

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ, ПЕРСПЕКТИВНЫХ ДЛЯ ОРГАНИЗАЦИИ ВЫСОКОСКОРОСТНОГО ДВИЖЕНИЯ ЗА РУБЕЖОМ В РЕСПУБЛИКЕ УЗБЕКИСТАН

*Сражаддинова Назира Бахадыровна, магистрант 1-го курса
кафедры «Инженерия железных дорог»*

*Ташкентский государственный транспортный университет, г. Ташкент
(Научный руководитель – Умаров Х.К., канд. техн. наук, доцент)*

По данным Международного Союза железных дорог (UIC) на 1 сентября 2020 года протяженность высокоскоростных железнодорожных магистралей (ВСМ) в мире составляет 52 228 км [1-2]. Сооружается в настоящее время порядка 11 944 км ВСМ, запланировано построить еще 42046 км высокоскоростных линий на перспективу. До 2035 года планируют запуск высокоскоростных железнодорожных поездов со скоростями движения до 350 км/ч и страны, не имеющие на сегодняшний день ВСМ - Польша, Португалия, Россия, Швеция, Индия, Саудовская Аравия, Марокко, Бразилия и США. Данные сведения по континентам представлены в (Табл. 1).

Таблица 1 – Сведения о протяженности высокоскоростных железных дорог

№ п/п	Название континента	Протяженность высокоскоростных железных дорог, км		
		эксплуатируется	на стадии строительства	на стадии проекта
1	Африка	195	-	4719
2	Азия	39734	6020	16255
3	Европа	10549	2110	10783
4	Средняя Азия	1011	3034	7191
5	Латинская Америка	-	-	511
6	Северная Америка	739	780	2587
Всего		52228	11944	42046

Наибольшую протяженность высокоскоростных железнодорожных магистралей имеет Китайская Народная Республика. Общая длина ВСМ в Китае достигает 35 388 км или 67% от общей мировой сети, выводя тем самым Азиатский регион на лидирующие позиции – 76% от общей мировой сети.

Европейская сеть ВСМ составляет 10 549 км или 20% от общей мировой сети. Из них наибольшую протяженность имеют ВСМ Испании – 3 330 км, Франции – 2 734 км и Германии – 1 571 км. Оставшиеся 1 519 км или 4% приходятся на Северную Америку, Среднюю Азию и Африку.

Сеть ВСМ в КНР занимает особое место не только по исключительной протяженности. За 20-летний период зарождения, становления и совершенствования системы высокоскоростного движения, Китай проделал путь от преемника ключевых технологий и устройств до крупного поставщика скоростного подвижного состава и оборудования в страны Юго-Восточной Азии и Ближнего Востока [1], а также главного инициатора строительства трансконтинентальных высокоскоростных железнодорожных магистралей [2].

Некоторые технические параметры ВСМ в Китае не имеют мировых аналогов. ВСМ «Харбин – Далянь», протяженностью 921 км, является первой в мире высокоскоростной железнодорожной магистралью, построенной в суровых климатических условиях. Высокоскоростные поезда CRH 380В способны передвигаться при низких температурах воздуха (до минус 40°) с максимальной скоростью 350 км/ч [1-2]. ВСМ «Пекин – Шанхай», протяженностью 1 320 км и проектной скоростью 380 км/ч, является самой длинной и самой быстрой высокоскоростной железнодорожной магистралью в мире.

Основой современной транспортной политики Европейского союза является создание единой Трансъевропейской транспортной сети (TEN-T), соединяющей континент с Севера на Юг и с Запада на Восток посредством девяти базовых транспортных коридоров и включающей в себя Трансъевропейскую высокоскоростную железнодорожную сеть (TEN-R). К настоящему времени высокоскоростное пассажирское движение организовано в Австрии (254 км), Бельгии (209 км), Чехии (64 км), Дании (56 км), Финляндии (1 120 км), Франции, Германии, Италии (921 км), Польше (224 км), Испании, Швейцарии (144 км), Голландии (90 км) и Великобритании (113 км) [1].

В 2015 году ОАО «РЖД» утвердило «Программу организации скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения в Российской Федерации», согласно которой предусмотрена реализация 20 проектов скоростного и высокоскоростного железнодорожного движения общей протяженностью более 7000 км. Системообразующими проектами являются ВСМ «Москва – Санкт Петербург», ВСМ «Москва – Казань – Екатеринбург», ВСМ «Москва – Адлер». Сроки введения в эксплуатацию «Москва – Санкт Петербург» и участка «Москва – Нижний Новгород» запланированы на 2024 год, «Москва – Адлер» – на 2021-2028 годы, а участка «Нижний – Новгород – Екатеринбург» – до 2030 года.

Узбекские железные дороги большое внимание уделяют развитию пассажирского железнодорожного транспорта, повышению уровня

обслуживания пассажиров. Как известно, Республика Узбекистан славится своими древними памятниками архитектуры, которые вызывают большой интерес у туристов всего мира. В связи с этим узбекскими железными дорогами в 2010-2011 гг. был построен двухпутный высокоскоростной электрифицированный участок железнодорожной линии Янгийер - Джизак протяженностью 150 км. В 2011 году организовано высокоскоростное пассажирское движение по маршруту Ташкент – Самарканд. Кроме того, организовано скоростное движение (до 160 км/час) фирменных поездов повышенной комфортности «Регистан» по маршруту Ташкент – Самарканд, «Шарк» по маршруту Ташкент – Бухара и «Насаф» по маршруту Ташкент – Карши.

К 2022 году предусмотрена электрификация, реконструкция и модернизация постоянных устройств, сооружений и объектов инфраструктуры участка существующей железнодорожной линии Пап- Коканд - Андижан протяженностью 186 км, позволяющее организовать высокоскоростное движение пассажирских поездов на линии протяженностью 423 км, между Ташкентом и самым крупным, густонаселенным регионом страны Ферганской долиной, с населением более 12 миллионов человек, по маршруту Ташкент – Пап – Коканд - Андижан [3-4].

В проектах создания зимней курортной зоны вблизи города Ташкента в предгорьях Тянь-Шана, предусмотрена организация высокоскоростного движения пассажирских поездов на линиях Ташкент – Чинар протяженностью 86 км. Перспектива развитие сети высокоскоростного движения пассажирских поездов Республики Узбекистан представлены в таблице 2.

Таблица 2 – Перспектива развитие сети высокоскоростного движения пассажирских поездов Республики Узбекистан

№	Год	Направление	Протяженность, км
1	2022	Карши – Термез	329
2	2022	Ташкент – Пап – Каканд – Андижан	423
3	2024	Бухара – Мискин – Ургенч	396
4	2025	Ташкент – Чинар	86

Литература:

1. Шкурников С.В. Морозова О.С. Опыт совмещенного высокоскоростного пассажирского и грузового движения в странах Европейского союза /Бюллетень результатов научных исследований. – 2017. – № 4. – С. 32-40.
2. Миненко, Д.О. Оценка перспектив организации скоростного и высокоскоростного движения поездов в России / Д.О. Миненко / Современные проблемы науки и образования. – 2015. – № 1; – Режим доступа: www.science-education.ru/121-18016;

3. Djabbarov S.T., Mirakhmedov M. Features of the organization movements of high-speed passenger train on Tashkent-Andijan line // VIII Conference International “Transport Problems” 24-26 juin 2015. -Katowice: Silesian university of technology publication, 2013. P.355-360.
4. Djabbarov S.T. Prospects for raising passenger train speed on the reconstructed section of the railway UZBEKISTAN // Transport Problems. Katowice: Silesian university of technology publication. 2016. Volume 11, Issue 4, p.p.103-110.