

*Усманов Закир Каримович,
старший преподаватель, PhD
отделения «Экономика нефти и газа»,
филиала РГУ нефти и газа (НИУ)
имени И.М.Губкина в г.Ташкенте,
Республика Узбекистан г.Ташкент*

НЕКОТОРЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕГИОНОВ

Аннотация: В данной статье, рассмотрены актуальные вопросы развития транспортной инфраструктуры страны и регионов, как важнейший фактор и условие стабильного развития экономики и повышения её конкурентоспособности, в условиях модернизации экономики и продолжающегося мирового финансово-экономического кризиса.

Ключевые слова: Транспорт, регион, экономика, инфраструктура, пространство, фактор, конкурентоспособность, размещение, концентрация, эффективность, регулирование, развитие.

*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*

SOME LINES OF DEVELOPMENT OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF REGIONS

Abstract: This article discusses current issues of the development of transport infrastructure of the country and regions, as the most important factor and condition for the stable development of the economy and increase its

competitiveness, in the context of economic modernization and the ongoing global financial and economic crisis.

Key words: *Transport, region, economy, infrastructure, space, factor, competitiveness, location, concentration, efficiency, regulation, development.*

Транспорт является особой отраслью, обладающей своей спецификой, которая определяет особенности процесса производства, технологии, организации и управления. Продукция транспорта вырабатывается и реализуется одновременно, т.е. ее невозможно заготовить впрок или резервировать. С этой точки зрения транспорт представляет более сложную отрасль, чем любое другое материальное производство.

С этой точки зрения, значение транспорта для Узбекистана, трудно переоценить, так как он выполняет важные экономические, политические, социальные, культурные и оборонные функции в государстве, и «для Узбекистана, который отдален от международных морских путей территориями двух и более государств, затраты на транспортировку экспортных и импортных грузов становятся критически важным фактором конкурентоспособности» [1].

Экономическая роль транспорта состоит, прежде всего, в том, что он является органическим звеном любого промышленного производства и материальной базой для глубокого разделения труда, специализации и кооперирования предприятий, а также для доставки всех видов сырья, топлива и продукции из пунктов производства в пункты потребления.

Особую важность имеет сокращение времени производства и воспроизводства в промышленности для повышения производительности труда, что требует четкой организации транспортного комплекса.

Характер размещения производства по территории представляет собой одно из важнейших условий обеспечения эффективности производства и во многом предопределяет стабильный экономический рост, повышение доходов и уровня жизни населения, и как результат – конкурентоспособность

регионов. Условием их достижения обычно считается обеспечение наиболее целесообразного использования благоприятных природных, экономических и других условий отдельных регионов, т.е. имеется в виду использование имеющихся у них преимуществ, для ускоренного развития. Нужно особо подчеркнуть, что существенное отставание процесса индустриализации приводит к неравномерному развитию в динамике развития регионов, обусловленное несоответствием рационального использования природно-ресурсного, экономического потенциалов с инвестиционной активностью и приоритетами территориального развития. Диспропорции в территориальном развитии промышленности отражается на низкой доле данного сектора в экономическом росте. Таким образом, в регионах существует множество проблем, основными из которых являются – отставание региона по уровню роста индустриализации, неразвитость экономической инфраструктуры.

Одним из путей решения данной проблемы является создание условий для развития производственного потенциала региона. В этом плане, важное значение имеет развитие транспортной инфраструктуры, как части экономической инфраструктуры для обеспечения рационального размещения промышленного производства в регионах с учетом пространственных факторов и конкурентного потенциала[2]. Ведь конкурентный потенциал регионов оценивается на основе ряда основных детерминантов, включая инфраструктурный[3].

Как было подчеркнуто выше, важной составной частью экономической инфраструктуры регионов является транспорт. От уровня его развития и эффективности функционирования зависят ритмичность и результативность работы всей промышленности региона, а также состояние его социальной сферы. В современных условиях транспортный комплекс является также основой экономической интеграции регионов, включения их в международное разделение труда и формирования новых внешнеэкономических отношений. Анализ зарубежного опыта показывает, что развитие транспортной инфраструктуры позволяет расширить

производственные возможности за счет углубления разделения общественного труда, увеличения количества и качества предоставляемых услуг, способствуя повышению производительности ресурсов и темпов социально-экономического развития регионов. Повышение эффективности функционирования транспортной системы регионов предусматривает, в первую очередь, развитие новых экономических отношений между производителями транспортной продукции, и ее потребителями.

Также, важнейшей особенностью транспорта является территориальный характер расположения и развития его объектов, обуславливающий тесную взаимосвязь с территорией, размещением производительных сил. Плотность сети и мощность транспортных потоков характеризуют в определенной степени уровень концентрации производства, степень освоенности территории, ее потенциал, а также уровень экономического и социального развития региона. Как показывает ряд исследований состояния транспортной сети Узбекистана, по густоте транспортной инфраструктуры, регионы разделены на четыре группы, и самые низкие показатели по густоте транспортной инфраструктуры имеют Бухарская область и Республика Каракалпакстан[4], что указывает на прямую зависимость плотности транспортной инфраструктуры от размера площади регионов. Исходя из этого, основные направления и задачи развития транспортной инфраструктуры страны и регионов можно определить на основе анализа транспортной сети регионов. При этом важной задачей должно стать не только дальнейшее увеличение протяженности и плотности транспортной сети, но и улучшение их технического состояния. Кроме того, опыт зарубежных стран показывает, что эффективность функционирования транспортной инфраструктуры можно повысить также за счёт, инновационных методов организации перевозок[5].

Исходя из этого, основными задачами развития транспортной инфраструктуры с учетом пространственных факторов должны стать:

- интегрирование национальной транспортной сети в единую систему;

- повышение транзитного потенциала страны;
- улучшения состояния и развития транспортной сети в соответствии с международными стандартами.

Кроме того, развитие транспортной инфраструктуры должно соответствовать некоторым принципам, то есть:

- соответствия перспективных прогнозов и сценариев экономического и социального развития страны и регионов;
- опережающего развития и модернизации транспортной инфраструктуры, как важный фактор социально-экономического развития страны и регионов, укрепления ее конкурентоспособности;
- эффективное использование транспортной сети для обеспечения внутренних, внешнеторговых и транзитных перевозок;
- координация развития инфраструктуры различных видов транспорта.

Нужно особо отметить то что, транспорт, в силу своей специфики, требует государственного контролирующего 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. В то же время, нельзя допускать провоцирующего воздействия транспорта на цены, превращать в отрасль, стимулирующую взвинчивание цен. Нельзя также рассматривать транспорт в качестве бюджетного источника.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. www.nuz.uz. Транспортная Стратегия Узбекистана и становление институтов для реализации единой транспортной политики.
2. Э.Якубова. Оценка критериев размещения промышленности в сельских районах. Методологические вопросы разработки стратегий долгосрочного развития: материалы V Форума экономистов // Ташкент: IFMR, 2013. 428 стр.
3. Ш. Назаров, Э. Якубова. Сравнительная оценка конкурентоспособности регионов Узбекистана. Методологические вопросы разработки стратегий

долгосрочного развития: материалы V Форума экономистов // Ташкент: IFMR, 2013. 409 стр.

4. Х. Сайдахмедов. Развитие транспортной инфраструктуры регионов на перспективу. Методологические вопросы разработки стратегий долгосрочного развития: материалы V Форума экономистов // Ташкент: IFMR, 2013. 425 стр.

5. З.К.Усманов, А.А.Юдаков, К.Х.Хамраев. Направления развития железнодорожного транспорта. Ж-л., «Биржа-Эксперт», 2012 г. №6, 61стр.