



DEVELOPMENT OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN THE SYSTEM OF ENSURING STATE SECURITY OF UZBEKISTAN

Bobir Chorshanbiyev

Doctor of Philology, (PhD), senior lecturer at the Academy of the Armed Forces of the Republic of Uzbekistan
<https://doi.org/10.5281/zenodo.14545927>

ARTICLE INFO

Received: 16th December 2024

Accepted: 22th December 2024

Online: 23th December 2024

KEYWORDS

Dual purpose, infrastructure, engineering and communication structures, transport hubs.

ABSTRACT

The article examines the state of the transport infrastructure of the Republic of Uzbekistan, which is the main component that ensures the life of the population. The development of transport infrastructure is used in all areas of the state, and accordingly, the state security of Uzbekistan.

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В СИСТЕМЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ УЗБЕКИСТАНА

Бобир Чоршанбиев

д.ф.в.н., (PhD), старший преподаватель Академии ВС РУ
<https://doi.org/10.5281/zenodo.14545927>

ARTICLE INFO

Received: 16th December 2024

Accepted: 22th December 2024

Online: 23th December 2024

KEYWORDS

Двойное назначение, инфраструктура, инженерно-коммуникационные сооружения, транспортные узлы.

ABSTRACT

В статье рассмотрена состояние транспортной инфраструктуры Республики Узбекистан, которая является основным компонентом обеспечивающее жизнедеятельность населения. Развитие транспортной инфраструктуры используется во всех сферах государства, соответственно и государственной безопасности Узбекистана.

O'ZBEKISTON DAVLATI XAVFSIZLIGINI TA'MINLASH TIZIMIDA TRANSPORT INFRATUZILMASINI RIVOJLANTIRISH

Bobir Chorshanbiyev

h.f.f.d, (PhD), O'R QK Akademiyasi katta o'qituvchisi
<https://doi.org/10.5281/zenodo.14545927>

ARTICLE INFO

Received: 16th December 2024

Accepted: 22th December 2024

Online: 23th December 2024

KEYWORDS

ABSTRACT

Maqolada aholi hayotini ta'minlovchi asosiy tarkibiy qism bo'lgan O'zbekiston Respublikasi transport infratuzilmasi holati ko'rib chiqilgan. Transport infratuzilmasini



Ikki maqsadli, infratuzilma, muhandis-komunikatsion inshootlar, transport tarmoqlari.

rivojlantirish davlatning barcha sohalarida va shunga mos ravishda O'zbekistonning davlat xavfsizligini ta'minlashda qo'llaniladi.

Одним из основных компонентов обеспечения государственной безопасности являются – объекты, так называемые двойного назначения, т.е., инфраструктуры, используемые в жизнедеятельности населения (социально-экономическом развитии страны) и применяемые в интересах обороны.

Социально-экономическое развитие страны, расширение его экономического потенциала параллельно приводит к увеличению строительства инфраструктурных объектов, инженерно-коммуникационных сооружений, которые одновременно являются строениями (объектами) гражданского и военного назначения. Необходимо подчеркнуть, что даже частные и корпоративные инженерно-коммуникационные сооружения при экстременных ситуациях становятся военными инфраструктурными объектами, которые используется в целях обеспечения государственной безопасности.

Следует отметить, что среди инженерно-коммуникационных сооружений, особая роль отводится к транспортной инфраструктуре, которая обеспечивает выполнение мероприятий по развертыванию, сосредоточению и применению группировок войск Вооружённых Сил, доставку материальных средств, переброске личного состава, что в значительной мере определяет успех проведения первоначальной операций в случае возможной агрессии (действий) противника. Это также значимо и для транспортной сети Узбекистана, которой отведена особая роль в стратегии развития страны до 2030 года, для формирования разветвлённой системы путей сообщения, путём развития автомобильной и железной дороги, речного и воздушной пути сообщения, а также системы трубопроводов, с целью интеграции в глобальную транспортную систему и мировую экономику.

В связи с этим, исследование развитие инженерно-коммуникационных сооружений Узбекистана, в частности, транспортной сети, включающейся к инфраструктуре двойного (государственного и военного) назначения является актуальным, что в свою очередь выступает основой выбора данной тематики тезиса (апробируемой научной работы) конференции.

По состоянию на январь 2019 года на территории страны введено в эксплуатацию и полностью реконструировано около 4500 километров дорог международного и республиканского значения, из них 98,5% твёрдого покрытия. Построено и отремонтировано 176 мостов, 20 путепроводов. Реконструированы и переведены в I-ю категорию автомобильные дороги Ташкент-Андижан-Ош, Ташкент-Самарканд-Бухара, Ташкент-Чимган-Чарвак. Исходя из загруженности, направления дорог Самарканд - Карши -Термез и Бухара - Нукус - Кунград - Бейнеу реконструированы под параметры II-ой категории. С вводом в эксплуатацию железной дороги Ташгузар - Бойсун - Кумкурган, Ташкент - Ангрен - Андижан, Ташкент - Мискин - Нукус, нашло свое решение задача своевременной и быстрой переброски войск, а также обеспечение их материально-техническими средствами в угрожаемый период [4].



В государственном масштабе важное оперативное значение имеют рокадные железные дороги: Ташкент - Мискин - Нукус; Бухара - Карши - Термез; Ташкент - Самарканд - Термез; Андижан - Ташкент - Термез и др.

По железнодорожной сети Узбекистана сооружены более двух тысяч различных железобетонных и металлических сооружений, в том числе 35 мостов длиной более 100 метров, один туннель (Камчикский протяжённостью - 19,2 км, 353 пог. м). Также сооружены 340 железнодорожных станций, в том числе 65, оборудованных под погрузку и выгрузки техники. Средняя погрузочно-выгрузочная способность станций составляет 2-3 воинских эшелона в сутки. Участок электрифицированной железной дороги по состоянию 2018 года составляет 1773,6 км. Основным железнодорожным направлением, выводящим к государственной границе является Бухара - Карши - Термез, протяжённостью 490 км.

Протяжённость автомобильных дорог Республики Узбекистан свыше 183 тысяч километров. Из них более 44,7 тысяч километров являются автодорогами общего пользования, которые подразделяются на дороги международного, республиканского и местного (областного) значения [3].

На военных направлениях имеются фронтальные дороги и выходы, к Государственной границе: Дашховуз-Ургенч, Чарджоу-Бухара, Керки-Карши, Мазари-Шариф-Термез, Душанбе-Термез, Душанбе-Самарканд, Канибадам-Фергана, Джалаал-Абад - Андижан и др., (протяжённостью около 700 км, 10 тыс. автомашин в сутки) [1].

Сеть трубопроводов обычно состоит из фронтальных, рокадных и обходных линий, а также из запасных ответвлений в начальных и конечных пунктах каждого трубопровода. Это обеспечивает большую устойчивость работы всей системы трубопроводов и надёжности снабжения горючим. Внутренние и подземные водные пути эксплуатируются одиночными скважинами, реже грунтовыми заборами, колодцами и за счёт родниковых вод. В крупных населённых пунктах имеются водопроводы, использующие как подземные, так и поверхностные воды.

Общая протяжённость всей системы магистральных трубопроводов по территории республики составляет 13937,1 км. От всей длины магистральных трубопроводов 99,2 % или 13820,6 км приходится на газопроводы. На сегодняшний день длина нефтепроводов равен к 116,5 км или же им приходится 0,8 % от общей протяжённости магистральных трубопроводов.

Необходимо отметить, что развитие транспортной инфраструктуры Узбекистана после мирового финансово-экономического кризисного периода способствовало росту грузо- и пассажирооборота. За период с 2010 по 2018 год перевозка пассажиров увеличилась на 34,5%, пассажирооборот на 51,7%, перевозка грузов на 37,9%, грузооборот на 19,1%.

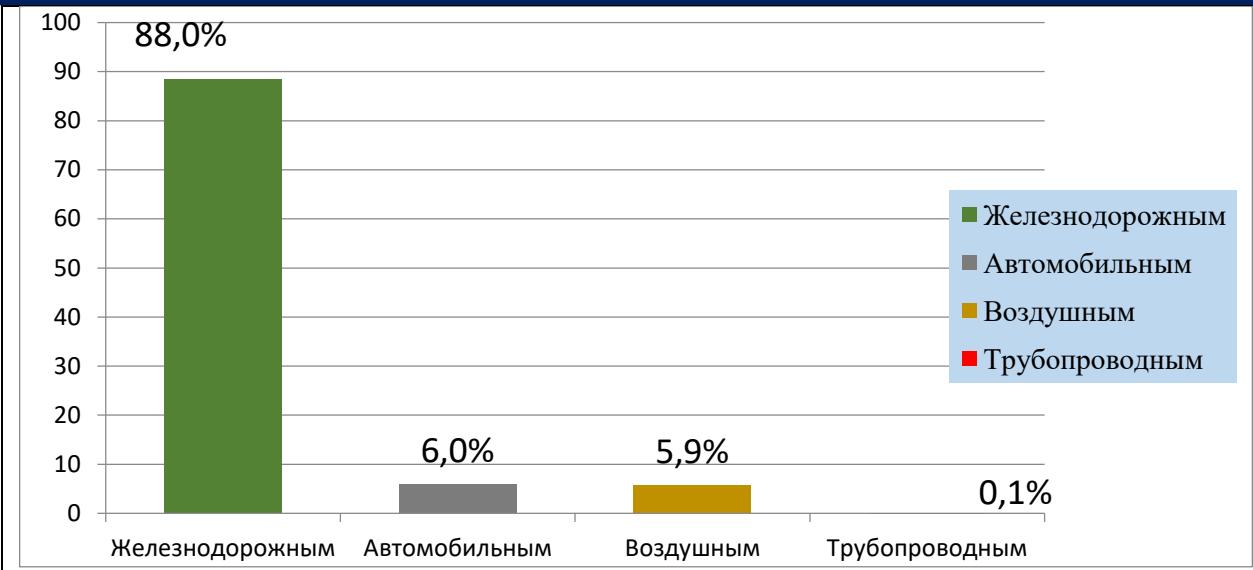


Рис. 1. Структура перевозки грузов по видам транспорта за 2018 год, %

Источник: Данные Государственного комитета Республики Узбекистан

Анализ грузопотоков транспортного сектора Узбекистана позволил выявить диспропорции в перевозке грузов. На сегодняшний день в перевозке грузов сохраняется гегемонство железнодорожного транспорта (Рис 1.).

В обзоре о состоянии транспортной логистики в Узбекистане подчёркивается, что в настоящее время на железнодорожных станциях не в полном объёме функционируют платформы погрузки и выгрузки (ведутся работы по восстановлению), отсутствуют железнодорожные ветки, ведущие к складам и хранилищам, помимо этого, на территории страны недостаточно развита инфраструктура объектов логистики, а также коммуникаций, которые, могут использоваться для организации хранения, переработки и транспортировки товаров [5].

С целью развития транспортной инфраструктуры Узбекистана в ближайшей перспективе в обеспечении государственной безопасности, с учётом интенсивности развития современных требований к коммуникациям, на наш взгляд, необходимо:

- развитие транспортной коммуникации, путей сообщения, ведущие к Государственной границе;
- повышение безопасности функционирования железнодорожного транспорта;
- совершенствование магистральных нефтепроводов, газопроводов и полевых трубопроводов;
- обеспечение живучести стратегических важных транспортных узлов и коммуникаций (тунNELи, перевалы, метро и подземные сооружения);
- увеличения протяжённости электрифицированных линий;
- строительства новых участков и реконструкция имеющихся железной и автомобильной дороги;
- обеспечение живучести всех элементов коммуникаций охраны и обороны, маскировки, обеспечивающие перевозочные процессы государства, как в мирное, так и военное время.



References:

1. Толшмяков, В. И. Методика стратегической оценки мировых регионов: автореф. дисс. канд.воен.наук: / В. И. Толшмяков. – М.: 2010. – 22 с.
2. Захаров В.Л. Роль оперативного оборудования территории страны в повышении эффективности применения ракетного вооружения /канд.воен.наук: В.Л. Захаров // Ж. Военная мысль, 2008. - № 2.-С. 32-39.
3. <http://www.Transport-raz-17.ru> Развитие транспортной инфраструктуры в Республики Узбекистан (дата обращения 06.04.2019).
4. <http://www.Transport-uz> Автомобильные дороги – национальное богатство страны (дата обращения 06.04.2019).
5. <http://www.adbl.uz> Обзор состояния транспортной логистики в Узбекистане (дата обращения 06.04.2019).