

**У.Х.Ешимбетов, старший
научный сотрудник.
К.Й.Жаббаров, докторант**

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И
РАСШИРЕНИЕ ВОЗМОЖНОСТЕЙ ОСВОЕНИЯ ПОЛЕЗНЫХ ИСКОПАЕМЫХ КАК
ФАКТОР ПОВЫШЕНИЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ГОРНОДОБЫВАЮЩЕЙ
ПРОМЫШЛЕННОСТИ КАРАКАЛПАКСТАНА**

ABSTRACT. *The article examines the problems of development in the mining industry of the Republic of Karakalpakstan mineral resources. The paper sets out the significance of the transport infrastructure in the development of mineral resources. The information contains data on formation and the current status of the transport infrastructure. Moreover, it highlights importance and role of railway transport in the development of mineral resources.*

KEYWORDS. *Mining industry, mineral resources, transport infrastructure, railway transport, development of mineral resources, development of transport infrastructure.*

Развитие производительных сил в государственном или региональном масштабе тесно связано с транспортной инфраструктурой. Она является как “кровеносным сосудом” хозяйственной системы и двигающие силой претворяя в жизнь экономические связи государства и его регионов. Транспорт является важнейшей отраслью экономики и одним из основных факторов размещения производства. Поэтому, в этом отношении большое значение имеет изучение транспортной инфраструктуры. «Существующая сеть железнодорожных и автомобильных транспортных коммуникаций не только надежно связывает между собой самые отдаленные районы и населенные пункты республики, обеспечивает выход на международные транспортные системы, но и обеспечивает широкий доступ к основным источникам природных и минерально-сырьевых ресурсов нашего богатого края» [1]. Действительно, формирование и развитие транспортной инфраструктуры создаёт условия для подъёма производительных сил. Транспорт прежде всего является производственной инфраструктурой, его производственные издержки очень сильно влияют на цену товара.

Развитие сферы создает благоприятные условия для освоения природных богатств, углубления интеграции промышленности и аграрного сектора и выхода национального хозяйства на мировой рынок» [2].

На административных территориях изучаемого ныне региона инфраструктура отраслей сформирована неодинаково. Например, при развитии строительной промышленности на базе минеральных ресурсов нужно обращать внимание на эти аспекты. И здесь значимую роль играет транспортная инфраструктура.

На территориях, таких как Республика Каракалпакстан, малоосвоенных для развития добывающего производства и других отраслей экономики значение транспортной инфраструктуры велико.

В связи с этим важным является анализирование современного состояния и дальнейшего развития приоритетного направления транспортной инфраструктуры.

Имеющиеся значительные запасы минерально-сырьевых ресурсов региона размещены далеко от населенных пунктов. В связи с этим, развитие и размещение добывающей

промышленности в регионе, в отличие от других промышленных предприятий, имеет некоторые особенности. Кроме добывающей промышленности другие производственные предприятия развиты и размещены главным образом, в пределах городских или густонаселенных пунктов и сравнительно развитых в транспортном отношении и других видах инфраструктуры региона. Следовательно, освоение месторождений полезных ископаемых и развитие добывающей промышленности региона в значительной степени будут связаны с обеспечением соответствующей производственной инфраструктурой, в том числе транспортной.

Ниже рассмотрим современное состояние транспортной сети Республики Каракалпакстан. Здесь необходимо особо отметить, что в последние годы в рассматриваемом регионе значительно развивалась транспортная сеть. В частности, построены железные (Учкудук-Мискн-Султанувейс-Нукус) и автомобильные дороги (Кунград-Бейнеу), имеющие международная, республиканская и районная значения. Это, в свою очередь, создали необходимые предпосылки для его социально-экономического развития.

Республика Каракалпакстан имеет ряд преимуществ по сравнению с другими областями республики в транзитном движении иностранных автоперевозок через её территорию. Кроме этого, прохождение железной дороги через государства Казахстан и Туркменистан даёт возможность для развития предграничной внешней торговли. Если учесть то, что возможность перехода в Россию через Казахстан имеется только в Ташкентской области и Республике Каракалпакстан, то это даёт определенные преимущества региону для развития транспортной логистики.

В настоящее время в Каракалпакстане из видов транспорта имеются железнодорожный, автомобильный, воздушный и трубопроводный. Из всех работников, занятых на материальном производстве, 9,5 процентов работают в отрасли транспорта и связи (2017 г.). 10,5% ВВП произведенный в регионе, приходится на долю этих отраслей (2017 г.).

Основными видами транспорта в Республике Каракалпакстан являются автомобильный и железнодорожный, которые почти полностью обеспечивают как международные, межрегиональные, межрайонные межхозяйственные транспортно-экономические связи региона.

Незначительный удельный вес в обеспечении потребностей республики в перевозках имеет воздушный транспорт, очень малые перевозки совершаются речным транспортом.

Автомобильный транспорт. Для экономического развития региона большое значение имеют и автодороги. Регион хорошо обеспечен автомобильным транспортом. Общая площадь Республики Каракалпакстан составляет 166,6 тыс. км² что занимает около 37% общей площади Узбекистана. Расстояние между юго-восточными и северо-западными регионами составляет 700 км, а между северо-восточными и юго-западными – 640 км. На всей этой огромной территории неравномерным размещены населенные пункты, промышленные, сельскохозяйственные предприятия, а также объекты нематериального производства. Связь их между собой осуществляется в основном через автомобильный транспорт. Данный вид транспорта занимает ведущую роль при перевозке различных грузов народного хозяйства Республики Каракалпакстан и населения. Этот вид транспорта имеет важное значение в межрегиональной, межрайонной и межхозяйственной экономических связях. Через территорию региона проходят международные транзитные автомобильные дороги по направлениям Туркменистана, Казахстана и России. Для развития автомобильного

транспорта республики и в его эффективной работе большую роль играют дороги-автостреды и асфальтированные шоссе, связывающие между собой горнодобывающую и на ее базе перерабатывающую отрасль.

Первая межрайонная асфальтированная автодорога, с протяженностью 6 км, связывающая, г. Нукус с берегом реки Амударья, которая вступила в строй в 1954 г. Позже два года спустя была сдана в эксплуатацию линия Нукус-Халкабад, протяженностью 26 км, являющаяся первым и значительным участком каракалпакского тракта. В настоящее время асфальтированы крупная автомагистраль Нукус-Чимбай-Тахтакупыр, связывающая северные правобережные районы со столицей республики и с основными районами грузопотока; Нукус-Ходжейли-Кунград, соединяющая со столицей Республики Каракалпакстан северные левобережные районы; Нукус-Беруний-Турткуль, обеспечивающая транспортную связь южных районов с остальными зонами республики. В 1972 г. сдан в эксплуатацию важный участок Кунград-Муйнак.

В настоящее время общая протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием составляет 4,2 тыс км. Однако, автомобильные дороги региона все еще остаются недостаточно развитыми по сравнению в среднем по Узбекистану. Ниже приводится сравнительная характеристика современной сети железных и автомобильных дорог Республики Узбекистан и Каракалпакстан (табл. 1).

Как видно из таблицы 1 по плотности автомобильных дорог с твердым покрытием общего пользования, регион значительно отстает от

Таблица 1

Современное состояние транспортной сети Республики Каракалпакстан

Показатель	Республика Узбекистан		Республика Каракалпакстан		Доля Республики Каракалпакстан, в %	Доля Республики Каракалпакстан, в %
	2000 г.	2017 г.	2000 г.	2017 г.	2000 г.	2017 г.
Эксплуатационная длина железнодорожных путей общего пользования, км.	3471,5	4641,9	503,5	921	14,5	19,8
Плотность железнодорожных путей общего пользования на 10000 км ² , км.	77,3	103,4	30,2	55,3	-	-
Протяженность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, тыс. км.	42,0	42,0	4,2	4,2	0,1	0,1
Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием на 100 км ² , км.	9,4	9,4	2,5	2,5	-	-

Рассчитано авторами на основе данных Государственный комитет РУз по статистики среднереспубликанского показателя.

В 2017 г. плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием на 100 км² было меньше почти в 4 раз от среднереспубликанского показателя. Основной причиной является обширность территории Республики Каракалпакстан. Поэтому важной проблемой для региона остается расширение сети автомобильных дорог.

В связи с развитием экономики Каракалпакстана, протяженность дорог с твердым покрытием существенно возросла. В настоящее время удельный вес автомобильных дорог с твердым покрытием общей протяженностью автомобильных дорог общего пользования в регионе составляет 99,4%. Однако большинство этих автомобильных дорог относятся к низкой категории, более того, они не качественны, не приспособлены для проезда большегрузных автомобилей.

Важную роль в освоении месторождений плато Устюрт и минерально-сырьевых ресурсов северной части региона играет реконструкция автодорог Кунград-Бейнеу, Нукус-Ходжейли-Кунград-Муйнак и Нукус-Чимбай-Тахтакупыр. Вышеотмеченные территории располагают значительными запасами сульфатно-магнезиальных солей (возвышенность Кушканатау), цементного, кирпичного, керамзитового и другого строительного сырья (возвышенность Бельтау, Кушканатау, Порлытау). В южной части по правому берегу реки Амударьи проходит автодорога Нукус-Беруний-Турткуль. Вдоль этой автодороги находится месторождение металлических и

разнообразных неметаллических полезных ископаемых хребта Султанувайса. Для вовлечения в эксплуатацию этих месторождений требуется также реконструкция вышеуказанной автодороги. Это также открывает путь освоения кирпично-черепичного сырья, месторождения которых расположены в Амударьинском (Бештубе, Бердах), Турткульском (Кырккыз, Джанбаскала) и Элликкалинском (Элликкала) районах.

В будущем переход автомобильных дорог в дороги с твердыми покрытиями, ремонт имеющихся дорог с твердыми покрытиями и укрепление связи междурайонных автомобильных дорог, безусловно, создают условия для освоения природных месторождений полезных ископаемых территории. Хорошая дорога ускоряет сроки доставки грузов снижает износ деталей автомобилей и себестоимость автоперевозок в результате которых можно с экономить определенную долю капиталовложений [3].

Железнодорожный транспорт. Освоение крупных месторождений, безусловно потребует кроме автомобильных дорог, строительства железнодорожных магистралей. В процессе освоения минерально-сырьевых ресурсов в перевозках грузов в больших объемах, причем на дальние расстояния, автомобильного транспорта будет не достаточно. Следовательно, большое значение в развитии добывающей и на ее базе перерабатывающей промышленности имеет железнодорожный вид транспорта, сфера деятельности которого в межрайонных, межрегиональных и международных перевозках широка. Первая железная дорога, проложенная между станцией Чаржоу и Кунградом была построена и сдана в эксплуатацию в первой половине 50-х годов. В 1947 году началось строительство этой магистрали. В 1952 году открылось движение поездов на участке до станции Ходжейли, а спустя еще три года была сдана вся магистраль Чаржоу-Кунград. Огромное значение для развития экономики и культуры этого края имел ввод в эксплуатацию это железнодорожной линии. Однако республика до 1972 года оставалась в отношении железнодорожной связи в тупике. Транспортная связь с другими районами осуществлялась почти круговым путем по перегруженным участкам. В середине 60-х годов началось строительство железнодорожной магистрали Кунград-Бейнеуской, рассчитанной на выход в другие районы кратчайшим путем через плато Устюрт. Это одна из главнейших транспортных артерий нашей страны была сдана в эксплуатацию 1972 г. Построенный Тахиаташский гидроузел на Амударье одновременно связывает правобережные районы и г.Нукус с центральной магистралью. В 1974 г. введена в действие железнодорожная линия Тахиаташ-Нукус.

Географическое расположение Каракалпакстана между республиками Средней Азии и Европейской частью Российской Федерации предопределило строительство через его территорию железнодорожной магистрали Чаржоу-Макад[4]. Создание второго транспортного выхода из Средней Азии в европейскую часть России железной дороги Кунград-Бейнеу-Макад, проходящей через территорию региона, существенно изменило его экономико-географическое положение[5]. Эта дорога дала новый толчок развитию производительных сил Каракалпакстана, оказала активное воздействие на формирование и темпы развития производства, обеспечивая регулярное транспортное сообщение [6].

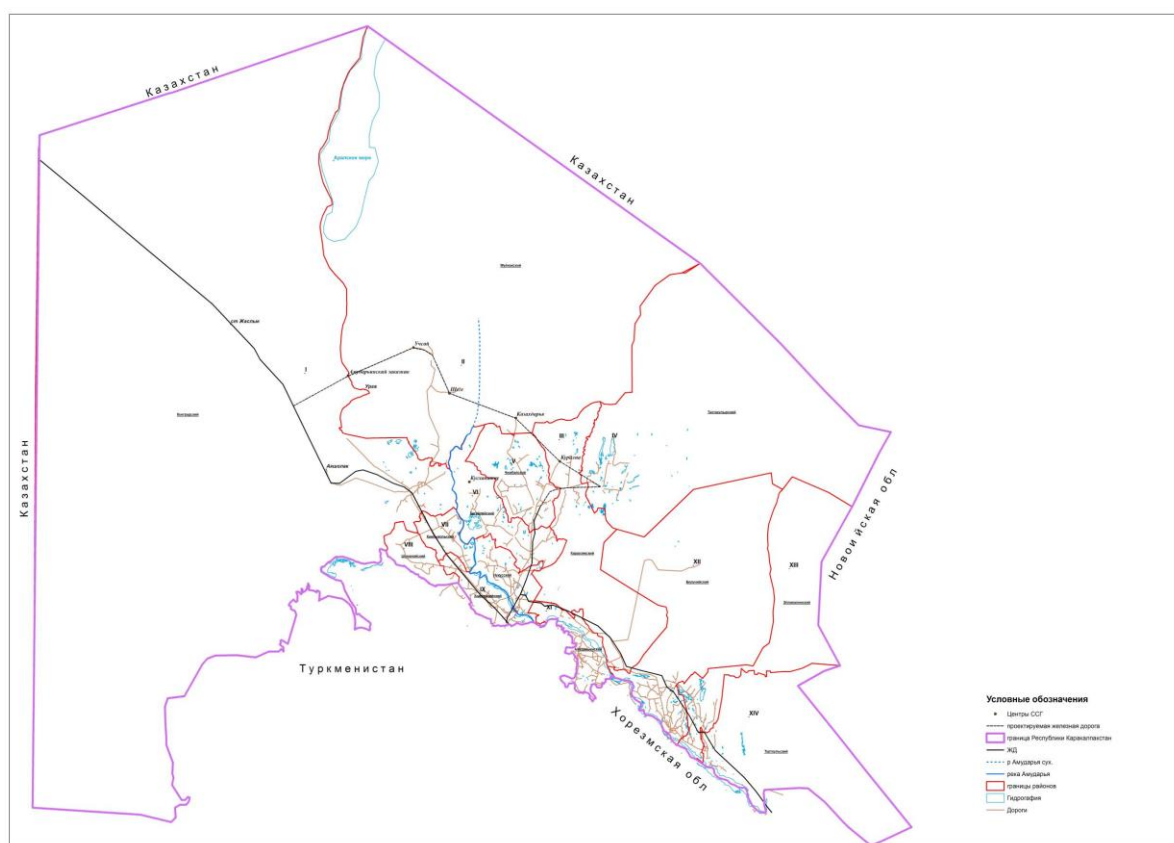
Запуск железнодорожной линии Кунград-Бейнеу-Макад-Александров-Гай не только сократила расстояние между Узбекистаном и Россией на 440 км., но и расширила развитие транспортно-экономических связей, открыл широкий путь для освоения природных богатств плато Устюрт[7]. Однако возможности этой железной дороги все еще используются не полностью. Не вовлечены в разработки месторождения поваренной соли (месторождение Караумбет), соли сульфата натрия (месторождение Тумрюк), цементного, кирпичного, керамзитового и другого строительного сырья, расположенных недалеко от железной дороги. В 2002 году была введена в строй железнодорожная линия Учкудук-Султанувайс-Нукус протяженностью в 341 км. Пуск данной линии создаёт условия для освоения природных богатств хребта Султанувайс и для развития экономических и региональных связей с другими регионами Узбекистана.

Таким образом, протяженность железнодорожных линий в 2017 г. достигла 921 км против 503,5 км в 2000 г. или увеличился на 417,5 км.

В целом, за годы независимости страны, протяженность железнодорожных линий, проложенных на территории Каракалпакстана, увеличилось с 486 до 921 км, или увеличилась на 89,5%.

Однако, по плотности железнодорожных линий все еще значительно отстает от среднереспубликанского показателя в 1,9 раза.

Улучшение внутренних межрайонных связей в Каракалпакстане имеет важное значение при освоении природных ресурсов. В настоящее время железнодорожные линии Кунград-Нукус-Чимбай и Учкудук-Султанувайс-Нукус обеспечивают только южные и центральные районы, а северные районы республики всё ещё не полностью подключены к железнодорожной линии. Линия Нукус-Чимбай является тупиковой. В связи с отсутствием транспортно-экономических связей природные богатства данных регионов, т.е. северных районов, имеющих запасы минерального сырья (например возвышенности Бельтау, Кушканатау, Порлытау и др.) не имеют возможности для разработки. Следовательно, развитие отраслей производства на рассматриваемой территории требует обеспечения его соответствующей транспортной инфраструктурой. Причем это необходимо как для вывоза готовой продукции, так и перевоза минерально-сырьевого сырья на производственные точки.



Карта схема 1. Предлагаемая схема железной дороги Чимбай-Тахтакупыр-Казахдарья-Учсай.

Перспективы развития промышленного производства на базе использования природно-сырьевых ресурсов расположенных на территории Каракалпакстана тесно взаимосвязаны с обеспечением их видом транспорта. По нашему мнению, здесь наиболее эффективным видом транспорта является железнодорожный транспорт.

В работе приведены варианты строительства железной дороги, проходящей по территориям северной части республики. Учитывая наличие больших запасов минерально-сырьевых ресурсов возвышенностей, таких как Бельтау, Кушканатау, Порлытау, Аккала и др., для их освоения необходима обеспеченность территории соответствующей транспортной инфраструктурой. Учитывая тот факт, существующая железнодорожная магистраль в пределах Каракалпакстана не охватывает наиболее проблемные территории республики, предлагается продолжить железнодорожную линию от г. Чимбай (которая находится в тупике) до райцентра Тахтакупыр и далее через территорию недалеко от возвышенностей Порлытау, Кушканатау дотерритории поселка Казахдарья. Общая протяженность данного участка железнодорожной дороги будет составлять в пределах 300 км (Карта схема 1.). В случае реализации данного проекта будет решен ряд назревших на данной территории социально-экономических проблем. Это развитие новых видов отраслей промышленности, развитие сельского хозяйства на основе использования новых инновационных технологий, создание новых рабочих мест, удобство для населения и др.

Таким образом, изучение показало, что уровень развития транспортной инфраструктуры можно оценивать как «средний».

REFERENCES

1. Каримов И.А. Узбекистан на пороге XXI века: угрозы безопасности, условия и гарантии прогресса. Т.: Узбекистан, 1997. С. 317.
2. Тўхлиев Н., Хақбердиев К., Эрмаматов Ш., Холматов Н. Ўзбекистон иқтисодиёти асослари. –Т.: 2007. 108 б.
3. Бектемиров К.К. Состояние и перспективы развития транспорта Каракалпакстана. //Вестник ККОАНРУз. 1993. №2. С. 87-92.
4. Камалов Т.К., Умаров Е.К. Некоторые проблемы развития транспорта в Каракалпакии. Нукус. Каракалпакстан, 1970. С. 11-18.
5. Абдусалимов М., Алимов А., Мусиенко И. Производительные силы и совершенствование экономических связей Узбекистана. Т.: Фан, 1986. С. 45.
6. Рзаев К. Региональные проблемы планирования и развития производительных сил ККАССР. Нукус: Каракалпакстан, 1982. С. 108.
7. Даўлетова К.Д., Умаров Е.К. Қарақалпақстан АССРының тәбияты ҳәм хожалығы Ноқис: Қарақалпақстан, 1989. 156 б.