

# Текущее состояние и перспективы развития железных дорог Узбекистана

## Current state and prospects of development of railways in Uzbekistan

### Паршина Л.Н.

канд. экон. наук, доцент кафедры «Экономическая теория» Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I  
e-mail: ParshinaLN@yandex.ru

### Parshina L.N.

Candidate of economic sciences, associate professor, The Department of Economic Theory, Emperor Alexander I Saint- Petersburg State Transport University  
e-mail: ParshinaLN@yandex.ru

### Нортаджиев Б.Ш.

Студент Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I  
e-mail: Iitiz300716@gmail.com

### Nortadgiev B.Sh.

Student of Emperor Alexander I Saint- Petersburg State Transport University  
e-mail: Iitiz300716@gmail.com

### Аннотация

В настоящее время железная дорога в Узбекистане активно развивается. По общей протяженности железных дорог Узбекистан занимает 5 место на постсоветском пространстве. Периодически парк поездов модернизируется и обновляется. В стране функционируют высокоскоростные поезда. Территориальное расположение страны позволяет ей и далее развивать железные дороги.

**Ключевые слова:** железная дорога Узбекистана, скоростные поезда Узбекистана, развитие железных дорог Узбекистана, сотрудничество Узбекистана с другими странами в сфере путей сообщения, железнодорожные перевозки.

### Abstract

Currently, the railway in Uzbekistan is actively developing. Uzbekistan ranks 5th in the post-Soviet space in terms of the total length of railways. From time to time, the train fleet is being modernized and updated. High-speed trains operate in the country. The country's territorial location allows it to further develop its railways.

**Keywords:** Uzbekistan Railway, high-speed trains of Uzbekistan, development of railways of Uzbekistan, cooperation of Uzbekistan with other countries in the field of communication, railway transportation.

В настоящее время в Узбекистане хорошо развито как внутреннее, так и международное пассажирское сообщение с соседними странами.

Значительные сезонные перепады температур, сложный рельеф и обилие пустынь существенно усложняют процесс освоения узбекской земли и создание какой-либо транспортной инфраструктуры. Тем не менее, Узбекистан по общей протяженности

железных дорог занимает 37-е место в мире и 5-е место на постсоветском пространстве (после России, Украины, Казахстана и Беларуси).

Национальные железные дороги Узбекистана (АО «Узбекистонтемирйуллари») – это автономное железнодорожное предприятие, функционирующее с 1994 г. На сегодняшний день в его подчинении находится около 7000 километров железных дорог на территории страны, а также система Ташкентского метрополитена. Всего на предприятии работает свыше 70 тыс. работников.

Железная дорога в Узбекистан пришла сравнительно поздно – лишь в конце 1880-х годов. Все началось с прокладки Закаспийской железнодорожной магистрали, которая имела чрезвычайно важное стратегическое значение для Российской империи. Четверть ее длины приходится на территорию современного Узбекистана. Первый поезд пересек нынешние границы независимого государства в 1888 г. И лишь десятью годами позже железная дорога была проложена до его столицы. Что любопытно, именно в Ташкенте находилось управление всей Среднеазиатской железной дороги во времена СССР. Именно отсюда курировалась работа железнодорожных сетей всех центрально-азиатских советских республик.

Внутреннее пассажирское сообщение связывает Ташкент и Самарканд с Андижаном, Ходжикентом, Бухарой, Карши, Ургенчем, Кунградом, Термезом, Шаватом, Алатом и другими населенными пунктами.

Международное пассажирское сообщение связывает Узбекистан с Казахстаном, Туркменистаном, Кыргызстаном, Таджикистаном, Россией и Украиной. Большинство составов курсируют в Российскую Федерацию до городов: Челябинск, Уфа, Екатеринбург, Новосибирск, Саратов, Волгоград и, конечно, Москва.

В настоящее время железнодорожное сообщение активно развивается, а парк поездов модернизируется и обновляется, благодаря чему Узбекистан – вторая страна СНГ, запустившая высокоскоростные пассажирские поезда. Современный скоростной поезд «Афросиаб», соединяющий Бухару, Карши, Самарканд и Ташкент, курсирует со скоростью 210 км/час и имеет в составе вагоны «VIP», «Бизнес» и «Эконом» класса. Состав был спроектирован и собран в Испании и на сегодняшний день является одним из самых современных.

В распоряжении АО «Узбекистонтемирйуллари» достаточно приличный парк пассажирских поездов, ежедневно совершающих десятки рейсов. В их числе, помимо старых советских составов:

- ✓ высокоскоростные экспрессы «Афросиаб»;
- ✓ фирменные экспрессы «Шарк»;
- ✓ электропоезда «Насаф»;
- ✓ фирменные ночные поезда (вагоны оснащены спальными местами);
- ✓ туристические поезда «Афсона» (курсируют нерегулярно).

Комфортабельные и скоростные поезда «Шарк» и «Афросиаб» соединяют главные города страны, осуществляя регулярные рейсы в Бухару и Самарканд из Ташкента. Гордостью транспортной системы республики являются электропоезда «Афросиаб» испанского производства, способные развивать скорость до 250 км/час. Один такой состав включает в себя девять пассажирских вагонов и рассчитан на перевозку 257 чел. Экспресс «Афросиаб» преодолевает путь от Ташкента до Самарканда всего за два часа.

За годы независимости в Узбекистане проделана большая работа по формированию новых стальных магистралей. Проложена в песках Кызылкумов железная дорога Навои – Учкудук – Султануиздаг – Нукус, возведен совмещенный железнодорожно-автомобильный мост через реку Амударья, в сложнейших горных условиях построена железная дорога Ташгузар – Бойсун – Кумкурган.

Эксплуатация новой железной дороги Ташгузар – Бойсун-Кумкурган обеспечивает благоприятные условия для развития различных отраслей промышленности, транспортного

обслуживания Кашкадарьинской и Сурхандарьинской областей, а также существенно изменяет всю схему транспортно-экономических связей региона.

Помимо этого, проведена реабилитация пути на участке Ташкент – Самарканд – Бухара, работа по электрификации железнодорожной линии Тукимачи – Ангрэн, Мароканд – Карши, Карши – Термез, открыты новые железнодорожные линии Янгиер – Джизак и Янгиер-Фархад, Ангрэн – Пап.

Существующая сеть железных дорог соединяет наиболее отдаленные регионы страны с основными центрами, обеспечивая, таким образом, доступ к международным транспортным системам и основным минеральным и сырьевым ресурсам страны.

Данный железнодорожный участок Узбекистана является частью Трансафганского коридора, соединяющий Шибрган, Анхой, Меймене и Герат, открывающий Афганистану и Узбекистану сквозное железнодорожное движение на порты Бандер-Аббас и Чахбахар (Иран), Карачи (Пакистан) и позволяющий перевозить грузы, поступающие из Юго-Восточной Азии в Европу более коротким путем, нежели через дальневосточные железнодорожные коридоры.

Перевозки, осуществляемые по данному транспортному коридору, дополнительно обеспечивают Узбекистан возможностью налаживания внешнеторговых связей с Восточными государствами Тихоокеанского региона, Западной Турцией и рядом Европейских стран.

За 2018 г. было перевезено 21,1 млн пассажиров. По сравнению с прошлым годом, рост составил 2,6%.

Также следует сказать и о системе безопасности. Крупные вокзалы в Узбекистане в этом плане напоминают аэропорты: каждый из них оснащен несколькими КПП и стойками регистрации. Вещи пассажиров обязательно пропускают через сканеры. Регистрация пассажиров заканчивается за 30 мин. до отправления поезда. То есть на вокзал нужно приехать как минимум на час раньше, дабы пройти все процедуры и досмотры.

Железные дороги в Узбекистане являются одним из наиболее безопасных видов транспорта. Таким их делает слаженная работа всех подразделений и предприятий ГАЖК «Узбекистонтемирйуллари», специалисты которых не только обеспечивают высокое качество оказываемых услуг, но и постоянно совершенствуют его. К примеру, возьмем пассажирские перевозки. Постоянные пассажиры в последние годы стали свидетелями не только совершенствующегося качества обслуживания в поездах, но и на вокзалах. На сегодняшний день все они прошли капитальный ремонт, и в них созданы комфортные условия для ожидающих. Это не только прохладные залы с удобными креслами, но и пункты общественного питания, индивидуальные комнаты отдыха и высокий уровень обслуживания. Что касается непосредственно путешествия по железным дорогам, то здесь повышение качества и скорости достигается за счет модернизации и электрификации путей, а также обновления подвижного состава.

За десять лет были запущены высокоскоростные и высококомфортабельные поезда «Регистан», «Насаф», «Шарк», сообщаящие Ташкент с Самаркандом, Карши и Бухарой. На сегодняшний день продолжается проработка вопросов, связанных с организацией движения поездов аналогичной комфортности до самых отдаленных от столицы городов – Термеза, Ургенча и Нукуса.

Таким образом, дальнейшее обеспечение и повышение безопасности, улучшение качества и скорости перевозок, будет способствовать перспективному развитию железнодорожного транспорта в Узбекистане.

В заключение хотелось бы отметить, так как Узбекистан в силу своего исторического развития находится в самом центре Евразии, на пути с востока на запад и с севера на юг, его географическое положение показывает, что стране следует развивать железную дорогу и далее.