

Саъдуллаев Б.А.

студент

Ташкентский государственный транспортный университет

ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ В УЗБЕКИСТАНЕ

Аннотация: В последние десятилетия Азия стала все больше превращаться в один из основных центров мировой торговли. Для большинства стран региона данный процесс представляет прекрасный шанс для того, чтобы модернизировать свою экономику. Как отмечает ряд специалистов, немаловажную роль в данном случае играют инфраструктурные проекты, которые сегодня реализуются в странах Центральной Азии, в том числе строительство железной дороги по маршруту Китай – Кыргызстан – Узбекистан (ЖДККУ). После более чем двадцати лет обсуждения этого железнодорожного коридора у проекта появилась реальная возможность воплотиться в жизнь.

Ключевые слова: Азия, железной дороги, Китай – Кыргызстан – Узбекистан

Sa'dullayev B.A.

Student

Tashkent state transport university

TRANSPORT CORRIDORS IN UZBEKISTAN

Annotation: In recent decades, Asia has increasingly become one of the main centers of world trade. For most countries in the region, this process represents an excellent chance to modernize their economies. According to a number of experts, an important role in this case is played by infrastructure projects that are currently being implemented in Central Asian countries, including the construction of the China – Kyrgyzstan – Uzbekistan railway (ZHDKCU). After more than twenty years of discussion of this railway corridor, the project has a real opportunity to come to life.

Key words: Asia, railway, China – Kyrgyzstan – Uzbekistan

Железнодорожный транспорт. За годы независимости в стране построено единая целостная система железнодорожных транспортных коммуникаций, соединяющей, с одной стороны регионы страны, с другой обеспечивающей выход к международным транспортным коридорам.

На развитие железнодорожных транспортных коммуникаций и обустройство инфраструктуры направлено свыше 7,5 млрд. долл. США капитальных вложений, в том числе 2,4 млрд. долл. США иностранных инвестиций [1].

В настоящее время основная часть осуществляемых в стране грузовых и пассажирских перевозок приходится на железнодорожную отрасль.

Со дня основания АО «Узбекистон темир йуллари» железнодорожным транспортом перевезено 1,4 млрд. т. грузов и 350 млн. пассажиров, а объёмы перевозки грузов возросли в 2,1 раза, пассажиров – в 2 раза. На сегодняшний день в стране железнодорожным транспортом перевозится свыше 60% грузов и более 75% пассажиров [2].

Следует отметить, что со строительством моста через Амударью, железнодорожных линий «Навои-Учкудук-Нукус-Султанувайстаг», «Ташгузар-Байсун-Кумкурган», «Ангрен-Пап», имеющих важное стратегическое значение для экономики Узбекистана, завершено формирование единой независимой сети железных дорог Узбекистана. Последовательным продолжением этой работы стало завершение электрификации железнодорожного участка «Мароканд-Карши», ускоренными темпами продолжают работы по электрификации железнодорожного участка «Карши-Термез». Национальная железнодорожная система Узбекистана находится в хорошем состоянии и пригодна для эксплуатации грузовых поездов со скоростью 100 км/час, а отдельные участки дорог, реконструированные в рамках программы АБР по реабилитации железных дорог Узбекистана, позволяют набирать скорость до 160 км/час.

После приобретения независимости в 1991 г. АО «Узбекистон темир йуллари» своими силами построила более 2500 км ж/д путей,

электрифицировала более 2100 км ж/д участка, реабилитировала более 1170 км ж/д путей.

Таблица 1. Информация по итогам работы АО «Узбекистон темир йуллари»

№	Наименование показателей	период		% выполнения
		1 полугодие 2018 г	1 полугодие 2019 г	
1	Отправление грузов, тыс. тонн	33274,2	33726,1	101,4
2	Грузооборот, млн. т-км	11590,0	11596,0	100,1
3	Перевезено грузов, млн. тн	47213,4	45664,8	96,7
4	Пассажиروоборот, млн. пасс-км	2127,2	2161,3	101,6
5	Количество отправленных пассажиров, тыс. чел.	11514,0	11778,0	102,3
6	Количество перевезенных пассажиров, тыс. чел.	11708,7	11967,2	102,2
7	Общее количество сотрудников, тыс. человек	84,9	88,4	104,1
8	Созданы новые рабочие места	2467	654	26,5
9	Доход, млрд. сум	3365,4	3826,9	104,4 соотношение, %
		период		
		1 полугодие 2018 г	1 полугодие 2019г	
10	Эксплуатационная длина железных дорог, км	4642	4718	101,6
11	в том числе электрифицированных дорог, км	1684	1714	163,5

В целях развития промышленности для качественного обеспечения потребностей акционерного общества и оказания экспортных услуг, с момента образования АО «Узбекистон темир йуллари» созданы и введены в эксплуатацию ряд крупных промышленных предприятий и на сегодняшний день ежегодно строятся до 1000 новых грузовых и более 50 пассажирских вагонов.

Кроме того, выполняется капитально-восстановительный ремонт более 800 грузовых и до 20 пассажирских вагонов с продлением срока службы, модернизация до 300 грузовых вагонов в год. Все предприятия имеют сертификаты соответствия на выпускаемую продукцию и сертификат международной системы менеджмента качества ISO 9001:2008

В целях создания единой железнодорожной сети по республике реализована и сдана в эксплуатацию электрифицированная железнодорожная

линия Ангрэн-Пап протяженностью (124,4 км), в том числе с единственным в Центральной Азии железнодорожным тоннелем длиной 19.1 км. Указанная железнодорожная линия и тоннель являются составной неотъемлемой частью международного железнодорожного коридора «Европа-Центральная Азия-Китай»[3].

Железная дорога Китай-Кыргызстан-Узбекистан

Железнодорожная магистраль Китай-Кыргызстан-Узбекистан позволит создать новые трансконтинентальные коридоры «Китай — Центральная Азия — Кавказ — Европа» и «Китай — Центральная Азия — Афганистан — Иран». Они будут короче по сравнению с действующими коридорами практически на 1 тыс. км.

Анализ железной дороги «Китай-Кыргызстан-Узбекистан»

Сильные стороны	Слабые стороны
<ul style="list-style-type: none"> - значительно сократить расстояния перевозок экспортно-импортных грузов; - увеличить культурный и экономический обмен между странами-участницами проекта; - транспортно-логистическая связь стран Центральной Азии друг с другом; - увеличение грузопотока товаров стран ЦА. 	<ul style="list-style-type: none"> - неопределённость даты строительство проекта; - неопределенность источников финансирования
Возможности	Риски
<ul style="list-style-type: none"> - соединить китайские железные дороги с Узбекистаном и далее через Афганистан, Иран и Турцию — с европейской железнодорожной сетью; - расширить возможности реализации экспортного потенциала страны. 	<ul style="list-style-type: none"> - вопрос согласования колеи; - вопрос согласования тарифов на перевозки грузов по данному маршруту железнодорожных администраций стран.

Социально-экономическая оценка – 5

Оценка рисков – 3,5

Использованные источники:

1. Президент поздравил коллектив акционерного общества «Узбекистон темир йуллари», [Электронный ресурс]// (дата публикации: 05.08.2017).- URL: <https://uzreport.news/society/prezident-pozdravil-kollektiv-aksionernogo-obshestva-uzbekiston-temir-yullari> (дата обращения: 29.08.2020)

2. На развитие ж/д транспорта в Узбекистане израсходовано свыше \$8 млрд, ИА KUN, [Электронный ресурс]// (дата публикации: 06.08.2018).- URL: <https://kun.uz/ru/news/2018/08/06/na-razvitie-zd-transporta-v-uzbekistane-izrashodovano-svyse-8-mlrd> (дата обращения: 29.08.2020)

3. Транспортная консолидация усилий, [Электронный ресурс]// (дата публикации: 26.12.2018).- URL: <https://review.uz/ru/post/staty/trendi/transportnaya-konsolidaciya-usilij> (дата обращения: 29.08.2020)