

## РАЗВИТИЕ ОСНОВНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СЕТЕЙ УЗБЕКИСТАНА

*Андижанский государственный педагогический институт*

*Факультет естественных наук*

*Студент факультета географии и основ экономических знаний*

***Холбобаев — сын Аслиддина Гулама***

*Андижанский государственный университет*

*Студент факультета естественных наук*

***Абдугофуров — сын Шохджахана Мухаммадқобула***

**Аннотация.** На сегодняшний день, наряду со многими развивающимися отраслями в нашей стране, быстро развивается транспортная сфера. Воздушный, водный и наземный транспорт, являющиеся его основными отраслями, приобретают все большее значение в развитии экономики нашей страны. В данной статье подробно описаны основные виды транспорта в нашей стране.

**Ключевые слова.** Транспорт, воздушный, трубопроводный, водный, автомобильный транспорт, Ташкент, "Узбекистон хаво йуллари".

**Входит.** Развиты все виды грузового и пассажирского транспорта, распространенные в Узбекистане - железнодорожный, автомобильный, авиационно-воздушный, городской электрический транспорт (трамвай, троллейбус, метро), речной, трубопроводный транспорт, канатный транспорт.

После обретения независимости в целях коренного улучшения транспортного обслуживания народного хозяйства и населения и совершенствования системы управления транспортом была создана национальная авиакомпания «Узбекистон хаво йуллари» (28 января 1991 года), «Автомобильный транспорт Узбекистана». созданы государственная акционерная корпорация (7 ноября 1994 г.) и другие ведомства.

Транспортные предприятия нашей страны преобразованы в государственные акционерные общества, корпорации, акционерные общества открытого типа, общества с ограниченной ответственностью, коллективные предприятия. Часть автотранспортных средств нашей республики (автобусы, грузовые и легковые автомобили) принадлежит колхозам и гражданам.

**Основная часть. Железнодорожный транспорт.** В народном хозяйстве вес железнодорожного транспорта в перевозке пассажиров и грузов велик. Железнодорожный транспорт имеет большое значение в нашей стране. Поскольку территория нашей страны состоит в основном из равнин, железнодорожный транспорт работает постоянно, независимо от климатических

условий и времени года. В настоящее время общая протяженность железных дорог в нашей стране превышает 7000 км, в том числе 3000 км железных дорог не общего пользования (в основном для промышленных предприятий). Электрифицировано 353,6 км железных дорог.

Первая железная дорога в Узбекистане была построена от станции Фароб до Самарканда в 1886-1888 годах (эта дорога входила в состав железной дороги Красноводск-Чорджуй, которая была завершена с ноября 1880 по декабрь 1886 года под названием Западно-Каспийская железная дорога). В мае 1888 года, после завершения строительства деревянного моста через Амударью длиной 2,7 км, была проложена железная дорога до Самарканда, и началось железнодорожное сообщение. Позднее эта дорога была продолжена от станции Урсатьевск до Кохана в 1895-1897 годах. В 1899 году железная дорога дошла до Ташкента. В январе 1906 года была запущена железная дорога Ташкент-Оренбург. В 1907 году были построены Кокан-Бухара, в 1913-1916 годах участок Кокан-Наманган-Андижан Ферганской железной дороги, в 1913-1915 годах станция Когон-Амударья и ветки Карши-Китаб. До 1917 года протяженность железных дорог на территории современного Узбекистана составляла 1,1 тыс. км. После обретения независимости строительство железных дорог в Узбекистане вступило в новый этап. Начался ремонт и электрификация железных дорог на маршрутах Кунгирот-Бейнов (410 км), Навои-Учкудук-Нукус, Султан Увайс-Нукус. Строится новая электрифицированная железная дорога Органч-Беруни. Большое значение для социально-экономического развития этих регионов имеет строительство железной дороги Гузор-Бойсун-Кумкурган протяженностью 233 км.

Наша страна активно участвует в строительстве международных дорог в ряде соседних стран. В частности, он участвует в строительстве Трансазиатской магистрали (Стамбул-Ташкент-Алматы-Пекин), имеющей большое значение для независимости и экономики страны, соединяющей страны Европы и Азии. Были построены и сданы в эксплуатацию (13 мая 1996 года) станции «Дружба» в Казахстане, участки Таджан-Серахс в Туркменистане и Серахс-Мешхед в Иране, поезда начали курсировать по дороге.

#### Показатели железнодорожного транспорта (млн тонн)

№		2014	2015	2016	2017	2018	2019
1	Перевезено грузов млн тонн	162,4	164,5	169,2	168,8	178,8	180,5
2	Грузооборот млн. т-км	1943,3	1948,0	1937,3	1899,3	1988,9	2065,9
3	Локомотивы	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4
4	Грузовые вагоны	6,3	6,2	6,3	6,4	6,3	6,1

Таблица 1.

Узбекские строители внесли большой вклад в строительство дороги Тажан-Серахс протяженностью 133 км. Центральным звеном этой магистрали в будущем станут железные дороги Узбекистана. С этой дороги можно через Бухару-Бейнов отправиться в Европу, а через Таджан-Сарахс в страны Ближнего Востока. «Узбекские железные дороги» имеют в своем распоряжении более 50 тысяч различных типов грузовых вагонов и рефрижераторов немецкого производства, а также 1450 пассажирских вагонов. Основные показатели развития общественного железнодорожного транспорта.

**Электрифицированные железные дороги. (км)**

1980	1990	2016	2017	2018	2019	
198	296	1400	1700	1800	1800	

Таблица 2.

Электрификация железных дорог началась в 1970 году на участке Ташкент-Янгийёл. Позже электрички были запущены на линии Ходжакент-Сырдарья (148 км). В 2000 году электрифицированные участки составили 353,6 км. В сотрудничестве с Германией на Ташкентском локомотивостроительном заводе из импортных комплектующих были собраны пассажирские вагоны, а совместно с Японией построен и введен в эксплуатацию вагоноремонтный завод в Ташкенте (16 марта 2001 года). Преимущество этого проекта, стоимость которого составляет 60 миллионов долларов США, состоит в том, что средний вес поездов увеличится на 17,3%, стоимость ремонта локомотивов снизится на 25%, а электроэнергия будет сэкономлена на 15%. Стоимость строительства трассы Навои-Учкудук-Нукус составляет 222,8 миллиона долларов США.

**Автомобильный транспорт.** В республике развит автомобильный транспорт, обеспечивающий потребности всех отраслей народного хозяйства и населения страны. Наша страна имеет развитое дорожное хозяйство и автомобильные дороги международного, республиканского и местного значения, отвечающие современным требованиям. В дорожной отрасли занято 34,5 тыс. рабочих и инженеров (1999 г.). 3 июня 1992 г. принят Закон Республики Узбекистан «Об автомобильных дорогах».

В феврале 1992 года был создан государственно-акционерный концерн по строительству и эксплуатации автомобильных дорог Узбекистана («Узавтоёл») (в 1996-1997 годах - министерство). В состав концерна входят автодорожные управления Республики Каракалпакстан и областей, 162 районных автодорожных управления, 532 управления по содержанию и эксплуатации дорог, республиканский проект строительства, реконструкции и ремонта дорог

и объектов инфраструктуры «Узеолойиха», завод железобетонных мостов. оборудование и другие предприятия.

В период после Отечественной войны, особенно в последние годы, быстро развивался автомобильный транспорт. Построен ряд бетонных дорог - дорога Ташкент-Алмалык, Ферганская Халка, Зарафшанский и Каракалпакстанский тракты и другие дороги. Эти дороги пересекают многие регионы и промышленные центры Республики Узбекистан. Сейчас этот тракт перевезен в город Дошанбе. Дорога общего пользования Ферганы соединяет все регионы и крупные города долины друг с другом и обеспечивает хорошие экономические связи. Помимо соединения Самаркандской и Бухарской областей, Заравшанский тракт служит для реализации экономических связей с Туркменистаном. Каракалпакская область играет важную роль в развитии экономики автономной республики. Этому тракту было целесообразно начать от города Торткола и пройти по правому течению Амударьи через город Нукус до Тахтакоприка. Автодорога Бухара-Газли-Сазахино пересекает пустыню Кызылкум. Эта дорога оказывает большую услугу развитию сельского хозяйства республики.

После нашей независимости, особенно в последние годы, автомобильный транспорт получил быстрое развитие. Построен ряд бетонных дорог - дорога Ташкент-Алмалык, Ферганская Халка, Зарафшанский и Каракалпакстанский тракты и другие дороги. Эти дороги пересекают многие регионы и промышленные центры Республики Узбекистан. Сейчас этот тракт вывезен в город Душанбе. Дорога общего пользования Ферганы соединяет все регионы и крупные города долины друг с другом, создавая прекрасные экономические связи.

Помимо соединения Самаркандской и Бухарской областей, Заравшанский тракт служит для реализации экономических связей с Туркменистаном. Каракалпакская область играет важную роль в развитии экономики автономной республики. Этот тракт целесообразно было начать от города Торткол и пройти вдоль реки Амударьи через город Нукус до Тахтакопа. Автодорога Бухара-Газли-Сазахино пересекает пустыню Кызылкум. Эта дорога оказывает большую услугу развитию сельского хозяйства республики.

Дорога Ташкент-Кохан соединяет столицу с Ферганской долиной на небольшом расстоянии через перевал Камчик. После обретения республикой независимости внимание уделялось адаптации существующих автомобильных дорог к международным стандартам, содержанию и ремонту дорог, строительству дорог, соединяющих вновь создаваемые промышленные районы с международными автомобильными дорогами. В связи с этим Узбекистан принимает участие в строительстве и реконструкции автодороги Термез-Хирот-Карочи, обеспечивающей доступ в Китай и Пакистан.

В самой республике отремонтирована и введена в эксплуатацию (2000 г.) крупная автодорога, соединяющая Ферганскую долину с городом Ташкентом через перевал Камчик, полным ходом идет строительство автодороги Кунгирот-Бейнов (начато в 1996 г.). .

### Перевозка грузов автомобильным транспортом (млн тонн)

№		2014	2015	2016	2017	2018	2019
1	В автомобиле						
2	Универсальный	419,1	440,1	256,9	257,9	289,3	329,3
3	Частный	413,2	438,3	163,1	165,9	169,4	172,6
4	В других отраслях экономики	908,3	959,7	745,9	755,2	812,9	848,4
	общий	1327,4	1399,8	1002,8	1013,1	1102,2	1177,7

Таблица 3.

Общая протяженность автомобильных дорог составляет более 89 000 км. Из них 74 000 км — дороги с твердым покрытием. В Ферганской долине и Ташкентской области много дорог с твердым покрытием.

Развитие автомобильного транспорта в будущем зависит от восстановления и функционирования «Великого шелкового пути». Узбекистан активно участвует в строительстве этой дороги (Андижан-Ош-Эргаштом-Кашкар).

**Воздушный транспорт.** Этот вид транспорта является самым дорогим и в то же время самым быстроходным видом транспорта, менее зависимым от местности. В пассажирских перевозках, особенно на дальние расстояния за границу, никакой транспорт не может заменить авиаперевозки. Воздушный транспорт особенно важен для перевозки срочных и ценных грузов.

Роль воздушного транспорта в развитии экономики Узбекистана и росте экономических связей возрастает. Сейчас наша республика связывает МДХ более чем с сотней городов и населенных пунктов воздушным транспортом. Ташкентский аэропорт – одни из воздушных ворот Востока.

Помимо Ташкента, есть регулярные рейсы в Лондон, Манчестер, Франкфурт-на-Майне, Тель-Авив, Джидду, Стамбул, Карачи, Дели, Куала-Лумпур, Бангкок, Пекин, Афины, Амстердам, Сеул и Нью-Йорк.

Авиакомпания «Узбекистан хаво йуллари» располагает самолетами различных типов. АН-2 для сельскохозяйственных работ, АН-24, ЯК-40 для внутренних (республиканских) воздушных линий, международного класса Ил-76, Ил-62, Ил-86, Ту-154, А-310 типа самолетов, вертолетный парк включает в себя такие машины, как МИ-2, МИ-8, КА-26. В республике парк специальной авиации, состоящий из самолетов АН-2, вертолетов МИ-2, МИ-8, КА-26, эффективно используется в сельском хозяйстве, медико-санитарном

обслуживании, метеорологии, геологоразведке, газовой промышленности и других сферах. С 1996 года на внутренних авиалиниях используются самолеты Боинг-757 и Боинг-764, а также самолеты Ил-114. В составе Национальной авиационной компании «Узбекистан хаво йуллари» 12 современных аэропортов (в городах Ташкент, Термез, Органч, Фергана, Карши, Кохан). Аэропорты Ташкента и Самарканда имеют международный статус.

**Водный транспорт.** В отличие от железнодорожного и автомобильного транспорта, этот транспорт в основном использует естественные водные пути, для своего оснащения не требующие большого количества техники. Он потребляет меньше топлива и обходится дешевле при транспортировке больших грузов. Скорость современных судов равна средней скорости грузовых поездов.

Водный транспорт делится на морской и речной, и значение водного транспорта в транспортной системе Узбекистана невелико.

Водный транспорт в основном состоит из Амударьинского судоходства. В 1974 г. общая длина водных путей, используемых судами и катерами, составляла 887 км.

К 1980 году общая длина водных путей Узбекистана достигла 2800 км. Из порта Амударья-Пяндж (Таджикистан) до Муйнока ходят пароходы. В результате сокращения речной воды и высыхания Орловского моря резко сократились водные пути. В мае 1991 года был реорганизован порядок управления подразделениями речного флота, расположенными на территории Республики Узбекистан. На базе подразделений Среднеазиатского пароходства в Узбекистане созданы производственные объединения «Речной порт Термиз», «Хорезмский речной флот», «Коракалпакский речной флот». В речном порту республики находится около 150 пароходов, а также барж, плавучих экскаваторов, портовых кранов и т.д. В настоящее время общая протяженность водных путей составляет около 1000 км. Внутренние грузы в основном перевозятся по маршрутам Термиз-Хайратон (Афганистан), Худжайли-Беруни, Коратов-Тахиятош.

**Quvur transporti.** Первый в Узбекистане нефтепровод длиной 20 км был проложен в 1908 году на Чимёнском нефтяном месторождении до Ванновского (ныне Олтиарикского) нефтеперерабатывающего завода. Позднее, с открытием новых нефтяных месторождений в Ферганской долине Сурхандарьинской области, этот вид транспорта получил бурное развитие. От месторождений до Ферганского и Алтыарыгского нефтеперерабатывающих заводов построены нефтепроводы общей протяженностью 228,5 км. На юге нашей республики - в Сурхандарьинской области линия Лалмикор-Кумкурган построена в 1947 году, а линия Амударья-Аму-Занг - в 1969 году (общая протяженность 40 км). После открытия новых нефтяных месторождений в Кашкадарье в 1977 году были

введены в эксплуатацию нефтепроводы станция Западный-Ташлак-Кашкадарья (3,3 км), Северо-Средний участок-Серный завод (72 км).

#### Грузоперевозки по газопроводам (млн тонн)

	2014	2015	2016	2017	2018
Газ	36,7	36,0	36,5	37,8	
Масло	0,1	0,1	0,1	0,1	
общий	36,8	36,1	36,6	37,9	

Таблица 4.

Газопроводы проложены во все областные центры Узбекистана. Среди газопроводов важное место занимают маршруты Жаргок-Бухара-Самарканд-Ташкент, Мубарак-Ташкент. Газопроводы из Узбекистана на Урал (2100 км) и Москву (3500 км) занимают одно из первых мест в мире по диаметру и длине. В результате обеспечения сельских территорий газом и чистой питьевой водой протяженность газопроводов постоянно увеличивается. Проектируются новые дороги. Например, через перевал Камчик планируется нефтепровод Ангрен-Ханабад.

#### Использованная литература.

1. <https://www.elib.buxdu.uz/index.php/pages/referatlar-mustaqil-ish-kurs-ishi/item/13160-o-uzbekistanning-transport-majmui-va-tashqi-iktisodiy-alokalari-geografiya>
2. Абиркулов К.Н. Экономическая география (Учебник) -Т.: ТДИУ, 2004.
3. Асанов, М. Набиханов, И. Сафаров. Экономическая и социальная география Узбекистана: Учебное пособие для студентов педагогических вузов.- Т.: Учитель, 1994.
4. Салимов Х., Хатамов А., Мамаджонов М. Экономический и социальный Узбекистан. география. Методическое пособие. - Т.: «Поколение нового века», 2008.
5. Тохлиев Н. Основы экономики Узбекистана. / Н. Тохлиев, Г. Хакбердиев, Ш. Эрматов, Н. Холматов. - Т.: Государственное научное издательство «Национальная энциклопедия Узбекистана», 2006.
6. Национальная энциклопедия Узбекистана. Том 9-10. - Т.: 2006.