



Центр научно-технической информации и библиотек
– филиал ОАО «РЖД»

Дифференцированное Обеспечение Руководства

113/2023

Развитие железных дорог Узбекистана

Стремясь максимально использовать стратегическое преимущество своего географического положения на транспортных путях, связывающих Европу и Азию, включая знаменитый новый Шелковый путь, Узбекистан активно развивает и модернизирует железнодорожную сеть с целью привлечения дополнительных объемов перевозок грузов и повышения скорости движения поездов пассажирских во внутренних и в международных сообщениях.

В том числе на фоне увеличения протяженности и улучшения состояния железнодорожной инфраструктуры выполняемый на ней годовой грузооборот вырос более чем в полтора раза с 2000 года, и составил более 24 млрд ткм в 2022 году. Годовой объем пассажирских перевозок также, увеличился с 14,6 млн чел. в 2000 году до 22,9 млн в 2019 году, предшествующем пандемии коронавируса COVID-19. В 2020 году показатель снизился приблизительно втрое, и только в 2022 году был отмечен его рост до 9,14 млн чел.

В стране активно ведется строительство железнодорожной инфраструктуры. В конце 2017 года введена в регулярную эксплуатацию однопутная линия длиной 335 км Бухара-2 – Мискин, которая сократила расстояние по железной дороге между Ташкентом и Ургенчем на 75 км. На линии сооружено 18 мостов и 10 остановочных пунктов. Строительство длилось 12 месяцев и потребовало 283 млн долл. США.

Однопутная линия длиной 129 км Ангрен – Пап открыта для грузовых перевозок в середине 2016 года, пассажирское движение началось спустя 5 лет. Новая линия стоимостью 1,9 млрд долл. США исключает

необходимость использования во внутренних сообщениях участка железнодорожной сети Таджикистана. Крупным искусственным сооружением на линии Ангрэн – Пап является Камчикский тоннель длиной 19,2 км, представляющий всепогодную альтернативу автомобильной дороге, проходящей через одноименный перевал на высоте 2200 м. Этот тоннель, самый протяженный в Центральной Азии, построен в 2013 – 2016 годах китайской компанией China Railway Tunnel Group в сотрудничестве с узбекскими предприятиями под надзором входящей в состав железных дорог Германии инжиниринговой и консалтинговой компании DB Engineering & Consulting. Расходы на сооружение Камчикского тоннеля составили 455 млн долл. США.

В конце 2018 года была введена в регулярную эксплуатацию однопутная линия длиной 22 км, связавшая Ургенч со всемирно известным городом-музеем Хива. Стоимость строительства линии, предназначенной прежде всего для пассажирского движения и содействия развитию международного туризма, составила 36 млн долл. США.

В 2021 году началось строительство 80-километровой однопутной линии Шават – Кипчак (Кыпшак), которая свяжет Хорезмскую область и республику Каракалпакстан. Ее ввод в эксплуатацию позволит сократить расстояние грузовых перевозок между Каракалпакстаном и другими районами Узбекистана, а также Россией на 240 км. Прогнозируется рост годового объема перевозок с 12 млн до 20 – 25 млн т.

Проектом новой линии предусмотрено строительство 3 пассажирских станций, 9 мостов, 4 путепроводов и 20 переездов. Наиболее значимым искусственным сооружением является 413-метровый автомобильно-железнодорожный мост через р. Амударья. Железные дороги Узбекистана финансируют проект стоимостью 174 млн долл. США из собственных резервов с привлечением средств Фонда реконструкции и развития Узбекистана и кредита от АКБ «Узпромстройбанк». К весне 2023 года на новой линии уже была выполнена большая часть запланированных работ.

Стадию согласования проходит проект ВСМ, которая свяжет Ташкент с городом Туркестан в соседнем Казахстане. Ранее предполагалось, что работы по проекту начнутся в 2022 году и завершатся вводом линии в эксплуатацию в 2024 году. Но реализация этого проекта все еще остается под вопросом.

Еще один проект предполагал строительство в 2017 – 2021 годах вокруг Ташкента двухпутной линии протяженностью 71 км при финансовой поддержке китайского банка Eximbank, но был отложен в пользу наращивания сети столичного метро.

Проводятся значительные работы по электрификации железнодорожных линий. Крупнейшим из реализуемых в настоящее время

является проект электрификации на переменном токе 25 кВ, 50 Гц линии длиной 465 км Бухара – Ургенч – Хива.

Проект намечено завершить в июне 2026 года, его финансирование осуществляется за счет двух кредитов, один из которых на сумму 162 млн долл. США со сроком погашения 20 лет выдан Азиатским банком развития на основании соглашения, подписанного в декабре 2021 года, а другой, в размере 108 млн долл. США, получен от Азиатского банка инфраструктурных инвестиций по соглашению от марта 2022 года. Надзорные функции в отношении проекта осуществляет компания DB Engineering & Consulting на основании контракта, заключенного в 2022 году.

Помимо электрификации на линии Бухара – Ургенч – Хива осуществляются работы стоимостью 142 млн долл. США по укладке второго пути на участке длиной 92,3 км Навои – Бухара-2, строительство трех развязок и 62 искусственных сооружений, в том числе 13 мостов. Завершение проекта намечено на конец 2023 года.

Реализация проектов позволит компании эксплуатировать в сообщениях между Бухарой и Хивой поезда со скоростью до 250 км/ч. По прогнозам, годовой объем пассажирских перевозок между Бухарой и Хивой может к 2026 году возрасти с 280 тыс. до 1 млн чел. Годовой объем грузовых перевозок прогнозируется на уровне 11,8 млн т.

Следует отметить, что Узбекистан – одна из двух стран постсоветского пространства, где осуществляются высокоскоростные пассажирские перевозки. В настоящее время железные дороги располагают шестью 11-вагонными высокоскоростными поездами Talgo 250 постройки испанской компании Patentes Talgo, которые под брендом Afrosiyob обслуживают коридор Ташкент – Самарканд – Бухара длиной 780 км. Маршрут некоторых поездов продлен от Самарканда до Карши и Китаба.

Высокоскоростные поезда эксплуатируются на инфраструктуре с бесстыковым путем и минимальным количеством железнодорожных переездов и пешеходных переходов в одном уровне. При этом они и могут развивать максимальную скорость 250 км/ч только на протяжении 243,5 км. На остальных участках скорость ограничена 160 км/ч, что связано со сложностью плана и профиля железнодорожной линии.

Наибольшая интенсивность движения высокоскоростных поездов отмечается на маршруте длиной 344 км Ташкент – Самарканд, который поезд Talgo 250 преодолевает за 2 ч 08 мин.

Кроме фирменных высокоскоростных поездов и нескольких поездов международных сообщений, связывающих Узбекистан с Россией, Казахстаном и Таджикистаном, железные дороги Узбекистана эксплуатируют во внутренних сообщениях больше 10 поездов дальнего

следования, сформированных из обычных вагонов. Частота сообщений, выполняемых дневными поездами, варьируется от трех-четырех рейсов в неделю до двух в день. Сообщения с наиболее удаленными пунктами обслуживаются ночными поездами. Пригородная железнодорожная сеть имеется только в столице страны, причем частота пригородных сообщений невелика.

В планы железных дорог Узбекистана входит наращивание объема пригородных перевозок, в том числе за счет повышения уровня оказываемых услуг и привлечения таким образом пассажиров с автомобильного транспорта.

В 2021 году стартовал оцениваемый в 14,4 млн долл. США комплекс работ по модернизации инфраструктуры ходжикентского направления, используемого для пригородных перевозок и поездок на отдых. Большую проблему представляет реконструкция построенных во времена СССР станционных платформ высотой 200 мм над УГР.

Из последних модернизационных мероприятий, относящихся к инфраструктуре, обслуживающей грузовые перевозки, можно отнести проект стоимостью 2,65 млн долл. США по развитию пограничного терминала Ок Куприк к северу от Ташкента (на казахстанской стороне ему соответствует грузовой терминал Сарыагаш). Его реализация позволит вместо 30 поездов в сутки в настоящее время принимать на терминале до 45 поездов, что эквивалентно переработке 60 млн т грузов в год. Помимо того, 10 млн долл. США выделяется на строительство инфраструктуры для обслуживания свободной экономической зоны в Наманганской области. Оба проекта финансируют железные дороги Узбекистана.

Логистический центр в Янгиюльском районе Ташкентской области строится как предприятие международного уровня. Объем работ первой очереди, который намечено выполнить к 2026 году, включает сооружение складских мощностей на площади 24,8 га и укладку 37 км путей в расчете на переработку до 1240 грузовых вагонов и 11 тыс. контейнеров. Финансирование в объеме 70 млн долл. США выделяет казахстанский банк Halyk Bank.

Источники: По материалам компании «Узбекистон темир йуллари» (railway.uz); Railway Gazette International, 2023, № 6, pp. 30 – 35.