

*Эгамов Камоладдин Джамолбек угли  
Магистр 1 курса  
по специальности География  
Ургенчский Государственный Университет  
г.Ургенч, Республика Узбекистан*

**«ЭКОНОМИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКОЕ ЗНАЧЕНИЕ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В УЗБЕКИСТАНЕ»**

**Аннотация:** Железнодорожный транспорт и сеть железных дорог, являются основными элементами территориальной структуры экономико-географических районов. Железнодорожный транспорт играет стратегически важное значение в развитии и формировании экономико-географическими районами, и изучение ее значения является важной географической задачей.

**Ключевые слова:** железнодорожный транспорт, экономико-географические районы, транспортно-географическое положение, грузопотоки, транспортные узлы

*Egamov Kamoladdin Jamolbek ugli  
Master 1 courses  
majoring in Geography  
Urgench State University  
Urgench, Republic of Uzbekistan*

**"ECONOMIC AND GEOGRAPHICAL SIGNIFICANCE OF RAILWAY  
TRANSPORT IN UZBEKISTAN"**

По сравнению с другими видами транспорта железнодорожный транспорт характеризуется низкой себестоимостью перевозки, эксплуатацией в любое время года и возможностью перевозки больших объемов грузов. Кроме того, при электрификации железная дорога становится наиболее экологически чистым видом транспорта по сравнению с другими видами

транспорта. Эти факторы определяют, что железнодорожный транспорт и в дальнейшем останется основным видом транспорта в нашей республике.<sup>1</sup>

Хотя на политической карте мира сегодня около 230 стран, 140 из них имеют железные дороги, а остальные вообще не имеют железных дорог. Согласно данным, США занимают первое место по протяженности железных дорог в мире с 205 000 км. Из развитых стран Канада имеет 93,5 тыс. км, Франция — 34,6 тыс. км, Италия — 25,8 тыс. км, Япония — 23,9 тыс. км, Великобритания — 16,6 тыс. км железных дорог. В целом по протяженности железных дорог в мире выделяются следующие крупные страны - США, Россия, Канада, Индия, Китай, Австралия, Аргентина, Франция, Германия и Бразилия.

Сегодня железнодорожный транспорт налажен во всех регионах нашей страны. Во всех областных центрах построены современные железнодорожные вокзалы. Железнодорожный транспорт страны имеет меридиональное и широтное направление. Например, железные дороги Навои-Учкудук-Нукус, Учкудук-Султонувайс и Ташгузар-Бойсун-Кумкурган имеют как меридианальное, так и широтное направления. За использование железных дорог и структурных подразделений, обслуживающих перевозочные процессы, действуют 18 межгосударственных соединительных управлений Узбекской железной дороги и Ташкентского, Коканского, Бухарского, Кунгиротского, Каршинского, Термезского региональных железнодорожных узлов.

Независимость страны потребовала более всестороннего развития железнодорожного транспорта. Для этого решается задача создания единой железнодорожной транспортной системы страны. Это создает возможности для дальнейшего развития производительных сил в регионах страны, более широкого использования природных ресурсов с большими запасами.

Результаты регионализации железнодорожного транспорта в Узбекистане показывают, что железнодорожный транспорт налажен во всех

---

<sup>1</sup> Экономическая реформа на железнодорожном транспорте / К. У. Ульджабаев. - Ташкент, 1999. - 304 с.

экономико-географических районах (позже МГР). В годы независимости особое значение приобрело открытие в нашей стране железных дорог Навои-Учкудук-Нукус, Учкудук-Султонувайстог и Ташгузар-Байсун-Кумкурган. Потому что, эти железные дороги имеют как меридиональное, так и широтное направления. Завершающим этапом формирования единой транспортной системы Республики Узбекистан можно признать запуск в 2016 году железнодорожной сети Ангрэн-Пап протяженностью 124 км, соединяющей Ферганскую долину с другими регионами Узбекистана.<sup>2</sup>

В 2020 году протяженность железных дорог общего пользования в Узбекистане составила 4237,5 километров, а за 1991-2020 годы этот показатель увеличился на 120,0%. Средняя 10000 км<sup>2</sup>. плотность железных дорог, соответствующая территории, составляет 94,4 км.<sup>3</sup> Этот показатель в несколько раз ниже показателя развитых стран мира. В частности, плотность железных дорог в 9 раз меньше, чем в Японии, и в 12,5 раза меньше, чем в Германии.<sup>4</sup>

Исследования показывают, что существуют различия между протяженностью и плотностью железных дорог по экономико-географическим районам. По протяженности железных дорог лидируют Зеравшанский (24,1%) и Нижнеамударьинский (23,2%) экономические районы (табл. 1).

**Таблица 1**

**Показатели железнодорожного транспорта в Узбекистане и по экономическим районам (2020 г.)**

Экономико-географические районы:	Длина железных дорог		Плотность железных дорог, на 10000 км <sup>2</sup>	Перевозка грузов		Перевозка пассажиров	
	Км	%		Тыс., тн.	%	Тыс., чел.	%
<b>Узбекистан</b>	<b>4237,5</b>	<b>100,0</b>	<b>94,4</b>	<b>67209,9</b>	<b>100,0</b>	<b>20125,5</b>	<b>100,0</b>
Ташкентский	364,4	8,6	23,3	20423,0	30,4	10983,0	54,6
Ферганский	564,7	13,4	30,5	8487,7	12,6	785,0	3,9

<sup>2</sup> Умаров, Х.К. Математическая модель по прогнозированию грузопотока Китая и Южной Кореи между Центральной и Южной Азией / Х. К. Умаров, Е. С. Свинцов // Вестник. Ростовского государственного университета путей сообщения. - 2017. - Вып. 2 (66). -69-75 с.

<sup>3</sup> Транспорт и связь в Узбекистане 2020. Статистический сборник. Ташкент, 2021. 15 стр.

<sup>4</sup> world development report 2007 year.

Зарафшанский	1022,2	24,1	6,1	23580,1	35,1	830,6	4,1
Южный	861,4	20,3	17,7	7710,5	11,5	1035,1	5,1
Мирзачульский	441,6	10,4	17,3	4408,2	6,5	5496,3	27,3
Нижне-Амударьинский	983,0	23,2	5,7	2600,4	3,9	995,5	4,9

Таблица «Транспорт и связь в Узбекистане - 2021». Подготовлено автором на основе данных статистического сборника.

Также, относительно высокий показатель имеет Южный ЭГР (20,3%). Протяженность железных дорог в Ферганском и Мирзачульском ЭГР составляет 13,4% и 10,4% соответственно. Его доля в Ташкентском ЭГР составляет менее 10%. За последующие 15 лет протяженность железных дорог увеличилась на 155,5 % в Нижнеамударьинском ЭГР и на 126,5 % в Южном ЭГР. Также протяженность железных дорог в Зеравшанском и Мирзачульском ЭГР увеличилась на 116,1% и 113,4% соответственно. За анализируемый период (2000-2020 гг.) протяженность железных дорог Ферганского ЭГР увеличилась всего на 7,7%.

Плотность железных дорог в ЭГР неодинакова, что влияет на социально-экономическое развитие каждого ЭГР. Ферганский ЭГР имеет самую высокую плотность железных дорог по ЭГР, которая составила 30,5 км<sup>2</sup>/км. Также большой показатель характерен для Ташкентского ЭГР (23,3 км<sup>2</sup>/км). Напротив, наименьший показатель плотности железных дорог у Зеравшанского (6,1 км<sup>2</sup>/км) и Нижнеамударьинского ЭГР (5,7 км<sup>2</sup>/км). Плотность железных дорог в Южном и Мирзачульском ЭГР относительно высокая (17,7-17,3 км<sup>2</sup>/км).

В заключение следует отметить, что наличие таких различий между плотностью обычных железных дорог в ЭГР зависит не только от природных, но и от социально-экономических факторов. В частности, некоторые ЭГР имеют большую площадь, но более развиты с социально-экономической точки зрения. Мы можем узнать это из результатов анализа ниже. Согласно исследованиям, существуют резкие различия между объемом

перевозимого груза и количеством пассажиров на ЭГР.

По результатам анализа объема грузов, перевезенных на железнодорожном транспорте по ЭГР, в 2020 г. более трети перевезенных грузов пришлось на Зарафшанский ЭГР (табл. 1). Также на Ташкентский ЭГР пришлось около трети перевезенных грузов, а доли Ферганского и Южного ЭГР составили более 12,6% и 11,5% соответственно. Суммарная доля Мирзачульского и Нижнеамударьинского ЭГР составляет более 10%.

Всего, за 2020 год железнодорожным транспортом перевезено 20125,5 тыс. пассажиров. 54% перевезенных пассажиров приходилось на Ташкентский ЭГР. Мирзачульский ЭГР, также вышел в лидеры и на долю этого ЭГР пришлось 27% от общего количества перевезенных пассажиров. Доля остальных ЭГР в пассажиропотоке очень мала (табл. 1).

За период с 2005 по 2020 годы пассажироперевозки железнодорожным транспортом в Республике Узбекистан увеличились на 133,0 %. В Мирзачульском ЭГР этот показатель увеличился в 3,8 раза. Пассажиропоток Ташкентского и Ферганского ЭГР увеличился на 131,2%-165,8% соответственно. Причиной роста пассажиропотока в этих регионах является совершенствование железнодорожного сообщения, особенно то, что железнодорожный транспорт может составить серьезную конкуренцию автомобильному транспорту по цене.

#### **Список использованной литературы**

1. Экономическая реформа на железнодорожном транспорте / К. У. Ульджабаев. - Ташкент, 1999. - 304 с.
2. Умаров, Х.К. Математическая модель по прогнозированию грузопотока Китая и Южной Кореи между Центральной и Южной Азией / Х. К. Умаров, Е. С. Свинцов // Вестник. Ростовского государственного университета путей сообщения. - 2017. - Вып. 2 (66). -69-75 с.
3. Транспорт и связь в Узбекистане 2020. Статистический сборник. Ташкент, 2021. 15 стр.
4. world development report 2007 year.