

e-ISSN: 1694-8688

№1 (2) /2023

УДК: 911.7

DOI: [https://doi.org/10.52754/16948688_2023_1\(2\)_8](https://doi.org/10.52754/16948688_2023_1(2)_8)

**РЕГИОНАЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В
УЗБЕКИСТАНЕ**

ЎЗБЕКИСТАНДА ТЕМИРЖОЛ ТАРНСПОРТУНУН ӨНҮГҮШҮНҮН АЙМАКТЫК ӨЗГӨЧӨЛҮКТӨРҮ

REGIONAL FEATURES OF THE DEVELOPMENT OF RAILWAY TRANSPORT IN UZBEKISTAN

Низамиев Абдурашит Гумарович

Низамиев Абдурашит Гумарович

Nizamiev Abdurashit Gumarovich

профессор., Ошский государственный университет

Ош мамлекеттик университети профессор

Professor., Osh state university

nizamiev@oshsu.kg

Исаев Акбаржон Абдулхамидович

Исаев Акбаржон Абдулхамидович

Isaev Akbarjon Abdulhamidovich

к. г. н, доцент, Андижанский государственный университет имени З.М.Бабур

г.и.к., доцент, З.М.Бабур атындагы Андижан мамлекеттик университети

Ph.D, associate professor., Andijan State University named after Z. M. Babur

akbar-78@mail.ru

Мамажанов Расулжон Ибрагимович

Мамажанов Расулжон Ибрагимович

Mamajanov Rasuljon Ibragimovich

PhD, доцент, Самаркандский государственный университет имени Ш.Рашидова

PhD, доцент., Ш. Рашидов атындагы Самарканд мамлекеттик университети

Ph.D, associate professor., Samarkand State University named after Sharof Rashidov

rasul.mamajanov@mail.ru

Ферганскую долину другими регионами Узбекистана, оказало большое влияние на формирование и развитие единой транспортной системы Республики Узбекистан.

В Узбекистане по протяженности железных дорог лидирует Республика Каракалпакстан с долей 19,9%. Кашкадарьинская (11,6%) и Навоийская (11,1%) области занимают 2-ое и 3-е места соответственно. Доля Андижанской, Хорезмской и Сырдарьинской областей с небольшой площадью очень низкая и каждая из них не имеет даже средней доли в 4,5%.

В соответствии с картой Узбекистана железнодорожный транспорт страны вытянут в меридиональном и широтном направлениях. Например, железные дороги «Навои-Учкудук-Нукус», «Учкудук-Султонувайс» и «Ташгузор-Бойсун-Кумкурман» имеют как меридиональные, так и широтные направления, а железная дорога Ферганской долины имеет кольцевидную форму, так как долина окружена горами кольцевой формы. Еще одним важным моментом является то, что Ферганская долина может быть подключена к единой транспортной системе Узбекистана

железнодорожным транспортом только через территорию Таджикистана.

Строительство железной дороги «Ангрен-Пап» через Камчикский перевал в 2016 году помогло положительно решить эту проблему.

Региональные различия пассажирского транспорта и его оборота можно объяснить естественными, социально-экономическими факторами. В первую очередь на это большое влияние оказали такие факторы, как населенность изучаемых территорий, коэффициент мобильности населения, плотность населения, пересечение железнодорожных путей и расположение близлежащей железнодорожной станции [4].

Высокий показатель пассажирских перевозок наблюдается в таких городах, как Ташкент, Самарканд, Андижан, Наманган, Фергана, Карши и Ургенч с населением более 200 тыс. человек и в районах с населением более 130 тыс. человек. На эти регионы приходится большинство перевезенных пассажиров в Узбекистане. Более 70% населения Ферганской долины проживает в вышеперечисленных городах и районах. Из этого видно, что объем пассажирских перевозок напрямую соответствует численности населения районов.

Наряду с пассажирскими перевозками пассажиропоток формируется и изменяется под влиянием таких факторов, как численность населения регионов, плотность населения, трудовые ресурсы, занятость. Важнейшим фактором, влияющим на пассажиропоток, является налаженное железнодорожное транспортное сообщение между городами. «Города и дороги – это ребро любого региона, главная точка опоры», – сказал Н.Н.Баранский [5].

Таким образом, изучение взаимосвязи городов и транспортных сетей также отражает общее экономико-географическое положение территории. Кроме различия железных дорог по длине и плотности в регионах, существуют также различия между объемом перевозимых на них грузов и пассажиров, а также различие между грузооборотом и пассажирооборотом. В регионах республики объем грузов, отправленных железнодорожным транспортом в 2000-2005 годах увеличивался медленно, тогда как объем грузов, отправленных железнодорожным транспортом в период 2005-2017 годов увеличился на 148,2%. В 2019-2022 годах рост снова замедлился из-за введения карантина.

В 2020 году наибольший показатель в грузоперевозках пришелся на долю Ташкентской области, равной 28,0%, за ней следует Навоийская область с 22,1%. На эти два региона приходится 50,1% грузовых перевозок республики. Также высока доля Бухарской (12,1%), Ферганской (9,4%) и Кашкадарьинской (8,1%) областей.

Регионами с низкими показателями являются Хорезмская, Наманганская и Андижанская области. Объем грузоперевозок этих регионов не соответствовал даже 1%. В 2005 году доля Наманганской области, в отличие от других регионов, была значительно выше, составляя 4,4%. На приведенной ниже диаграмме показано изменение динамики объемов грузоперевозок Наманганской и Джизакской областей (рис.1).

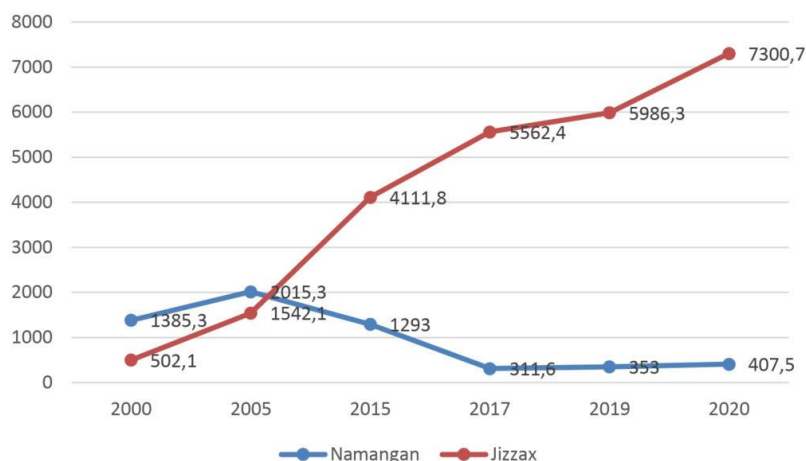


Рис. 1. Изменение динамики объема грузоперевозок Наманганской и Джизакской областей.

Здесь мы видим постепенное развитие объемов грузоперевозок на железнодорожном транспорте Джизакской области. Основная причина этого заключается в том, что в процессе формирования единой транспортной системы Узбекистана экономико-географическое положение Джизакской области становится все более благоприятным. По состоянию на 2020 год доля этого региона в республике составила 10,3%, при этом в 2005 году доля региона составляла всего 3,4%. 2000-2020 годах темпы роста в Джизакской области увеличились в 14,5 раза, такие высокие показатели наблюдались в Навоийской (3,0 раза), Сырдарьинской (2,2 раза) и Ташкентской (1,7 раза) областях. Три области Ферганской долины и Хорезмскую область можно отнести к регионам с более низкими темпами роста объема грузоперевозок в 2020 году по сравнению с 2000 годом.

В таблице 1 приведена динамика объема грузов, перевезенных железнодорожным транспортом Узбекистана в разрезе регионов.

№	Регионы	2000	2005	2015	2017	2019	2020
1	Каракалпакстан	1866,9	2580,7	2246,9	2610,6	2374,0	1578,7
2	Андижан	415,8	505,2	144,4	365,0	494,5	415,0
3	Бухара	5584,0	5821,6	6336,4	8138,3	8923,0	8578,1
4	Джиззак	502,1	1542,1	4111,8	5562,4	5986,3	7300,7
5	Кашкадарья	4194,6	4326,9	5539,4	5578,9	5682,0	5688,6
6	Навои	5134,2	7456,6	14366,3	13671,9	13987,6	15592,7
7	Наманган	1385,3	2015,3	1293,0	311,6	353,0	407,5
8	Самарканд	1801,9	1967,2	2877,4	2503,9	2195,8	1522,6
9	Сурхандарья	1238,4	1552,5	2171,1	2342,1	2419,8	2126,0
10	Сырдарья	350,1	355,0	296,4	412,4	597,7	787,3
11	Ташкент	11082,3	11811,9	20423,0	19594,0	20262,6	19773,1
12	Фергана	8153,0	5575,9	7050,3	6510,1	6542,8	6667,4
13	Хорезм	378,4	328,4	353,5	329,9	318,6	210,8
	По республике	42087,0	45839,3	67209,9	67931,1	70137,7	70648,5

Таблица 1 — Динамика объема грузов, перевезенных железнодорожным транспортом в разрезе регионов (тыс. т)

Разумеется, металлические руды, минерально-строительные грузы и нефтепродукты являются наиболее перевозимыми грузами на железнодорожном транспорте. В частности, перевозки металлических руд увеличились в 2020 году в 4,1 раза по сравнению с 2000 годом или на 134,6% по сравнению с 2015 годом. Среди строительных грузов перевозки цементных изделий удвоились по сравнению с 2000 годом.

Также увеличился объем угля, зерна и продуктов помола. В 2000 году было перевезено 3,1 млн т угля, а к 2020 году он достиг 4,5 млн т. Объем зерна и продуктов помола составил 1,4 и 1,9 млн тонн соответственно. Напротив, видно, что перевозки нефтепродуктов и хлопкового сырья по железной дороге сократились. Например, по сравнению с 2000 годом в 2020 году перевозка нефтепродуктов сократилась вдвое составила 6 млн т. Также в 6 раз сократились перевозки хлопкового сырья и волокна. Это результат экономической политики в новом Узбекистане, которая направлена на

сокращение экспорта сырья и увеличение экспорта готовой продукции за счет переработки.

В таблице 2 приведены данные о перевозке отдельных видов грузов на общем железнодорожном транспорте Узбекистана.

Вид груза		2000	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1	Каменный уголь	3,1	4,0	3,7	4,4	5,6	5,2	4,5
2	Нефтепродукты	12,6	10,8	10,7	11,0	6,8	6,2	6,0
3	Металлические руды	1,6	4,9	4,9	5,0	5,3	5,5	6,6
4	Химические изделия и сода	2,7	1,8	2,0	2,1	2,1	1,9	2,2
5	Черный металл, лом		1,7	1,6	1,6	1,9	2,1	1,7
6	Химические и минеральные щиты		4,3	4,4	4,0	3,5	3,6	4,2
7	Минеральные строительные грузы	8,9	11,3	10,0	9,2	8,5	8,2	6,6
8	Цемент	2,5	5,3	5,5	4,8	4,9	5,1	5,0
9	Лесохозяйственный груз	0,02	0,05	0,01	0,02	0,03	0,03	0,02
10	Зерно и продукты помола	1,4	1,3	1,2	1,7	1,7	1,6	1,9
11	Хлопковое сырье и волокно		0,6	0,5	0,4	0,2	0,2	0,1

Таблица 2 – Перевозка отдельных видов грузов на общем железнодорожном транспорте (млн т).

Еще более заметны региональные различия в количестве пассажиров, перевезенных железнодорожным транспортом. Динамику пассажирских перевозок на железных дорогах общего пользования в период с 2015 по 2020 год в республике можно разделить на два периода: до и после пандемии. Статистика показывает, что объем пассажирских перевозок на железных дорогах постепенно рос до начала пандемии. С марта 2019 года, когда был объявлен карантин, объемы перевозки пассажиров резко упали. Например, в 2019 году численность обслуженных пассажиров было 22,9 млн. человек, к 2020 году их количество снизилось до 6,2 млн.

В 2015 году более половины (то есть 54,6%) пассажиров, перевезенных железнодорожным транспортом, приходилось на Ташкентскую область, а 27,2% – на Сырдарьинскую область. К 2020 году на Ташкентскую область приходилось 48,1%, а на Сырдарьинскую – 18,5%. Еще одним аспектом пассажирских перевозок является то, что Джизакская область имеет самый низкий показатель в республике, то есть было перевезено 0,4% или 27,6 тыс. человек. Это означает, что это почти в 6 раз меньше, чем в Андижанской области с самым низким показателем.

Исследования показывают, что в 2015-2019 годах объем пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте увеличился с 20,1 млн. до 22,9 млн человек. За исследуемый период резко возрос объем пассажирских перевозок в Андижанской (в 2,5 раза), Джизакской (в 2,0 раза) и Сырдарьинской (в 1,3 раза) областях. Также значительно увеличились пассажироперевозки в Ферганской, Хорезмской и Навоийской областях. Напротив, за этот период пассажироперевозки в Наманганской области сократились в 1,4 раза, а в Республике Каракалпакстан – в 1,2 раза. В пиковый период пандемии, то есть в 2020 году, видно, что региональные различия в объемах пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте уменьшились. Например, доля Сырдарьинской области до пандемии составляла 32%, а во время пандемии упала до 19%. В период пандемии доля пассажирских перевозок в республике незначительно снизилась в Ташкентской области. Значительно увеличился вклад южных регионов Узбекистана. Вклад Сурхандарьинской области в республику составил 3% в 2019 году и 6% в 2020 году. В Кашкадарьинской области этот показатель составил соответственно 1 и 3%. В Андижанской и Наманганской областях эти показатели за этот период не изменились. В Ферганской области в 2019 году было 3%, а в 2020 году 4%.

По сравнению с 2019 годом резко сократились пассажироперевозки в Сырдарьинской (15,4%), Ташкентской (26,5%) и Ферганской (40,3%) областях, а также в Республике Каракалпакстан (39,5%).

В таблице 3 приведены данные о пригородных пассажирских перевозках железнодорожным транспортом общего пользования в регионах Республики Узбекистан.

№	Регионы	2014	2015	2016	2017	2019	2020
1	Каракалпакстан	160.7	117.6	97.6	116.4	139,3	59,6

2	Андижан	94,8	131,8	130,9	183,5	195,6	72,2
3	Бухара	0,0	6,6	45,2	46,1	60,0	30,3
4	Джиззак	0,0	0,0	0,0	0,0	10,4	2,5
5	Кашкадарья	175,3	108,7	205,3	199,0	142,9	66,5
6	Навои	26,7	90,5	105,6	131,1	166,2	104,4
7	Наманган	208,4	215,9	211,9	139,8	113,2	49,4
8	Самарканд	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
9	Сурхандарья	543,0	479,0	558,9	602,1	546,8	275,1
10	Сырдарья	5576,0	5447,3	6228,2	5814,0	7346,2	1125,3
11	Ташкент	8138,2	9584,5	8719,1	9267,5	9487,4	2093,5
12	Фергана	462,0	437,3	443,5	426,5	443,3	148,4
13	Хорезм	55,5	33,4	38,4	33,0	41,3	15,5
	По республике			16959,2	17945,2	18692,6	4042,8

Таблица 3 – Пригородные пассажирские перевозки железнодорожным транспортом общего пользования в Республике Каракалпакстан и областях РУ (тыс. человек).

В заключение отметим, что в последующие годы можно наблюдать увеличение пассажироперевозок по мере восстановления движения железнодорожного транспорта в пригородных районах. Это оказывает большое влияние на развитие агломераций. Вопрос пассажирских перевозок в пригородных сообщениях является одной из неизученных проблем в Узбекистане. Статистические данные показывают, что объем пассажирских перевозок на пригородном железнодорожном транспорте очень развит в столице – городе Ташкенте и соседней Сырдарьинской области. В частности, доля общего объема пригородного пассажирских перевозок в этих двух регионах составляет по республике 90,1%, а на долю остальных регионов приходится 9,9%. Видно, что уровень использования пассажирами пригородного железнодорожного транспорта в регионах развит слабо.

Использованная литература

1. Hall D. R. Impacts of economic and political transition on the transport geography of Central and Eastern Europe // Journal of Transport Geography. 1993. № 1 (1).
2. Умаров Х.К. Принятие решений при обосновании усиления мощности железных дорог Узбекистана в условиях неопределенности исходной информации. Автореф. канд. тех. наук. – Санкт-Петербург, 2019.
3. Раматов Ж.С., Юлдашев Б.Э. Железные дороги Узбекистана: история, сегодня, перспективы <https://cyberleninka.ru/article/n/zheleznye-dorogi-uzbekistana-istoriya-segodnya-perspektivy/viewer>
4. Исаев А.А. (2020). Влияние межгосударственных транспортных связей на развитие приграничных населенных пунктов Ферганского региона. Экономика и социум, (11), 1646-1650.
5. Баранский Н.Н. Экономическая география. Экономическая картография. – Москва: Географгиз, 1956. -366 с.