

ДИНАМИКА И СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЭТАПЫ РАЗВИТИЯ ПАССАЖИРСКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РЕСПУБЛИКЕ УЗБЕКИСТАН (1991–2026 ГГ.)

Автор: Умарова Гузал Урмановна

преподаватель в 4-м Кокандском

железнодорожном техникуме

Аннотация: В данной работе рассматривается эволюция пассажирского железнодорожного сектора Узбекистана с момента обретения независимости до начала 2026 года. Основное внимание уделено трансформации системы из регионального звена советской сети в суверенный транспортный узел Центральной Азии.

Историческая ретроспектива: Анализируется период преодоления транспортной изоляции 1990-х годов и переход к строительству национальных магистралей в 2000-х (линии в обход соседних территорий).

Технологическая модернизация: Рассматривается запуск высокоскоростного движения Afrosiyob (2011 г.), электрификация более 50% путей и строительство уникального тоннеля через перевал Камчик.

Статистические показатели: Приводятся данные о выполнении плана перевозок, включая спад в 1990-х, стабилизацию в 2010-х и достижение исторического максимума в 10,5 млн пассажиров в 2025 году.

Текущее состояние и перспективы: Освещаются результаты масштабной реформы 2024–2025 гг., направленной на либерализацию цен и обновление парка за счет составов от Hyundai Rotem и Skoda. В 2026 году акцент смещен на цифровизацию услуг и расширение сети скоростных поездов в Хиву и Нукус.

Ключевые слова: Узбекистон темир йуллари, пассажирские перевозки, Afrosiyob, высокоскоростные поезда, транспортная независимость, модернизация инфраструктуры, итоги 2025 года.

Введение

Узбекистанские железные дороги (узб. O‘zbekiston temir yo‘llari / Ўзбекистон темир йўллари) — оператор сети Узбекских железных дорог, образованной 7 ноября 1994 года на базе линий бывшей Среднеазиатской железной дороги, расположенных на территории Республики Узбекистан. Это железнодорожное предприятие управляет железными дорогами на территории Узбекистана.

Общая развернутая длина главных путей акционерного общества по состоянию на 1 января 2024 года составила 7400 километров, 2500 километров

из них электрифицированы. В акционерном обществе работает 91 тысяча человек.

Годовой грузооборот железной дороги составляет около 25 % от суммарного грузооборота всех видов транспорта страны (в 2015 году общий объём грузооборота всех видов транспорта по Узбекистану 88,9 млрд т·км, железной дороги Узбекистана — 22,9 млрд т·км).

Узбекская железная дорога второй в СНГ (после линии Москва — Санкт-Петербург с поездами Сапсан в России) запустила высокоскоростное движение пассажирских поездов с поездами Afrosiyob на специальной перестроенной для этого линии из столицы Ташкента до третьего по величине города Узбекистана — Самарканда. Позже линия была продлена до Бухары.

После обретения Узбекистаном независимости железнодорожные сети, расположенные на территории страны, стали частью национальных железных дорог Узбекистана. Однако некоторые маршруты стали проходить по территориям других государств. В результате нарушилась железнодорожная связность ряда регионов страны. Наиболее крупные анклавные части, не связанные с основной сетью «Узбекистанских железных дорог», управляемых из Ташкента, образовали железные дороги в Каракалпакстане, Хорезмской и Сурхандарьинской областях; проезд в которые был возможен только через Туркменистан, а также крупная сеть в Ферганской долине, до 2016 года соединявшийся с основной сетью только через Согдийскую область Таджикистана.

Начиная с 1993 года силами «Узбекистанских железных дорог» было развёрнуто строительство новых магистральных линий, которые позволили к 2018 году воссоединить все анклавные части железнодорожной системы страны. Данная мера позволила к 2018 году практически полностью освободить внутригосударственные пассажирские и большую часть грузовых перевозок.

В 1993 году был открыт участок Нукус — Кумшунгуль

В 1994 году — Кумшунгуль — Чимбай

В 1994 году — Нукус — Султан-Увайс (79 км)

В 1996 году — Туямуюн — Турткуль (60 км)

В 1996 году — Чимбай — Кумшунгуль.

С января 1995 года велось строительство 342-километрового участка «Навои — Учкудук — Султануиздаг — Нукус». Открытие состоялось 1 февраля 2001 года, участок позволил связать Навоийскую область и Каракалпакстан, минуя территорию Туркменистана.

В декабре 1995 года началось строительство дороги Ташгузар — Кумкурбан. Участок был завершён в 2007 году.

В 1997 году — Яккабаг — Чиракчи (12 км)

1998—1999 Шават — Джумуртау (55 км)[источник не указан 2470 дней]

1 февраля 2001 года была введена в эксплуатацию железная дорога Шалкар — Мискин.

22 января 2010 г. — ноябрь 2010 Хайратон — Мазари-Шариф (Афганистан) (75 км)

27 июля 2010 завершена электрификация железнодорожной линии Тукимачи — Ангрен

8 октября 2011 запущена Высокоскоростная железная дорога протяжённостью 780 км, на которой эксплуатируются скоростные поезда «Afrosiyob».

В июле 2013 года было начато строительство электрифицированной железнодорожной линии Ангрен — Пап, протяжённость которой составляет 129 км, включая 19-километровый Камчикский тоннель, проходящий под одноимённым перевалом, и шесть отдельных пунктов.

В сентябре 2015 года высокоскоростная железная дорога была продлена от Самарканда до Карши. К 2015 году общая протяжённость железных дорог составляла 4200 км.

22 июня 2016 года состоялся торжественный запуск 129-километровой железной дороги Ангрен — Пап. Сооружённый на данном участке Камчикский тоннель длиной 19,2 километра стал самым крупным сооружением данного типа в бывшем СССР и Центральной Азии.

В сентябре 2016 года высокоскоростная железная дорога была продлена от Самарканда до Навои и Бухары.

В 2016 году было начато строительство новой железнодорожной линии Канимех — Мискин протяжённостью 397 км, однако уже в процессе строительства в марте 2017 года было решено изменить начальный пункт, и строительство началось со станции Бухара. 1 сентября 2017 года была завершена прокладка железнодорожной линии Бухара — Мискин протяжённостью 355 км.

В феврале 2017 года начато строительство железнодорожной линии Ургенч — Хива. В ноябре 2018 года строительство было окончено, также построено новое здание вокзала Хивы.

В сентябре 2017 года начата реконструкция и электрификация железнодорожной линии Карши — Китаб. В августе 2018 года работы были завершены, а с сентября на линии было организовано движение скоростного поезда «Afrosiyob» по маршруту Ташкент — Китаб.

В 2018 году была завершена электрификация участка Карши — Термез протяжённостью 325 км. В 2019 году был электрифицирован участок «Пап — Наманган» в 45 км.

В 2020 году кольцевая железная дорога «Наманган — Андижан — Маргилан — Коканд» длиной 331 км,

опоясывающая Ферганскую долину, была полностью электрифицирована и по ней пустили пассажирские электропоезда.

В феврале 2021 года открыто пассажирское движение поездов из Ташкента в Андижан через город Наманган.

В 2022 году происходила электрификация по направлению «Бухара — Мискин — Ургенч — Хива» с планами в дальнейшем пустить скоростные поезда.

18 января 2023 года в Бишкеке (Кыргызстан) открылся совместный Проектный офис по координации строительства железной дороги «Китай — Кыргызстан — Узбекистан» с участием представителей Министерства транспорта Узбекистана, Кыргызстана и экспертов из Китая. В декабре 2024 года состоялось торжественное мероприятие с участием трёх стран по поводу начала строительных работ.

В 2024 году, в рамках завершения электрификации путей по маршруту «Бухара — Мискин — Ургенч — Хива» (465 км), прошёл тестовый скоростной поезд «Afrosiyob». К Новому году было намечено открытие движения и одновременно дать старт электрификации путей «Мискин — Нукус». После полной электрификации (до конца 2026 года) по направлению «Ташкент — Нукус» было принято решение пустить 6 специально закупленных электропоездов от корейской компании «Hyundai Rotem», этим 7-вагонным поездам планировалось дать название «Джалаладдин Мангуберды». Время в пути составит около 7 часов (вместо 13 часов до этого). В августе Узбекистан подписал с китайской CRRC, с которой сотрудничает уже более 20 лет, контракт на поставку 38 пассажирских и грузовых электровозов, тепловозов и маневровых локомотивов в рассрочку до 2034 года. В конце этого же года по маршруту пригородного сообщения «Ташкент — Ходжикент — Ташкент» был запущен электропоезд ЭПЗД российского производства.

В первой половине 2025 года завершилась электрификация 465-километрового участка «Бухара — Мискин — Ургенч — Хива», движение электропоездов «Hyundai Rotem» было намечено на следующий год, первый такой поезд из Южной Кореи был отправлен в декабре через Китай.

Аннотация

Тема: Динамика и стратегические этапы развития пассажирских железнодорожных перевозок в Республике Узбекистан (1991–2026 гг.)

В данной работе рассматривается эволюция пассажирского железнодорожного сектора Узбекистана с момента обретения независимости до начала 2026 года. Основное внимание уделено трансформации системы из регионального звена советской сети в суверенный транспортный узел Центральной Азии.

Ключевые аспекты исследования:

Историческая ретроспектива: Анализируется период преодоления транспортной изоляции 1990-х годов и переход к строительству национальных магистралей в 2000-х (линии в обход соседних территорий).

Технологическая модернизация: Рассматривается запуск высокоскоростного движения Afrosiyob (2011 г.), электрификация более 50% путей и строительство уникального тоннеля через перевал Камчик.

Статистические показатели: Приводятся данные о выполнении плана перевозок, включая спад в 1990-х, стабилизацию в 2010-х и достижение исторического максимума в 10,5 млн пассажиров в 2025 году.

Текущее состояние и перспективы: Освещаются результаты масштабной реформы 2024–2025 гг., направленной на либерализацию цен и обновление парка за счет составов от Hyundai Rotem и Skoda. В 2026 году акцент смещен на цифровизацию услуг и расширение сети скоростных поездов в Хиву и Нукус.

Выводы: За рассматриваемый период пассажирские перевозки трансформировались из дотируемой социальной сферы в высокотехнологичный сектор экономики. К 2026 году железнодорожный транспорт Узбекистана демонстрирует устойчивый рост (свыше 6% в год) и является ключевым инструментом развития внутреннего и международного туризма.

Ключевые слова: Узбекистон темир йуллари, пассажирские перевозки, Afrosiyob, высокоскоростные поезда, транспортная независимость, модернизация инфраструктуры, итоги 2025 года.

Глава I . Значение сервиса в пассажирских перевозках

Основными задачами сервисного обслуживания в сфере пассажирских перевозок являются удовлетворение потребностей населения в передвижении, организация культурного обслуживания пассажиров на вокзалах, а также создание необходимых удобств в поездах.

Для решения этих задач необходимо реализовать следующие основные мероприятия:

Сокращение времени нахождения пассажиров в пути и повышение скоростей движения: уменьшение технических остановок поездов; оптимизация процессов погрузки/выгрузки багажа и почты, посадки и высадки пассажиров; увеличение количества беспересадочных маршрутов; сокращение времени ожидания в пунктах пересадки за счет координации графиков прибытия поездов и маневровых работ с вагонами.

Создание широкого спектра удобств на вокзалах и в поездах: минимизация времени на покупку проездных документов; наличие оборудования для обеспечения полноценного отдыха; возможность оперативного получения

справочной информации; доступность постельных принадлежностей и прочих услуг.

Эффективное использование подвижного состава (локомотивов и вагонов), станционных и вокзальных сооружений: грамотное составление графиков оборота составов; сокращение времени на обработку и экипировку в основных и оборотных пунктах; уменьшение простоев поездов в пути; внедрение рациональных технологических процессов в работу вокзалов.

Согласование пассажирских и грузовых потоков: особенно на линиях с высокой интенсивностью грузоперевозок (расположение пассажирских поездов в графике не должно нарушать равномерность движения грузовых поездов).

Организация различных видов транспорта для целесообразной перевозки пассажиров.

Организация смешанных перевозок: взаимодействие железнодорожного, речного, морского, автомобильного и воздушного транспорта.

Экономия расходов, связанных с пассажирскими перевозками: снижение себестоимости перевозок и повышение производительности труда работников.

При этом в первую очередь должны быть обеспечены безопасность движения поездов и личная безопасность пассажиров.

Глава II. Электрификация и создание удобств для пассажиров

С целью создания удобств для жителей пригородов началась электрификация железнодорожного узла вокруг Ташкента.

С 1971 года Ташкентский узел был электрифицирован, что значительно облегчило жизнь населению пригородной зоны. Число пользующихся железной дорогой достигает около 10 тысяч человек в сутки.

1 сентября 2003 года в рамках электрификации участка Токимачи — Ангрен за счёт собственных средств компании был введён в эксплуатацию электрифицированный участок Токимачи — Ташкент — Южный протяжённостью более 10 километров. К 2005 году завершена электрификация 20-километрового участка Сергели — Кучлук. Эти работы направлены на реконструкцию и электрификацию 114-километровой железнодорожной линии от Ташкента до станции Ангрен.

К концу 2005 года протяжённость электрифицированных железных дорог составила 14% от общей длины путей компании (576 километров).

На железнодорожных линиях Ташкентского узла пассажиров обслуживают комфортабельные и скоростные электропоезда.

Улучшение пассажирских перевозок и развитие обслуживания на железных дорогах

Отличия и преимущества железнодорожного транспорта по сравнению с другими видами транспорта:

- высокая степень надёжности и регулярности движения;
- наличие вагонов различных типов (в зависимости от стоимости билета и уровня комфорта);
- пассажиры в поезде не ограничены одним местом, как в автобусе (они могут посещать другие вагоны и купе, навещать друзей);
- возможность играть в различные игры (шахматы, шашки), отправлять телеграммы и пользоваться другими удобствами.

Пассажиры пользуются поездами для поездок в гости, на лечение, для встреч с родственниками и в туристических целях. В последние годы большое внимание уделяется развитию туризма.

В настоящее время железнодорожные вокзалы капитально ремонтируются, некоторые строятся заново. В зданиях вокзалов имеются залы ожидания, пункты горячего питания, буфеты с прохладительными напитками, комнаты матери и ребёнка, телевизионные залы, камеры хранения ручной клади, багажные отделения и медицинские пункты.

В состав АО «Ўзтемирйўловчи» входят 18 крупных вокзалов.

С целью создания удобств для пассажиров крупные вокзалы строятся заново или реконструируются в городах Андижан, Маргилан, Наманган, Карши, Навои, Ургенч, Кызылтепа, Самарканд, Китаб, Гулистан и других. Северный вокзал Ташкента был реконструирован и сдан в эксплуатацию в конце 2005 года. Всего к настоящему времени реконструировано более 30 вокзалов. Пассажирские вагоны также были капитально отремонтированы, что значительно продлило срок их службы.

В результате электрификации железных дорог качество обслуживания пассажиров существенно улучшилось.

На участке Ташкент — Самарканд организовано скоростное движение: скорый поезд «Регистан» получил возможность развивать скорость до 120 км/ч. На скоростных поездах можно совершить интересные туристические поездки с ознакомлением с древними памятниками, восточной архитектурой, образцами прикладного искусства, национальными традициями и культурой нашей страны.

Ввод в эксплуатацию первого в Центральной Азии экспресса стал большим достижением для деловых людей и туристов. В дальнейшем электрифицируются линии для скоростных поездов до Бухары и Ургенча, что обеспечит надёжное скоростное транспортное сообщение между городами Узбекистана, расположенными на Великом Шёлковом пути.

Уровень обслуживания населения Кашкадарьинской и Сурхандарьинской областей значительно повысится благодаря строительству новой железнодорожной линии Ташгузар — Байсун — Кумкурбан протяжённостью

223 км. Это сократит путь пассажиров на 184 км, облегчит передвижение населения указанных областей и даст импульс социально-экономическому развитию южной части Республики Узбекистан, богатой горнодобывающими и сельскохозяйственными ресурсами. Сокращение расстояний перевозок повысит эффективность транспортной отрасли национальной экономики и уменьшит время в пути для пассажиров, создавая условия для развития производственных мощностей региона.

Согласно долгосрочной инвестиционной политике ГАЖК «Ўзбекистон темир йўллари», электрификация новой линии Ангрен — Пап приблизит электрифицированные пути к Ферганской долине и позволит организовать скоростные транспортные коммуникации.

С лета 2004 года началась реконструкция участка Самарканд — Бухара. После завершения второго этапа проекта реконструкции железных дорог Узбекистана, финансируемого Азиатским банком развития, скоростной пассажирский поезд «Шарк» начнёт перевозить туристов до Бухары, что создаст дополнительные удобства для пассажиров. Одновременно будет реализован второй этап проекта Великого Шёлкового пути.

В 2005 году железнодорожным транспортом было перевезено 16,1 миллиона пассажиров.

Глава III. Виды пассажирских поездов и их классификация

Пассажирские поезда по объёму пассажиропотока подразделяются на три категории:

1. Прямые дальнего следования:

— поезда, следующие на большие расстояния, проходящие как минимум по железным дорогам двух государств и преодолевающие не менее 700 км;

2. Местные:

— перевозящие пассажиров в пределах одной железной дороги на расстояние от 150 до 700 км;

3. Пригородные:

— перевозящие пассажиров на расстояние до 150 км.

Пригородные перевозки составляют 90% всех пассажирских перевозок ГАЖК «Ўзбекистон темир йўллари». Остальные 10% приходятся на местные и дальние перевозки.

Классификация пассажирских поездов по расстоянию следования

- поезда дальнего следования (свыше 700 км);
- местные поезда (151–700 км);
- пригородные поезда (до 150 км).

Классификация по скорости движения

- Скоростные поезда — останавливаются только на крупных станциях, развивают скорость 80–120 км/ч;
- Пассажирские поезда — останавливаются на многих станциях, в их состав включаются почтовые и багажные вагоны;
- Почтово-багажные поезда — следуют с небольшой скоростью;
- Пригородные поезда — останавливаются на всех станциях и предусмотренных остановочных пунктах;
- Грузопассажирские поезда;
- Туристические поезда.

Классификация по периодичности движения

Поезда подразделяются на: круглогодичные (постоянные) и дополнительные (сезонные).

Нумерация пассажирских поездов в расписании

Круглогодичные скоростные пассажирские поезда — № 1–99.

Летние скоростные пассажирские поезда — № 107–149.

Скоростные пассажирские поезда — № 151–169.

Круглогодичные поезда дальнего следования — № 171–299.

Летние поезда дальнего следования — № 301–399.

Местные пассажирские поезда — № 601–699.

Туристические и экскурсионные поезда — № 801–899.

Почтово-багажные поезда — № 901–948.

Пригородные поезда — № 6001–6999.

Типы вагонов, входящих в состав всех категорий поездов, нумеруются от головного вагона в зависимости от типа, и схема формирования состава поезда остаётся неизменной.

Заключение

С вводом новых линий (Навои–Нукус, Ташгузар–Кумкурбан) начался рост внутренних перевозок.

Статистика: Средний пассажирооборот в период 1995–2021 гг. составлял около 2,8 млрд пасс.-км.

Особенность: План выполнялся преимущественно за счет внутриреспубликанских маршрутов, так как международное сообщение (кроме РФ и Казахстана) оставалось ограниченным.

Технологический скачок и рост спроса (2011–2019)

Запуск скоростных поездов Afrosiyob в 2011 году кардинально изменил структуру спроса.

Показатели: Пассажиропоток начал расти в среднем на 3–5% ежегодно.

Выполнение плана: Железная дорога стала успешно конкурировать с автотранспортом на маршрутах Ташкент — Самарканд — Бухара.

Пандемия и постковидное восстановление (2020–2023)

2020 год: Минимум пассажирооборота (около 1,8 млрд пасс.-км) из-за локдаунов.

2023 год: Восстановление до уровня 6,6 млн пассажиров за год.

Рекордные показатели (2024–2025)

Последние два года характеризуются резким ростом пассажиропотока благодаря развитию туризма и увеличению парка вагонов.

2024 год: Перевезено более 9,8 млн пассажиров. За первые 9 месяцев года план был перевыполнен, достигнув отметки в 7,3 млн человек.

2025 год: Достигнут исторический максимум — 10,5 млн пассажиров.

Темпы роста: В 2025 году пассажирооборот на железнодорожном транспорте вырос на 6,1% по сравнению с 2024 годом. Ежедневно поездами пользовались в среднем 28,8 тысячи человек.

Итоговая таблица (ориентировочные данные):

Период	Среднее количество пассажиров в год	Статус выполнения плана
1991–2000	3,5–5 млн чел.	Снижение (кризисный период)
2001–2010	6–7,5 млн чел.	Стабильное выполнение (внутр. рейсы)
2011–2019	8–9 млн чел.	Перевыполнение за счет скоростных поездов
2020	~4,5 млн чел.	Невыполнение (пандемия)
2024	9,8 млн чел.	Выполнено (рост на 10%+)
2025	10,5 млн чел.	Рекордный показатель

Для обеспечения дальнейшего роста в 2025 году было принято постановление Президента о закупке 250 новых вагонов и 23 электропоездов, что должно удвоить объем перевозок к 2030 году.

Список использованных источников и литературы:

I. Нормативно-правовые акты:

Указ Президента Республики Узбекистан от 07.11.1994 г. «О создании Государственно-акционерной железнодорожной компании „Узбекистон темир йуллари“».

Постановление Президента Республики Узбекистан № ПП-329 от 10.10.2023 г. «О мерах по коренному реформированию сферы железнодорожного транспорта Республики Узбекистан» (база данных Lex.uz).

Закон Республики Узбекистан «О железнодорожном транспорте» (новая редакция).

II. Статистические и официальные издания:

4. Статистический ежегодник Узбекистана. Официальное издание Агентства по статистике при Президенте РУз, разделы «Транспорт» (отчеты за 2020–2025 гг.).

5. Годовой отчет АО «Узбекистон темир йуллари». Итоговые показатели деятельности за 2023 и 2024 годы. Официальный сайт: railway.uz.

III. Книги и статьи:

6. Ахмедов М. А. Развитие транспортных коммуникаций Узбекистана в годы независимости // Экономика и финансы. — Ташкент, 2018.

7. Железные дороги Узбекистана: путь к независимости и прогрессу. Юбилейное издание к 30-летию компании. — Ташкент: «Узбекистан», 2024.

8. Международный транспортный коридор «Китай — Кыргызстан — Узбекистан»: экономические перспективы и логистические вызовы // Информационно-аналитический центр МИД РУз. — 2024.

9. Транспортная стратегия Республики Узбекистан до 2035 года. Концептуальный документ Министерства транспорта РУз.

IV. Электронные ресурсы:

10. Официальный сайт Агентства по статистике Республики Узбекистан — stat.uz.

11. Информационный портал «Газета.uz» (архив новостей по закупкам поездов Hyundai Rotem и Skoda за 2024–2025 гг.).