,7 км соответственно. Также, достаточно высока дифференциация плотности сети автодорог, поскольку в целом ряде регионов плотность автодорог ниже средних показателей по республике - 269,1 км/1000 км, (в Республике Каракалпакстан-43,8 км и в Бухарской области- 208,3 км) [2].

Ещё одним из важнейших показателей эффективности и конкурентоспособности экономики регионов, является транспортноёмкость валового регионального продукта. Транспортноёмкость- это макроэкономический показатель уровня транспортной работы страны, определяемый как удельная величина приведенного грузо- и пассажирооборота (в тонно-километрах) всех видов транспорта, приходящаяся на 1 сум (доллар) валового внутреннего продукта (ВВП) государства. Этот показатель не может быть применён при сопоставлении стран, так как он зависит от размеров территории страны, уровня развития производительных сил, в т.ч. транспорта, и состояния экономики. Однако при сопоставимых условиях сравнение этого показателя между регионами может быть использовано для определения уровня транспортного обслуживания [3].

Таблица -1. Уровень транспортноёмкости ВРП, в т-км/сум

	Регионы	Валовый Региональный Продукт, млрд. сум*, по состоянию на 2018г.	Грузооборот транспорта общего пользования млн.т-км**. по состоянию на 2018г.	Показатель транспортноёмкости ВРП, т-км/сум, по состоянию на 2018г
	Республика Узбекистан	82411,9	257983341,1	3,130
1	Республика Каракалпакстан	2242,5	2034932,9	0,907
2	Андижанская обл.	6047,7	16181	0,002
3	Бухарская обл.	5405,8	1927437,6	0,356
4	Джизакская обл.	2114,1	692223,0	0,327
5	Кашкадарьинская обл.	7538,1	2730424,5	0,362
6	Навоийская обл.	5075,8	5713753,7	1,125
7	Наманганская обл.	3759,2	161814,6	0,043
8	Самаркандская обл.	6015,5	610795,9	0,101
9	Сурхандарьинская обл.	3673,3	744750,9	0,202
10	Сырдарьинская обл.	1542,1	37395,7	0,024
11	Ташкентская обл.	9259,3	6737999,7	0,727

12	Ферганская обл.	6522,8	1486757,44	0,227
13	Хорезмская обл.	2945,8	59436,2	0,020

Расчёты автора проведены на основе статистических данных Государственного Комитета Республики Узбекистан по Статистике.

*Без учёта показателей г. Ташкента.

**Без учёта показателей трубопроводного и воздушного транспорта.

Анализ уровня транспортёмкости валового регионального продукта регионов, показывает на достаточно высокий уровень дифференциации показателей транспортёмкости. На такой уровень дифференциации большое влияние оказывает территориальный фактор. Показатели ряда регионов существенно ниже средних показателей по республике, это Андижанская (0,002т-км/сум), Хорезмская (0,020т-км/сум), Сырдарьинская (0,024 т-км/сум) и Наманганская (0,043 т-км/сум) области, такое положение объясняется размерами территорий данных регионов.

Самые большие показатели транспортёмкости приходятся на Навоийскую область (1,125 т-км/сум) и Республику Каракалпакстан(0,907т-км/сум), что опять же определяется размерами их территорий, но достаточно высокий показатель Ташкентской области (0,727 т-км/сум) объясняется достаточно высоким уровнем социально-экономического развития и высокой конкурентоспособностью данного региона.

Проведённый анализ транспортной сети, транспортёмкости экономики регионов позволяет определить основные направления и задачи развития транспортной инфраструктуры страны и регионов. При этом важной задачей должно стать не только дальнейшее увеличение протяженности и плотности транспортной сети, но и улучшение их технического состояния. Как показывает, опыт Российской Федерации, эффективность функционирования транспортной инфраструктуры можно повысить также за счёт инновационных методов организации грузовых перевозок [4]. Нужно особо отметить то что, транспорт, в силу своей специфики, требует регулирования, а значит и государственной поддержки. Кроме того, в переходный период транспорт следует рассматривать, как особо приоритетную отрасль экономики, как стимулятор развития социально- экономического развития регионов.

Исходя из этого, основными направлениями и задачами развития транспортной инфраструктуры с учётом пространственных факторов должны стать:

- улучшения состояния и развития транспортной сети в соответствии с международными стандартами;
- расширение электрификации железных дорог;
- завершение формирования единой национальной сети автомобильных дорог и её интеграция в международные транзитные магистрали (Европа-Азия);

Использованные источники:

1. Савельев Ю.В. Управление конкурентоспособностью региона: от теории к практике / Институт экономики КарНЦ РАН.- Петрозаводск.: Карельский научный центр РАН, 2010. 516с., прилож.
2. Сайдахмедов Х. Развитие транспортной инфраструктуры регионов на перспективу. Методологические вопросы разработки стратегий долгосрочного развития: материалы V Форума экономистов // Ташкент.: IFMR, 2013. 425 стр.
3. www.jd-enciklopedia.ru
4. З.К. Усманов, А.А. Юдаков, К.Х. Хамраев./ Направления развития железнодорожного транспорта. Журнал, "Биржа-Эксперт", 2012г. №6, 61 стр.

Тулкинов М., Шарипбаев Э.Ю., Холбаев Д.Ж. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СОЛНЕЧНЫХ И ВЕТРЯНЫХ ЭЛЕКТРОСТАНЦИЙ МАЛОЙ МОЩНОСТИ.....	245
Тургунов М.А., Ахматовунова М.К. КЛИНИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ЭФФЕКТИВНОСТИ СТАТИНОВ ПРИ ИШЕМИЧЕСКОМ ИНСУЛЬТЕ ..	249
Турсунова С., Хакимов Н.С., Рашидова Ш.У., Рахимова К.М. УЛЬТРАЗВУКОВОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ КИСТОЗНЫХ ОБРАЗОВАНИЙ МОЛОЧНОЙ ЖЕЛЕЗЫ.....	255
Туфанова А.В. К ВОПРОСУ ОБ АНАЛИЗЕ ФИНАНСОВОГО СОСТОЯНИЯ С ЦЕЛЬЮ УПРАВЛЕНИЯ ФИНАНСОВОЙ УСТОЙЧИВОСТЬЮ КОМПАНИИ.....	259
Туча Т.В. РАЗВИТИЕ ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ ИННОВАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ	262
Умарова С.С. ФОРМИРОВАНИЕ КОММУНИКАТИВНОЙ КОМПЕТЕНТНОСТИ В ОБУЧЕНИИ ИНОСТРАННОМУ ЯЗЫКУ	269
Умурзакова Н.С., Худойбердиева М.Дж., Умарова М.М. ВЛИЯНИЕ АНТИГИПЕРТЕНЗИВНЫХ ПРЕПАРАТОВ НА МАРКЕРЫ ВОСПАЛЕНИЯ И ИНСУЛИНОРЕЗИСТЕНТНОСТИ У БОЛЬНЫХ С МЕТАБОЛИЧЕСКИМ СИНДРОМОМ.....	274
Усманов З.К. ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА КАК ФАКТОР ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ЭКОНОМИКИ РЕГИОНОВ	282
Утемуратова Д.Ш., Мамбетназарова Т.Т. О МЕДИЦИНСКОЙ ЭТИКЕ И ДЕОНТОЛОГИИ	286
Фаизова Г.Г. ИССЛЕДОВАНИЕ ПРЕДСТАВЛЕНИЙ О ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ КАРЬЕРЕ У СОВРЕМЕННЫХ СТАРШЕКЛАССНИКОВ	289
Фармонкулова Ё.Р., Джураева Х.З. ПОРАЖЕНИЯ СЕРДЕЧНО-СОСУДИСТОЙ СИСТЕМЫ У ДЕТЕЙ С ОЖИРЕНИЕМ	294
Фисунова Д.И., Маматова О.М., Луханина А.С. ПЕРСОНАЛ КАК ОДНА ИЗ СОСТАВЛЯЮЩИХ ЧАСТЕЙ ТУРИСТСКОГО ПРОДУКТА	299
Фисунова Д.И. ПРОБЛЕМА ПЛАНИРОВАНИЯ В ТУРИСТСКОМ СЕКТОРЕ	303
Фомина Ю.А. ПРОБЛЕМЫ ПРИВЛЕЧЕНИЯ К ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ГОСУДАРСТВА, ТЕРРОРИСТОВ И ЧЛЕНОВ ИХ СЕМЕЙ ЗА ВРЕД, ПРИЧИНЕННЫЙ ТЕРРОРИСТИЧЕСКИМ АКТОМ	307
Хабибжонова Н., Нурматова С. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ИННОВАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ШКОЛЬНИКОВ.....	314

ЭЛЕКТРОННОЕ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКОЕ
ПЕРИОДИЧЕСКОЕ МЕЖДУНАРОДНОЕ ИЗДАНИЕ

«Экономика и социум»

Выпуск № 5(72) 2020 часть 2

Сайт: <http://www.iupr.ru>

Издательство: ООО "Институт управления и социально-
экономического развития", Россия, г. Саратов

Дата издания: Май 2020