

УДК 332.365

ВЛИЯНИЕ РЕЛЬЕФА МЕСТНОСТИ НА ТРАНСПОРТНО-
ЛОГИСТИЧЕСКУЮ СИСТЕМУ СТРАНЫ
THE INFLUENCE OF THE TERRAIN ON THE TRANSPORT AND
LOGISTICS SYSTEM

Карипов М.Т., Стафеева В.А., Захидов Р.Б.

Научный руководитель – Мысливчик Е.Ю., ст. преподаватель
Белорусский национальный технический университет,
г. Минск, Беларусь,

Ташкентский государственный транспортный университет,
г.Ташкент, Узбекистан
emyslivchik@yandex.by

M. Karipov, V. Stafeeva, R. Zaxidov

Supervisor – Myslivchik E., Senior lecturer

Belarusian national technical university, Minsk, Belarus,
Tashkent state transport university, Tashkent, Uzbekistan

*Аннотация. В статье рассмотрены вопросы организации
транспортных потоков Узбекистана при влиянии геологических
особенностей региона.*

*Abstract. The article deals with the organization of transport flows in
Uzbekistan under the influence of the geological features of the region*

*Ключевые слова: рельеф, местность, логистика, транспортно-
логистическая система, транспорт.*

*Key words: relief, terrain, logistics, transport and logistics system,
transport.*

Введение.

Рельеф – это совокупность неровностей земной поверхности и результат взаимного действия внутренних и внешних сил. Внутренние силы создают неровности на поверхности, а внешние – сглаживают их. Различают следующие категории рельефа: равнинный, слабохолмистый, сильнопересеченный, гористый и горный [1].

Природа Узбекистана сочетает в себе равнинные, горные и пустынные ландшафты. В плане рельефа территория страны условно делится на две части: гористую восточную и низменную

западную части. На западе в пределы Узбекистана заходят отроги плато Устюрт. Северные и центральные районы страны заняты Туранской Низменностью и пустыней Кызылкум. На востоке и на юге-востоке Узбекистана можно увидеть возвышенности и горные хребты: Гиссарский, Кураминский, Туркестанский, Угамский, Нуратау. Между горными хребтами Узбекистана расположены долины. Одна из них Ферганская долина, находится на крайнем северо-востоке страны и простирается более чем на 300 км в длину. Долина окружена горами. Для территории Узбекистана характерна достаточно высокая сейсмичность. Подземные толчки здесь нередко достигают 7-9 баллов по шкале Рихтера. Одно из последних землетрясений в этой стране произошло в 1966 году [2].

Основная часть.

Положение трассы автомобильных дорог в горных районах определяется высотными препятствиями, то есть рельефом. Так как уклоны в горной местности значительно превосходят допустимые значения, трассирование ведут «напряженным» ходом – это значит, что каждая линия задается предельным уклоном. Чтобы выдержать этот уклон, требуется удлинять трассу, отклоняя ее на небольшие углы от заданного направления [3].

Рельеф местности непосредственно влияет и на безопасность дорожного движения и трассу дороги, которая в плане и продольном профиле представляет собой сочетание прямых и кривых линий. Повороты дороги, крутые подъемы или спуски, выпуклые переломы продольного профиля повышают опасность при управлении транспортным средством. Особенно ухудшаются условия торможения тяжеловесных составов. При резком неожиданном изменении направления дороги и на зигзагообразных поворотах на автомобиль действует центробежная сила, что может привести к его опрокидыванию, заносу, выезду на встречную полосу движения или обочину. Участки крутых подъемов и спусков, а также частых поворотов на автомобильных дорогах считаются опасными. Опасность проявляется на горных дорогах, проложенных по краю ущелий, в виде серпантинных, под нависающими скалами и рядом с обрывами. Движение по участкам дорог с большими уклонами опасно при скользком покрытии. Во время строительства дороги особенности рельефа приходится учитывать при выборе способов производства земляных работ и при назначении путей перемещения

нагруженных транспортных средств. Условия рельефа отражаются в процессе эксплуатации дороги на стоимости автомобильных перевозок. Крутые подъемы могут вызывать необходимость снижения нагрузок на транспортные средства и повышенный расход топлива [4].

В организации торговых потоков, транспортная логистика играет важную роль. В Узбекистане с недавних времен появляются первые элементы логистического обеспечения транспортных перевозок грузов и торговли. До 1991 года, у Республики Узбекистан не было выхода к международным транспортным коридорам. Эта проблема затрудняла транспортное сообщение, как внутри республики, так и за ее пределами. В конце XX века начала формироваться дорожно-транспортная инфраструктура, открылись пути к мировому рынку, сделаны первые важные шаги к созданию современных транспортных коммуникаций. Приоритетным направлением экономики Узбекистана становится строительство новых железных путей. В 1994-2001 годах строится железная дорога протяженностью в 700 км, которая соединила Навои и Нукус, через реку Амударья воздвигается железнодорожно-автомобильный мост протяженностью 681 м, строится железнодорожная линия Ташгузар-Кумкурган протяженностью 223 км. Железнодорожный поток позволил сократить расстояние грузовых и пассажирских перевозок до 170 км и освободить государство от платежей за транзит. Автомобильные дороги являются важным ресурсом в развитии международных сообщений. На текущий момент протяженность автомобильных сетей в Узбекистане составляет 183 тысячи км. Национальная автомагистраль имеет протяженность около 3000 км. Автомобильные перевозки являются наиболее приоритетными, их роль будет постоянно расти, так как это самый быстрый и надёжный транспорт. При этом дороги, проложенные в горной местности, требуют особо тщательно разработанных мер организации движения, так как они характеризуются значительно более низкими скоростями сообщения и вместе с тем высокой потенциальной опасностью ДТП.

Развитие сферы транспортных услуг в республике зависит от спроса на услуги по перевозке грузов и пассажиров, что, в свою очередь, обусловлено ускоренным ростом туристической деятельности, расширением торговой сети, дальнейшей

реализацией проектов по строительству, реконструкцией зданий и сооружений, а также с развитием транспортно-логистической инфраструктуры [5].

Заключение.

Транспорт является неотъемлемой важной частью экономики любого государства. Не смотря на, что у Узбекистана нет прямого выхода к морю, государство активно участвует в мировой торговле. Устойчивое и эффективное функционирование транспорта на всей территории страны ив международных перевозках является гарантией единства экономического пространства, свободного перемещения людей, товаров и услуг, развития конкуренции и предпринимательства, улучшения условий и уровня жизни населения, обеспечения целостности и национальной безопасности, интеграции в мировое экономическое пространство. Странам нужно фокусироваться на логистической взаимной увязке, между отдельными городами и предприятиями. Автодорожная и железнодорожная сеть постепенно восстанавливаются после многих лет недостаточного финансирования. Недостаточное финансирование повышало стоимость для пользователей из-за снижения скорости и дополнительных расходов на ремонт транспортных средств. Узбекистан смог построить автодороги мирового уровня, как шоссе, между Ташкентом и Самаркандом. Качество некоторых важных автомобильных дорог все еще ниже мировых стандартов, что ведет к снижению скорости и более быстрому износу транспортных средств. Создание фонда по финансированию дорожного строительства и ремонта, дальнейшее повышение эффективности во всех сферах – то, что Центрально-азиатские страны могли бы улучшить, и то, что принесет экономические выгоды в регион [6].

Мировой опыт развитых стран показывает, что при использовании логистических систем транспортные расходы сокращаются на 7-20%, общие логистические издержки на 12-35%, ускоряется оборот материальных ресурсов на 20-40%.

В мире прослеживается неуклонная тенденция совершенствования технологии грузовых перевозок, связанная с направлением транспортных потоков и ростом контейнерных перевозок по международным транспортным коридорам. В странах

СНГ этот процесс продолжается и является одной из главных задач евроазиатской транспортной политики [7].

Таким образом, рельеф местности играет важную роль на организацию транспортно-логистических систем. На дорогах с плавными уклонами существенно экономится расход топлива и ускоряется время доставки грузов. В горной местности расход энергоресурсов увеличивается, а также увеличивается время доставки.

Литература

1. Рельеф Узбекистана [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://yandex.ru/images/search?from=tabbar&text=что%20такое%20рельеф&p=3&pos=97&rpt=simage&img_url=http%3A%2F%2Fimages.myshared.ru%2F5%2F518432%2Fslide_5.jpg. Дата обращения: 15.10.2021.

2. Особенности рельефа и полезные ископаемые Узбекистана [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://fbru.turbopages.org/fb.ru/s/article/328271/osobennosti-relefa-i-poleznye-iskopaemye-uzbekistana>. Дата обращения: 16.10.2021.

3. Мысливчик, Е. Ю. Основы инженерных изысканий: учебно-методический комплекс для студентов специальности 1-56 02 01 «Геодезия» [Электронный ресурс] / Е. Ю. Мысливчик; Белорусский национальный технический университет, Кафедра «Геодезия и аэрокосмические геотехнологии». – Минск: БНТУ, 2020. – 119 с.

4. Рельеф местности [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://studwood.ru/1585647/tehnika/relef_mestnosti. Дата обращения: 18.10.2021.

5. Проблемы транспортной логистики [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://kun.uz/ru/75884910>. Дата обращения: 17.10.2021.

6. АБР – проект «Стратегия развития транспортного сектора Узбекистана» [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://logistika.uz/news/13311>. Дата обращения: 17.10.2021.

7. Экономическое развитие и сокращение бедности [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://review.uz/post/transpourtная-logistika-uzbekistana-v-makroekonomicheskom-i-tranzitnom-aspektax>. Дата обращения: 14.10.2021.

Представлено 20.10.2021