

В настоящее время перспективными направлениями по улучшению транспортной сети Республики Беларусь являются такие мероприятия, как расширение использования видов транспорта, составляющих малый процент в общем грузо- и пассажирообороте (водный транспорт), что в свою очередь потребует капиталовложений в существующие коммуникации, модернизация информационного обеспечения перевозок для отслеживания и контроля за перемещением груза по дорогам нашей страны, ввод в эксплуатацию новых видов транспорта, к примеру внутригородской монорельсовой железной дороги.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Борисик, И.** Транспортные проблемы белорусских городов / И. Борисик. – Минск, 2007.

2 **Буцанец, Н.Б.** Проблемы развития транспортной инфраструктуры Республики Беларусь / Н.Б. Буцанец. – Минск : БГЭУ, 2014.

3 **Сухонос, Н.И.** Транспортный комплекс Республики Беларусь и транзитный потенциал: состояние, развитие и перспективы / Н.И. Сухонос. – Минск, 2012.

*P. LAMEKA*

*Belarusian National Technical University*

#### **PERSPECTIVES FOR THE DEVELOPMENT OF THE BELARUSSIAN TRANSPORT NETWORK**

УДК 338.49

*Б.Ш. ОМОНОВ*

*Ташкентский институт по проектированию, строительству и эксплуатации автомобильных дорог, Узбекистан*

#### **ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ В ЮЖНОМ РЕГИОНЕ УЗБЕКИСТАНА**

Сурхандарьинская область расположена на юге Узбекистана и граничит с тремя соседними государствами: Афганистан, Туркменистан и Таджикистан. По территории области проходят все основные транспортные коридоры Узбекистана: Узбекская национальная автомагистраль, международная автомагистраль М39, мост через Амударью «Хайратон» соединяет область автомобильной и железнодорожной путями с провинцией Балх Афганистана. Сурхандарьинская область также автомобильной и железнодорожной путями соединена с Кургантепинской областью Таджикистана и областью Лебох Туркменистана, поэтому область называют «южными воротами» Узбекистана.

Население Сурхандарьинской области по статистическим данным на 1 июля 2019 года составило 2594,6 тысяч человек, и в отличие от других ре-

гионов страны 64,6 % населения Сурхандарьинской области проживают в сельской местности.

Произведенный валовый региональный продукт (ВРП) в области за период с января по июнь 2019 года составил 10101,3 млрд сум и по сравнению с тем же периодом за прошедший год вырос на 3,5 %. Темп роста индекса дефлятора ВРП по сравнению с периодом за январь – июнь 2018 года составил 117,2 %. Развитие традиционных и внедрение инновационных услуг на основе целевой комплексной программы мероприятий способствовало росту объема произведенных рыночных услуг. В результате за январь – июнь 2019 года объем произведенных услуг вырос до 3123,4 млрд сумов, темп роста по сравнению с прошедшим периодом составил 110,7 %. В структуре оказанных рыночных услуг объем оказанных транспортных услуг составил 511,6 млрд сум, что составляет 16,4 % от общего объема оказанных за данный период услуг.

За январь – июнь 2019 года всеми видами транспорта по области было перевезено 25,5 млн тонн грузов, по сравнению с 2018 годом рост объема перевозок составляет 106,9 %. Грузооборот всеми видами транспорта составил 405,4 млнт·км и в процентном соотношении вырос до 115,2 %. Перевозки грузов осуществляли 729 предприятий различных форм собственности, это больше чем в 2018 году на 48 предприятий, что в процентном соотношении по сравнению с предыдущим периодом означает рост на 107,0 %.

Автомобильным транспортом индивидуальных предпринимателей за январь – июнь 2019 года по сравнению с аналогичным периодом 2018 года выполнен грузооборот 179,6 млн т·км, что означает рост на 3,6 %. Доля частных перевозчиков в общем объеме грузооборота по области составила 44,3 % (в 2018 году этот показатель составлял 49,3 %). За январь – июнь 2019 года всеми видами транспорта по области было перевезено 119,8 млн пассажиров, этот показатель по сравнению с этим же периодом в 2018 году составил 104,1 %. Пассажирооборот за этот период вырос на 2,9 % и составил 2860,0 млн пас·км. Частными перевозчиками на автомобильном транспорте в 2019 году было перевезено 2354,4 млн пас·км, что больше аналогичного периода за январь – июнь 2018 года на 1,7 %. Доля частных перевозчиков от общего объема пассажирооборота по области составило 82,3 % (за январь – июнь 2018 года этот показатель был равен 83,3 %).

Основные направления стратегии развития транспортных коммуникаций в Сурхандарьинской области Узбекистана:

- развитие инфраструктуры международных транспортных коридоров (АЗС, сервис, система питания и т.д.);
- развитие транспортной логистики (создание транспортных предприятий, терминалов, складов и т.д.);
- создание сети внутриобластных, междугородних пассажирских перевозок и международных перевозок пассажиров в соседние страны.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Статистический вестник Сурхандарьинской области. – Термез. – Январь – июнь 2019 г. – 134 с.

2 Транспорт и связь в Узбекистане // Статистический сборник. – Ташкент. – 2019. – 254 с.

*B. OMONOV*

*Tashkent Institute of Design, Construction and Maintenance of Automobile Roads*

### **PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT COMMUNICATIONS IN THE SOUTHERN REGION OF UZBEKISTAN**

УДК 658.7

*Б.Ш. ОМОНОВ, Р.Г. САМАТОВ*

*Ташкентский институт по проектированию, строительству и эксплуатации автомобильных дорог, Узбекистан*

### **ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЕ СПОСОБЫ ОЦЕНКИ КАЧЕСТВА ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ**

В условиях рынка качество транспортного обслуживания является основным показателем, определяющим конкурентоспособность транспортных систем.

Существует множество определений качества транспортного обслуживания, наиболее характерным из них: «Качество транспортных услуг – это совокупность характеристик пассажирских, грузовых перевозок или транспортной экспедиции, определяющих их пригодность удовлетворять потребность» [1]. «Для того чтобы выбрать систему доставки грузов, обслуживающую высокий уровень предоставленного обслуживания, нужно выявить, какие именно требования у клиента, предъявляемые к системе доставки и с помощью каких параметров потребитель оценивает степень удовлетворения этих требований. Несомненно, со временем меняются требования потребителей. Соответственно меняется и требуемая степень их удовлетворения» [2].

Из этих характерных определений видно, что качество транспортного обслуживания для различных видов перевозок на различных видах транспорта невозможно определить каким-либо интегральным показателем.

Анализ исследований, посвященных качеству транспортного обслуживания, показывает, что их количественная оценка по некоторым интегральным показателям затруднительна на основе некоторых методологических, информационных, социально-экономических и других подходов [3–5].

Во-первых, не все эти факторы можно характеризовать количественным, во-вторых, если не все факторы измеряются количественно, тогда могут ли они оценить качество транспортного обслуживания для определения конкурентных преимуществ того или иного вида обслуживания. В настоящее время почти все