

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА В РЕСПУБЛИКЕ КАРАКАЛПАКСТАН: СОСТОЯНИЕ И ПРОБЛЕМЫ

Ибрагимова Н. Б., Хожаназаров Н. Р.

Каракалпакский государственный университет

Аннотация: В статье рассмотрено транспортная инфраструктура Республики Каракалпакстан, анализировано состояние и проблемы в транспортной сфере. Предложено варианты по устранению проблем транспортной инфраструктуры региона.

Ключевые слова: Услуги, менеджмент сферы услуг, экономическое развитие сферы услуг, производство услуг.

TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN THE REPUBLIC OF KARAKALPAKSTAN: STATE AND PROBLEMS

Ibragimova N. G., Khojanazarov N. R.

Karakalpak State University named after Berdakh

Annotation: The article considers the transport infrastructure of the Republic of Karakalpakstan, analyzes the state and problems in the transport sector. Suggested options to address the problems of the transport infrastructure of the region.

Key words: Services, management of the service sector, economic development of the service sector, production of services.

С первых лет независимости Узбекистана существовала необходимость улучшения транспортных и коммуникационных систем для решения проблем, оставшихся от тоталитарного режима. Это проблемы железной дороги, ведущей в Сурхандарьинскую область и Республику Каракалпакстан через территорию Туркмении, устранение этого, строительство и реконструкция автомобильных дорог, отвечающих мировым стандартам, улучшение авиационной структуры.

За прошедший период проделана большая работа по формированию современной дорожно-транспортной инфраструктуры, открытию новых путей к мировым рынкам, созданию современных транспортных коммуникаций, связывающих нашу страну с другими регионами мира. Большое внимание было уделено строительству железных дорог и созданию единой железнодорожной сети Узбекистана. Первым шагом стало строительство железнодорожной линии Навои — Учкудук — Султонувайстог — Нукус протяженностью 700 км, а также единственного в Центральной Азии

современного совмещенного железнодорожно-автомобильного моста длиной 681 м через Амударью. Далее была построена железнодорожная линия Ташгузар — Байсун — Кумкурган протяженностью 223 км, позволившая сократить расстояние грузовых и пассажирских перевозок до 170 км и освободившая нас от необходимости платить за транзит, напротив — зарабатывать на нем.

Важный ресурс в развитии международных сообщений — автотранспортные магистрали. Только в прошлом году было реконструировано почти 256 километров автодорог, капитально отремонтировано 94,4 километра автодорог международного и государственного значения. В настоящее время общая протяженность сети автомобильных дорог в республике превышает 183 тысячи километров. Из них более 42,6 тысячи километров — автодороги международного, республиканского и местного значения. Сюда же входит и Узбекская национальная автомагистраль, длина которой около трех тысяч километров.

Для ускоренного развития экономики Каракалпакстана также имеют большое значение вопросы создания дорожной инфраструктуры и возможностей стабильного пользования интернетом. Поэтому в приоритете строительство и реконструкция 444,7 км автомобильных дорог международного и республиканского значения, а также 408,1 км местных и внутренних автомобильных дорог.

Транспортная система Республики Каракалпакстан (РК) представлена всеми видами транспорта: автомобильным, железнодорожным, воздушным, внутренним водным, трубопроводным, сетью автомобильных и железных дорог. В г. Нукусе функционирует международный аэропорт, отвечающий современным требованиям.

Протяженность автомобильных дорог и магистралей в РК составляет 11061 тыс. км, включая автомагистрали международного, республиканского, регионального значения. Через территорию республики проходит национальная автотрасса, построенная по международным стандартам, с

выходом на соседние страны (Россия и Казахстан). Следует отметить, что уровень развития автомобильных дорог в РК более чем в 4 раза отстает от средних показателей по стране. В отдельных районах (за исключением Шуманайского, Чимбайского, Нукусского) недостаточно развиты автомобильные дороги из-за отдаленности и труднодоступности сельских территорий. Роль автомобильных перевозок будет со временем увеличиваться, поскольку они являются более быстрыми и надежными, а так же связаны с более низким уровнем риска утраты или повреждения отдельных видов грузов. Так, для ряда скоропортящихся продуктов и срочных товаров автоперевозки являются единственным реальным способом транспортировки. В силу этого, автомобильный транспорт является предпочтительным средством перевозки сельскохозяйственной продукции, текстильных изделий и других несырьевых товаров, вывозимых из Республики Каракалпакстан.

Удовлетворённость населения транспортной инфраструктурой. Удовлетворённость населения транспортной инфраструктурой важным индикатором, показывающим уровень качества жизни населения, и влияющим на инвестиционный климат.

Степень удовлетворённости населения транспортной инфраструктурой в РК остаётся низкой (рис 1).

Рисунок. 1

Степень удовлетворенности населения транспортной инфраструктурой в Республике Каракалпакстан, %¹.



В целом значительная часть населения обследованных районов указали, что они не удовлетворены (43,2%) и частично удовлетворены (24,3%) деятельностью объектов транспортной инфраструктуры. Наиболее высока

¹ Источник: результаты опроса Института социальных исследований при Кабинете Министров Республики Узбекистан, август 2021 г.

неудовлетворенность в Тахтакупырском (64,7%), Чимбайском (44,5%), Кегейлийском (42,5%), Канлыкульском (42,9%) и Муйнакском (42,2%) районах (Таб.1.5.1).

Таблица 1.

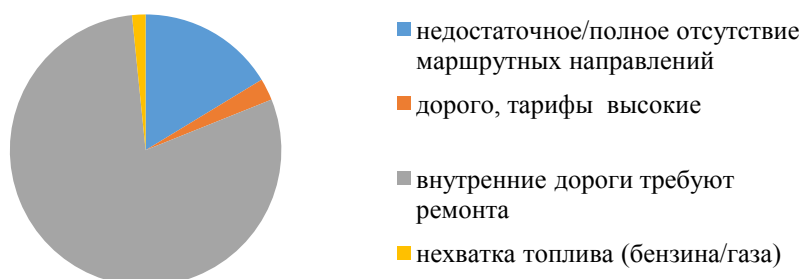
Степень удовлетворенности населения транспортной инфраструктурой в районах Республики Каракалпакстан², %

	Транспортная инфраструктура		
	удовлетворительно	частично удовлетворительно	неудовлетворительно
Всего	32,0	24,8	43,2
Караузьякский район	27,7	31,0	41,3
Канлыкульский район	26,9	30,1	42,9
Кегейлийский район	46,0	11,5	42,5
Муйнакский район	40,3	17,5	42,2
Тахтакупырский район	10,5	24,8	64,7
Шуманайский район	50,0	29,8	20,2
Чимбайский район	27,9	27,6	44,5
Нукусский район	32,9	30,7	36,4

Основными причинами неудовлетворенности населения являются низкое качество местных внутренних дорог, которые требуют ремонта и реконструкции (79,4%), а также недостаточность маршрутных направлений для пассажирских перевозок (16,3%). Особенно домохозяйства не довольны состоянием внутренних дорог. Неудовлетворенность по данной причине в большинстве районов достигает более 80,0% (Рис. 2).

Рисунок. 2.

Причины неудовлетворенности транспортной инфраструктурой в Республике Каракалпакстан³, %



² Там же

³ Источник: результаты опроса Института социальных исследований при Кабинете Министров Республики Узбекистан, август 2021 г.

Выводы. РК имеет выгодное географическое положение, позволяющее получать значительные доходы от осуществления внутренних и трансграничных транзитных перевозок по своим коммуникациям. Транспортный комплекс здесь имеет весомый удельный вес в валовом региональном продукте (в 2020 г. - 13%, 2021 г. – 12,3), а доля транспортных услуг в общем объеме услуг в 2021 г. оказалась самой высокой - почти 29%. Вместе с тем, высокая степень износа основных производственных фондов, изношенный парк большинства транспортных средств (всех видов транспорта), отсутствие у организаций транспорта достаточных собственных оборотных средств для осуществления программ обновления и модернизации основных фондов, низкая транспортная доступность для населения, отсутствие единой транспортно-логистической системы, неудовлетворительное состояние дорог местного значения, значительные издержки на содержание транспорта не позволяют эффективно задействовать транспортный потенциал региона.

Использованные литературы

1. Постановление Президента Республики Узбекистан, от 11.11.2020 г. № ПП-4889 «О мерах по комплексному социально-экономическому развитию Республики Каракалпакстан В 2020 — 2023 годах»
2. Кристоф Гипп, Давид Зонненбергер, Вольдемар Вальтер Транспортная отрасль Узбекистана Краткий анализ состояния и основные вызовы// https://www.german-economic-team.com/wp-content/uploads/2021/12/GET_UZB_PS_01_2021_ru.pdf
3. Матжанов А. Ж. Транспортные проблемы Каракалпакстана в 1920-1930 годы // Бюллетень науки и практики. 2021. Т. 7. №6. С. 509-517. <https://doi.org/10.33619/2414-2948/67/67>
4. Орипова, Гульрух. Развитие транспортной инфраструктуры в Узбекистане как фактор повышения конкурентоспособности экономики страны / Гульрух Орипова, Иброхим Илхомжонов. — Текст : непосредственный // Молодой ученый. — 2019. — № 22 (260). — С. 569-572. — URL: <https://moluch.ru/archive/260/60092/> (дата обращения: 18.10.2022).