

Исторический журнал: научные исследования

Правильная ссылка на статью:

Сейтимбетов М.К. Стратегическое значение развития железнодорожных транспортных коммуникаций республики Узбекистан // Исторический журнал: научные исследования. 2024. № 4. DOI: 10.7256/2454-0609.2024.4.69860 EDN: SKNOND URL: https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=69860

Стратегическое значение развития железнодорожных транспортных коммуникаций республики Узбекистан

Сейтимбетов Минсизбай Казахбевич

кандидат исторических наук

доцент, кафедра "История Узбекистана и Каракалпакстана", Каракалпакский Государственн

743100, Узбекистан, республика Каракалпакстан, г. Нукус, ул. Агабий, 5 с кв 1

✉ minsizbay.seytimbetov@mail.ru



[Статья из рубрики "Индустриальная эпоха, постиндустриальный мир"](#)

DOI:

10.7256/2454-0609.2024.4.69860

EDN:

SKNOND

Дата направления статьи в редакцию:

15-02-2024

Аннотация: Данная статья посвящена анализу государственной политики, осуществляемой в сфере железнодорожного транспорта в Узбекистане. В ней осуществляется оценка запущенных в период независимости проектов по развитию железнодорожной инфраструктуры, установлению конструктивных и взаимовыгодных отношений в транспортной сфере. Также рассматривается приоритетное значение железнодорожной отрасли во внешней политике Узбекистана и реализация стратегических задач в данной области. Методология работы построена на локальном материале. Использование локального материала предполагает концентрацию внимания на особенностях развития железнодорожного транспорта в Узбекистане в исследуемый период. В статье проводится анализ текущего состояния железнодорожной отрасли, ее роли в экономике страны, а также прослеживается влияние принятых решений на развитие транспортной инфраструктуры и укрепление международных партнерств. Методология работы построена на локальном материале. Использование локального материала предполагает концентрацию внимания на особенностях развития железнодорожного транспорта в Узбекистане в исследуемый период. Основными

выводами проведенного исследования являются анализ государственной политики, осуществляемой в сфере железнодорожного транспорта в Узбекистане. В ней осуществляется оценка запущенных в период независимости проектов по развитию железнодорожной инфраструктуры, установлению конструктивных и взаимовыгодных отношений в транспортной сфере. Также рассматривается приоритетное значение железнодорожной отрасли во внешней политике Узбекистана и реализация стратегических задач в данной области. Методология работы построена на локальном материале. Использование локального материала предполагает концентрацию внимания на особенностях развития железнодорожного транспорта в Узбекистане в исследуемый период. В статье проводится анализ текущего состояния железнодорожной отрасли, ее роли в экономике страны, а также прослеживается влияние принятых решений на развитие транспортной инфраструктуры и укрепление международных партнерств.

Ключевые слова:

Коммуникации и транспорт, железнодорожная система, государственная акционерная компания, электрификация, стратегический регион, транзит, инфраструктура, магистраль, стратегия, транспорт

В период независимости Узбекистана железнодорожный транспорт страны стал объектом пристального внимания в рамках стратегии развития инфраструктуры и укрепления экономических связей как внутри страны, так и на международном уровне. Реформы, запущенные в этот период, имели целью модернизацию и расширение железнодорожной сети, создание новых транспортных коридоров, а также установление взаимовыгодных партнерских отношений с другими странами. В данной статье мы рассмотрим ключевые аспекты развития железнодорожного транспорта в Узбекистане в период независимости, а также его влияние на экономическое и социальное развитие страны.

Развитие железнодорожного транспорта является важным аспектом экономического и социального развития государства. Возможно поэтому с обретением независимости Узбекистане стал уделять большое внимание развитию железнодорожного транспорта. За прошедшие годы в этой сфере были осуществлены значительные реформы. В результате, в период с 1994 по 2009 годы был зафиксирован значительный рост грузооборота по железным дорогам на 63% и грузооборота в целом на 65%, а также увеличился в два раза грузооборот транзитных маршрутов.

Железнодорожный транспорт имеет важное значение для экономики нашего государства. Государственная акционерная железнодорожная компания «Узбекистон темир йуллари» со времени своего основания самоотверженно оказывает услуги в сфере железных дорог. Узбекистан обладает разветвленной сетью железных дорог, общая протяженность которых на современном этапе превышает 64000 км, из которых 4230 км являются дорогами общего пользования. Приблизительно 22% этих дорог, то есть 932,7 км, электрифицированы.

В результате организация электровозного движения привело к снижению затрат на перевозки на 20%, повышению в 1,3 раза скорость перевозки пассажиров и груза. Если в 2011 году высокоскоростной электропоезд «Afrosiyob», приобретенный у Испанской компании «Talго» начал курсировать между городами Ташкент и Самарканд, то уже в августе 2015 года такой же скоростной поезд был запущен по маршруту Ташкент–Карши и 25 августа 2016 года по маршруту Ташкент–Бухара. Следует отметить, что такая

техника новейшей модификации эксплуатируется всего в восьми странах мира. Данный поезд способен перевозить 215 пассажиров, проходит путь Ташкент - Самарканд – за 2 часа, Ташкент-Карши – за 2,5 часов и Ташкент - Бухара – за 3 часа 25 минут [\[1\]](#).

В период независимости Государственная акционерная железнодорожная компания «Узбекистон темир йуллари» успешно осуществила капитальные вложения на общую сумму более 2,5 триллиона сумов, включая привлечение иностранных инвестиций на сумму 630 миллионов долларов США. В 2002 году компания собственными средствами в короткие сроки построила новую железнодорожную линию Навои - Учкудук - Султануиздаг - Нукус протяженностью 341,6 км, а в 2004 году на этом участке был возведен единственный в Средней Азии мост через Амударью длиной 681 метр. Построенная железнодорожная линия позволила сократить расстояние на данном маршруте на 300 км или 5,5 часа и привела к экономии от 50 до 60 миллионов долларов США в год. Завершение строительства этой линии открыло новый транзитный маршрут из Узбекистана в Казахстан, Россию и страны Европы без таможенных барьеров. Благодаря завершению строительства инфраструктурных объектов по этому проекту было создано более 2000 новых рабочих мест.

В период с 1998 по 2006 годы Государственная акционерная железнодорожная компания "Узбекистон темир йуллари" осуществила масштабное переоборудование более 600 км железных дорог на участке Ташкент - Самарканд и Самарканд-Бухара. Для финансирования этих работ были привлечены средства Азиатского банка развития в размере 132 миллионов долларов США, а также кредиты, предоставленные ОПЕК в размере 5 миллионов долларов. Результатом реализации проекта стало увеличение скорости пассажирских поездов до 120 км в час, а также запуск высокоскоростных поездов «Регистан», «Шарк» и «Насаф», обеспечивающих связь Самаркандской, Бухарской и Кашкадарьинской областей со столицей и обеспечивающих высокий уровень обслуживания пассажиров [\[2\]](#).

Благодаря кредитным средствам немецкого банка развития и Фонда экономического развития Кувейта, а также собственным ресурсам компании, была осуществлена электрификация железнодорожной линии Тукимачи-Ангрен протяженностью 114 км. Это привело к значительной экономии дизельного топлива в размере 2,5 миллиона долларов США. Полученная экономическая эффективность составляет 6 миллионов долларов США в год.

За годы независимости было введено в эксплуатацию 640 км железных дорог, включая линии Навои-Учкудук - Султануиздаг - Нукус и Ташгузар - Байсун-Кумкурбан. Помимо строительства новых линий, большое внимание уделялось электрификации, модернизации и ремонту существующих железных дорог.

Узбекистан издревле служит мостом, соединяющим запад и восток. Наша страна сегодня обладает огромным потенциалом и возможностями как важная стратегическая территория. Примером этому служит значительная творческая работа, выполненная в годы независимости. Значительные изменения и модернизации в системе коммуникаций и транспорта, включая железные дороги, активизируют процессы развития Узбекистана. Благодаря перевалу Камчик Ферганская долина и железнодорожной магистрали Навои - Учкудук - Султануиздаг-Нукус, северные районы получили возможность для эффективного соединения с центральными районами.

В стране завершено строительство железной дороги Ташгузар-Байсун-Кумкурбан, проходящей через горы, овраги и ручьи, что представляет собой значительное

достижение в мировой практике железнодорожного строительства. Эта железная дорога имеет большое стратегическое значение, поскольку она служит ключевым элементом в развитии международных связей нашей страны и способствует росту нашей экономики. Проходя через Афганистан и Иран в Персидский залив, она открывает новые возможности для торговли и экономического сотрудничества.

Реализация компанией проекта «Проектирование, строительство, монтаж и ввод в эксплуатацию железнодорожной линии между Хайратаном и Мазари-Шарифом» направлено на достижение выхода на мировой рынок и повышения экспортного потенциала государства. Завершение строительства новой железной дороги общей протяженностью 106 км в Исламской Республике Афганистан позволит еще больше увеличить транзитный и экспортный потенциал Узбекистана.

В этом оазисе, через который проходит железная дорога, находится множество природных ископаемых - от нефти, газа, поваренной соли и кальциевой соли до каменного угля, керамзитового сырья, щебня, извести, гипса и полиметаллической руды. Здесь располагаются все полезные ископаемые и сырье, представленные в периодической таблице Менделеева. Несомненно, железнодорожный транспорт играет важную роль в освоении и транспортировке этих природных ресурсов.

Новая железнодорожная магистраль стала основой самостоятельной, единой и целостной системы железнодорожного транспортного сообщения нашего государства. Установление связи между южными районами, центром и другими регионами способствовало повышению эффективности транспортной отрасли в национальной экономике. Благодаря этой железнодорожной магистрали удалось сократить дистанцию перевозки грузов и пассажиров на 170 км, а также сэкономить время на 7 часов. Новая магистраль не только сыграла важную роль в развитии Узбекистана, но также внесла свой вклад в развитие всего региона. Благодаря выходу через наш регион в третьи страны, местные производители смогли ежегодно экономить более 50 миллионов долларов США, что способствует увеличению транзитной роли и экспортного потенциала нашего государства.

Независимость предоставила широкие возможности для развития транспортной инфраструктуры в нашем государстве. Установление широкомасштабных связей с мировыми державами и развитие экономической, социокультурной сфер стимулировали развертывание железнодорожной сети в новом направлении. Поэтому особое внимание было уделено строительству новых железнодорожных линий с целью дальнейшего развития нашей страны.

Железные дороги Республики Узбекистан

Общая протяженность ж/д путей	7401,2 км
Основные ж/д пути	5242,1 км
Построенные ж/д пути	3510,6 км
Электрифицированные ж/д пути	2769,1 км
«Навои – Учкудук – Султануиздаг – Нукус»	341,6 км
«Ташгузар – Бойсун – Кумкурган»	223 км
«Ангрен-Пап»	124,1 км
«Бухара-Мискен»	336 км
«Хайратон-Мазари-Шариф»	106 км

Таблица 1.

Построенные в годы независимости железнодорожные направления Навойи – Учкудук – Султануиздаг – Нукус и Ташгузар – Байсун – Кумкурман позволили не только расширить внутренние связи, но также улучшили транспортное сообщение с зарубежными странами.

Железная дорога Хайратон-Мазари-Шариф, протяженностью 106 км, открытая 22 января 2010 года, стала ключевым элементом инфраструктуры, предоставив нашему государству возможность выхода к Индийскому океану и открыв перспективы доступа для северных стран к южным и юго-восточным странам Азии. Железнодорожная магистраль Навойи-Учкудук-Султануиздаг-Нукус протяженностью 341,6 км и единственный в Средней Азии железнодорожный и автомобильный мост через Амударью длиной 681 метр также стали важными элементами развития транспортной инфраструктуры. Строительство железной дороги Ташгузар – Байсун – Кумкурман протяженностью 223 км не только сократило расстояние грузовых и пассажирских перевозок, но и позволило избежать транзитных сборов. В ходе строительства железной дороги Ташгузар – Байсун – Кумкурман были созданы и введены в эксплуатацию 9 платформ и станций на горном рельефе на высоте 1800 метров, включая Ташкурман, Дехканабад, Акрабат, Дарбанд и Байсун. На этой линии было построено 43 железнодорожных моста и путепровода, из которых 9 находятся на высоте 1500 метров над уровнем моря. Строительство этой дороги стало основой для создания единой железнодорожной сети, соединившей области Кашкадарью и Сурхандарью на юге страны с другими регионами. Этот путь через трансафганский коридор открыл доступ из портов южных и юго-восточных государств к Индийскому океану, стимулируя транспортное сообщение и торговлю в регионе [\[3.717\]](#).

Глава нашего государства, Шавкат Мирзиёев, с момента начала своей президентской деятельности, осознавая важность и актуальность развития Центральной Азии как единого региона, поставил перед собой амбициозные задачи. Он выдвинул идею активной региональной политики, создания благоприятного политического климата в Центральной Азии и установления конструктивных и взаимовыгодных отношений со странами региона в различных сферах, включая транспортную. Транспортная отрасль была определена как одна из приоритетных областей внешней политики Узбекистана.

Особое внимание в нашей стране уделяется вопросам развития транспортной инфраструктуры и увеличения транзитных грузоперевозок. В период с 2015 по 2019 годы в Узбекистане была успешно реализована программа развития и модернизации инженерно-коммуникационной и дорожно-транспортной инфраструктуры. В рамках этой программы была разработана комплексная стратегия развития национальной транспортной сети, соответствующая международным требованиям и стандартам. Эта стратегия предусматривает широкую интеграцию национальной транспортной системы в международную транспортную инфраструктуру, что позволяет продукции отечественных производителей успешно конкурировать на региональном и мировом рынке [\[4.91\]](#).

Железнодорожный транспорт занимает ведущее и важное место среди существующих видов транспорта в Узбекистане. Его преимущества перед другими видами транспорта заключаются в меньшем воздействии на окружающую среду, высокой грузоподъемности и пассажировместимости, а также в способности к регулярному движению даже при неблагоприятных погодных условиях.

В настоящее время глубокий анализ пути развития, пройденного нашей страной, а также изменения конъюнктуры мирового рынка и усиление конкуренции в условиях глобализации требуют разработки и реализации новых подходов и принципов в транспортной системе, включая железнодорожный транспорт, для обеспечения более устойчивого и динамичного развития нашего государства.

В стратегии действий по пяти приоритетным направлениям дальнейшего развития Республики Узбекистан на 2017-2021 годы уделяется внимание целям повышения эффективности реформ, проводимых в сфере железнодорожного транспорта. Основные задачи стратегии включают в себя электрификацию железных дорог, строительство новых железнодорожных линий, а также реконструкцию и обновление состава пассажирских вагонов. В результате реализации этих задач в 2018 году были построены и введены в эксплуатацию новые железнодорожные направления: Бухара-Мискин протяженностью 357,3 км и Ургенч-Хива протяженностью 33,8 км. Также было электрифицировано 124 км железных дорог на линии Карши-Китаб [5].

В ходе государственного визита президента Узбекистана в Казахстан 22-23 марта 2017 года были обсуждены важные вопросы развития транспортных коридоров между двумя государствами, а также реконструкции многих автомобильных дорог и взаимных преференций в сфере транспортных услуг. Особое внимание было уделено обсуждению возможностей запуска скоростного поезда Ташкент – Алма-Ата. Важным событием также стало участие Республики Узбекистан с 2019 года в прямых железнодорожных перевозках контейнерных поездов по маршрутам Китай-Казахстан-Узбекистан-Туркменистан-Иран и Китай-Казахстан-Узбекистан-Афганистан.

Строительство железной дороги Мазари-Шариф-Кабул-Пешавар, протяженностью около 600 км, представляет собой важный перспективный проект, соединяющий Узбекистан, Афганистан и Пакистан. Реализация этого проекта позволит значительно сократить расходы страны на выход к морю в 2-3 раза. Кроме того, время, необходимое для доставки узбекских товаров в Пакистан, может сократиться с 30-35 дней до 10-15 дней. Эта дорога также способствует снижению транспортных расходов между Россией и Пакистаном на 15-20%. "Активизация товарооборота между этими государствами представляет интерес и для государств-транзитеров. Например, после строительства этой дороги грузоперевозки могут увеличиться с 4 млн тонн до 10 млн тонн, что открывает новые перспективы для развития торговли и экономического сотрудничества в регионе" [6. 717].

Стратегическое значение развития железных дорог в Узбекистане было вновь подчеркнуто в поздравлении Президента Республики Узбекистан от 5 августа 2022 года, адресованном работникам железнодорожного транспорта Республики Узбекистан. В данном обращении было отмечено: "Поскольку перед нами стоит такая амбициозная и благородная цель, как создание нового Узбекистана, естественно придавать особое значение развитию железнодорожной отрасли, которая является фактором современного развития. Благодаря масштабной работе, которую мы проводим в этом направлении в последние годы, возрастает транзитный потенциал и авторитет Узбекистана.

Несомненно, расширение железнодорожных сетей в нашей стране открывает новые возможности для сбалансированного развития всех территорий и комплексного освоения богатых минерально-сырьевых ресурсов. В этом контексте утверждение о том, что железные дороги являются жизненно важными артериями страны, также верно.

Мы хорошо понимаем, что железнодорожный транспорт играет огромную роль в приближении дальних населенных пунктов и облегчении трудностей. Он является самым удобным и безопасным видом транспорта. Особенно важно отметить, что сегодня, когда основой всех наших реформ является благородный принцип "Ради человеческого достоинства", роль и значение железнодорожного транспорта в нашей жизни еще более

возрастают.

Поэтому приоритетной задачей является увеличение грузовых и пассажирских перевозок по железной дороге, обеспечение их безопасности, повышение качества услуг, дальнейшее укрепление материально-технической базы и кадрового потенциала отрасли. В частности, проводится модернизация парка локомотивов, грузовых и пассажирских вагонов, строятся новые вокзалы, инженерные сооружения, уделяется особое внимание подготовке высококвалифицированных кадров, систематическому повышению их знаний и опыта” [\[7\]](#).

Президент Республики Узбекистан отметил, что “В результате последовательных реформ в отрасли ведутся интенсивные работы по электрификации железнодорожной сети Бухара – Мискин, строительству новой железнодорожной линии Шават – Караузьяк и железнодорожного и автомобильного моста через Амударью. В настоящее время, в период бурного развития, перед нами стоят очень важные и актуальные задачи по дальнейшему развитию отрасли. В соответствии с требованиями новой стратегии развития Узбекистана нам предстоит еще многое сделать для модернизации железнодорожной системы страны, реализации крупных и перспективных проектов с широким привлечением иностранных инвестиций в отрасль, подготовки современных кадров, которые мыслят по-новому, преданно служат нашему народу и Родине”, - отметил он [\[8\]](#).

В последние годы в развитии железнодорожной отрасли были налажены широкие связи с зарубежными партнерами. Например, 31 октября 2021 года Узбекские железные дороги и РЖД (РЖД) рассмотрели вопрос о строительстве железной дороги, проходящей через Афганистан. В ходе переговоров между представителями железнодорожных компаний Узбекистана и России 29 октября обсуждался проект строительства железной дороги по маршруту “Термез - Мазари-Шариф - Кабул – Пешавар”. В результате переговоров были достигнуты следующие соглашения:

Об обмене информацией между научно-исследовательскими и проектными институтами по техническим и картографическим параметрам;

Рассмотрены пропускная способность, преимущества и недостатки каждого предлагаемого маршрута и доведены до сведения афганской стороны.

В ближайшее время состоятся переговоры с участием руководителей железнодорожных компаний Узбекистана, России и Афганистана.

Важно отметить, что также обсуждались вопросы интеграции транспортных систем Афганистана в транспортный совет СНГ. Первоначальная общая стоимость проекта железной дороги через Афганистан составила 5 миллиардов долларов, а его транзитный потенциал оценивается в 20 миллионов тонн грузов в год. Новая железная дорога соединит между собой страны Европейского союза, Россию, Узбекистан, Афганистан, Пакистан, Индию и страны Юго-Восточной Азии” [\[9\]](#).

24 февраля 2022 года министр транспорта Республики Узбекистан Ильхам Махкамов встретился в Тегеране с президентом союза железных дорог Исламской Республики Иран Сайедом Миадом Салехи. На встрече стороны обсудили приоритетные направления развития взаимовыгодного сотрудничества между Узбекистаном и Ираном в сфере железнодорожных перевозок. Представители обеих сторон отметили важность дальнейшего развития сотрудничества в этом направлении, учитывая, что грузоперевозки между нашими странами активно растут, при этом 80% перевозок

осуществляется именно по железным дорогам [\[10\]](#).

Также в ходе встречи обсуждались перспективы организации грузоперевозок через иранский порт Чобахор.

25 февраля 2022 года в Ташкенте прошла встреча министра инвестиций, промышленности и торговли Узбекистана Лазиза Кудратова с министром финансов Пакистана Исааком Дором в рамках визита делегации Пакистана в Узбекистан. Стороны обсудили меры по дальнейшему увеличению объемов узбекско-пакистанской взаимной торговли, которые достигли 240 миллионов долларов. Была поддержана идея принятия конкретных мер по практическому внедрению Соглашения о преференциальной торговле и ускорению диверсификации транспортных коридоров с целью создания предпосылок для увеличения взаимного товарооборота. Также на встрече была достигнута договоренность об ускорении реализации проекта строительства трансафганской железной дороги. В числе согласованных мер рассматривались вопросы создания терминалов на территориях обоих государств с целью увеличения мультимодальных грузоперевозок и совместного экспорта продукции на рынки третьих стран [\[11\]](#).

Строительство новой железнодорожной магистрали в начале XXI века по следам древнего Великого Шелкового пути стало историческим событием в жизни республики. Эта магистраль установила связь между западом через территории Каракалпакстана. Теперь из столицы Каракалпакстана Нукус на юго-востоке по маршруту Мискин-Учкудук-Навойи до всех областей Узбекистана, государств Средней Азии, Республики Казахстан, Сибири и страны Востока, а на юго-западе по маршруту Мискин-Газошак-Чорджоу до Туркменистана, Ирана и стран Ближнего Востока, а также на севере через маршрут Кунград-Бейнеу до Западного Казахстана, России, Украины, Беларуси появилась возможность железнодорожного сообщения с закавказскими республиками и европейскими государствами.

Исходя из вышесказанного, можно сделать вывод, что Республика Узбекистан имеет уникальное географическое положение и специфический транспортный состав, который определяет важность развития транспортной инфраструктуры, особенно железнодорожных линий. Узбекистан, расположенный в центре Евразии, играет ключевую роль в транзите грузов и пассажиров между странами Европы и Азии. В связи с этим, стратегически важно, чтобы наша страна активно участвовала в международных проектах, направленных на укрепление транспортной связи между странами Севера и Юга, а также между Западом и Востоком. Участие в таких проектах способствует расширению экономических возможностей, улучшению инфраструктуры и созданию новых партнерств для развития торговли и транспортных связей.

Библиография

1. Раматов Ж.С., Юлдашев Б.Э. Железные дороги Узбекистана: история, настоящее и перспективы. // Транспорт шелкового пути, № 1, 2019.
2. Мустакиллик биз учун-ўзлигимизни англаш, юрт тинчлиги ва барқарорлигининг, инсон манфаати, эркинлиги ва фаровонлигининг, биз кўзлаган демократик жамиятбарпо этишнинг гаровидир. – Тошкент: «Ўзбекистон», 2009.
3. Маҳаммадалиев Р.Й., Ниязов А.А. Ўзбекистон Республикаси темир йўл транспортининг ривожланиш тарихи ва истиқболи // ACADEMIC RESEARCH IN EDUCATIONAL SCIENCES VOLUME 2 | ISSUE 2 | 2021 ISSN: 2181-1385-B.717.
4. Баратов Ў.Р. Транспорт тизимида таълим ислохотлари ва истиқболлари. Tashkent State Transport University, Volume 3 | TSTU Conference 1 | 2022 Prospects for Training

International Specialists in the Field of Transport, 91-6.

5. <https://railway.uz/upload/iblock/b1b/e25dvfhe4uwxptjc3we849uxr0hhfv3s.pdf>

«Ўзбекистон темир йўллари» АЖ нинг 2021 йил учун бизнес режаси.

6. Маҳаммадалиев Р.Й., Ниязов А.А. Ўзбекистон Республикаси темир йўл транспортининг ривожланиш тарихи ва истиқболи // ACADEMIC RESEARCH IN EDUCATIONAL SCIENCES VOLUME 2 | ISSUE 2 | 2021 ISSN: 2181-1385-B.717.

7. Ўзбекистон Республикаси темир йўл транспорти ходимларига // <https://president.uz/uz/lists/view/5412>

8. Ўзбекистон Республикаси темир йўл транспорти ходимларига // <https://president.uz/uz/lists/view/5412>

9. Ўзбекистон Россия Темир йўл компаниялари Афғонистон орқали ўтган темирйўл қурилишини муҳокама қилишди // <https://parstoday.ir/uz/news/uzbekistan-i66652>

10. Ўзбекистон ва Эрон темирйўл орқали юк ташувларини ривожлантиради // <https://gov.uz/uz/news/view/33650>

11. Ўзбекистон ва Покистон трансфғон темирйўли қурилишини тезлаштиришга келишиб олди // <https://kun.uz/news/2023/02/25/ozbekiston-va-pokiston-transafgon-temiryoli-qurilishini-tezlashtirishga-kelishib-old>

Результаты процедуры рецензирования статьи

В связи с политикой двойного слепого рецензирования личность рецензента не раскрывается.

Со списком рецензентов издательства можно ознакомиться [здесь](#).

Эпоха Перестройки привела не только к крушению господствовавшей на протяжении свыше семидесяти лет официальной коммунистической идеологии, но и привела в конечном итоге к формированию на пространствах 1/6 части суши 15 независимых государств. Среди них особняком стоит Узбекистан, географическое положение которого позволяет активно развивать транспортные коридоры между Европой и Азией. В этой связи вызывает важность изучение железнодорожного транспорта Республики Узбекистан.

Указанные обстоятельства определяют актуальность представленной на рецензирование статьи, предметом которой является железнодорожные транспортные коммуникации Республики Узбекистан. Автор ставит своими задачами проанализировать "ключевые аспекты развития железнодорожного транспорта в Узбекистане в период независимости, а также его влияние на экономическое и социальное развитие страны".

Работа основана на принципах анализа и синтеза, достоверности, объективности, методологической базой исследования выступает системный подход, в основе которого находится рассмотрение объекта как целостного комплекса взаимосвязанных элементов. Научная новизна статьи заключается в самой постановке темы: автор стремится охарактеризовать роль железнодорожного транспорта в экономике Республики Узбекистан.

Рассматривая библиографический список статьи, как позитивный момент следует отметить его разносторонность: всего список литературы включает в себя 10 различных источников и исследований. Несомненным достоинством рецензируемой статьи является привлечение зарубежной литературы на узбекском языке, что определяется самой постановкой темы. Источниковая база статьи представлена прежде всего официальными материалами органов власти Республики Узбекистан. Из привлекаемых автором исследований отметим труды узбекских авторов, в центре внимания которых находятся различные аспекты формирования железнодорожной системы Узбекистана. Заметим, что библиография обладает важностью как с научной, так и с просветительской точки

зрения: после прочтения текста статьи читатели могут обратиться к другим материалам по ее теме. В целом, на наш взгляд, использование автором различных источников и исследований в известной мере способствовало решению стоящих перед автором задач. Стил написания статьи можно отнести к научному, вместе с тем доступному для понимания не только специалистам, но и широкой читательской аудитории, всем, кто интересуется как транспортными коммуникациями Республики Узбекистан, в целом, так и ее железнодорожной системой, в частности. Апелляция к оппонентам представлена на уровне собранной информации, полученной автором в ходе работы над темой статьи. Структура работы отличается определенной логичностью и последовательностью, в ней можно выделить введение, основную часть, заключение. В начале автор определяет актуальность темы, показывает, что "в период независимости Узбекистане железнодорожный транспорт страны стал объектом пристального внимания в рамках стратегии развития инфраструктуры и укрепления экономических связей как внутри страны, так и на международном уровне". В работе показано, что "Узбекистан, расположенный в центре Евразии, играет ключевую роль в транзите грузов и пассажиров между странами Европы и Азии". Автор показывает, что в Узбекистане большое внимание уделяют "электрификации железных дорог, строительству новых железнодорожных линий, а также реконструкции и обновлению состава пассажирских вагонов".

Главным выводом статьи является то, что "Республика Узбекистан имеет уникальное географическое положение и специфический транспортный состав, который определяет важность развития транспортной инфраструктуры, особенно железнодорожных линий". Представленная на рецензирование статья посвящена актуальной теме, вызовет читательский интерес, а ее материалы могут быть использованы как в учебных курсах, так и в рамках формирования стратегий развития транспортных систем на евразийском пространстве.

В то же время к статье есть замечания:

1. В тексте имеются опечатки, например, "Республика Узбекистан имеет уникальное географическое положение и специфический транспортный состав, который определяет важность развития транспортной инфраструктуры, особенно железнодорожных линий". Автор пишет то " республика Узбекистан ", то "Республика Узбекистан".
2. Вне авторского поля зрения остались отдельные работы, например, Ж. Раматова и Б. Юлдашева ("Железные дороги Узбекистана: история, современность, перспективы", Транспорт Шелкового пути, 2019, 1-2) и др.
3. Работе не хватает таблиц, в которых автор свел бы статистическую информацию. После исправления указанных замечаний статья может быть рекомендована для публикации в журнале "Исторический журнал: научные исследования".

Результаты процедуры повторного рецензирования статьи

В связи с политикой двойного слепого рецензирования личность рецензента не раскрывается.

Со списком рецензентов издательства можно ознакомиться [здесь](#).

Предмет исследования - стратегическое значение развития железнодорожных транспортных коммуникаций республики Узбекистан. Название статьи соответствует ее содержанию.

Методология исследования Методологические основы исследования составили принципы историзма, объективности и системности. В работе были использованы историко-генетический, историко-системный и историко-сравнительный методы исследования.

Актуальность. После обретения независимости в 1990-ые годы Узбекистан особое внимание стал уделять развитию железнодорожного транспорта, в силу его важности для республики. Железнодорожный транспорт имеет существенные преимущества перед другими видами транспорта, т.к. он оказывает меньшее воздействие на окружающую среду, грузоподъемность и пассажироместимость высокая, данный транспорт меньше зависит от неблагоприятных погодных условий. Уровень развития железнодорожного транспорта и развитие сети железных дорог является важным фактором экономического и социального развития государства. Изучение ключевых аспектов развития железнодорожных транспортных коммуникаций в Узбекистане – наиболее густонаселенной стране Центральной Азии, которая граничит со всеми странами региона Киргизией, Туркменистаном, Таджикистаном, а также с Казахстаном и Афганистаном является актуальной задачей.

Научная новизна определяется постановкой проблемы и задач исследования. К в статье автор рецензируемой статьи не сформулировал четко новизну проведенного исследования, но данный недостаток частично преодолен тем, что при изложении материала автор сделал ссылки на актуальные труды по теме исследования. Кроме того, текст статьи позволяет сделать вывод, что новизна статьи заключается в том, что в данной статье фактически впервые исследуется развитие железнодорожных транспортных коммуникаций Узбекистана за последние три десятилетия (за период независимости) транспорта Узбекистана

Стиль, структура, содержание. Стиль статьи научный, но есть элементы описательности и это делает статью доступной и понятной не только для специалистов, но и более широкого круга читателей. Текст статьи логично выстроен и последовательно изложен. В статье приведены интересные данные о количестве введенных в эксплуатацию железных дорог, какие населенные связывают новые дороги, о количестве электрифицированных участков и многое другое. Автор изучает и показывает за счет каких средств проведена модернизация железнодорожных транспортных коммуникаций (кредиты зарубежных банков и собственных средств Узбекистана). Отмечается важность завершения строительства железной дороги Ташгузар-Байсун-Кумкурган, имеющей большое стратегическое значение, т.к. она способствует развитию международных связей Узбекистана и открывает новые возможности для торговли и экономического сотрудничества. В статье отмечается, что в последние годы развитии железнодорожной отрасли были налажены широкие связи с зарубежными партнерами, в том числе и с РЖД и ряде совместных проектов. Автор рецензируемой статьи подчеркивает, что строительстве новой железнодорожной магистрали в начале XXI века по следам древнего Великого Шелкового пути стало историческим событием в жизни республики и открыла связь со странами Европы, Белоруссией, странами Южного Кавказа и т.д.

Библиография работы состоит из 11 источников (работы на русском и узбекском языках, при этом статья на русском языке посвящена изучению истории и современному состоянию железных дорог Узбекистана перспективам строительства транспортной магистрали шелкового пути, остальные работы на узбекском языке и посвящены самым разным вопросам исследуемой темы: вопросам модернизации, электрификации, сотрудничеству в железнодорожном строительстве с Ираном, Пакистаном, Афганистаном и т.д.). Библиография дала возможность достичь цели статьи.

Апелляция к оппонентам представлена на уровне собранной информации и проведенного анализа по теме исследования.

Выводы, интерес читательской аудитории. Представляется, что статья будет интересна читателям журнала и широкому кругу читателей, интересующихся историей Узбекистана в период независимости и развития железнодорожных транспортных коммуникаций республики в Узбекистане и в странах Центральной Азии.

В статье встречаются опечатки, необходимо вычитать текст.