

УДК 91.33.6T (575.1)

**Усманов Закир Каримович,
старший преподаватель, PhD
отделение «Экономика нефти и газа»,
филиал РГУ нефти и газа (НИУ)
имени И.М.Губкина в г.Ташкенте,
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, транспортоёмкость, конкурентоспособность.

*Usmanov Zakir Karimovich
Senior Lecturer, PhD
Department of Oil and Gas Economics,
Branch of the Russian State University of Oil and Gas (NRU)
named after I.M. Gubkin in Tashkent,
Republic of Uzbekistan, Tashkent*

TRANSPORT INFRASTRUCTURE AS AN INCREASE FACTOR COMPETITIVENESS OF REGION ECONOMY

Abstract: 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 транспортоёмкость валового регионального продукта. Транспортоёмкость - 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 транспортоймкости 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 транспортоймкости 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 транспортоймкости валового регионального продукта регионов, показывает на достаточно высокий уровень дифференциации показателей транспортоймкости. На такой уровень дифференциации большое влияние оказывает территориальный фактор. Показатели ряда регионов существенно ниже средних показателей по республике, это Андижанская (0,002 т-км/сум), Хорезмская (0,020 т-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 транспортоймкости приходятся на Навоийскую область (1,125 т-км/сум) и Республику Каракалпакстан (0,907 т-

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, транспортоёмкости 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);

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Савельев Ю.В. Управление конкурентоспособностью региона: от теории к практике / Институт экономики КарНЦ РАН.- Петрозаводск.: Карельский научный центр РАН, 2010. 516 с., 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.