

ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ИСТОРИЧЕСКОГО ФОРМИРОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СЕТЕЙ СУРХАНДАРЬИНСКОЙ ОБЛАСТИ

Аннотация В статье анализируются исторические этапы формирования и географические основы развития транспортной системы Сурхандарьинской области. Автор рассматривает уникальное транспортно-географическое положение региона, граничащего с тремя государствами (Афганистан, Таджикистан и Туркменистан), и его влияние на международный транзитный потенциал. На основе статистических данных показана роль железнодорожного и автомобильного транспорта, в частности значение железной дороги «Ташгузар-Байсун-Кумкурган» для экономики и логистики региона.

Ключевые слова: Сурхандарьинская область, транспортно-географическое положение, железнодорожный транспорт, транзитный потенциал, Ташгузар-Байсун-Кумкурган, Трансафганский коридор, логистика, инфраструктура.

GEOGRAPHICAL FOUNDATIONS OF THE HISTORICAL FORMATION AND DEVELOPMENT OF TRANSPORT NETWORKS IN THE SURKHANDARYA REGION

Abstract The article analyzes the historical formation stages and geographical bases of the transport system development in the Surkhandarya region. The author examines the unique transport-geographic location of the region, bordering three countries (Afghanistan, Tajikistan, and Turkmenistan), and its impact on international transit potential. Based on statistical data, the role of railway and road transport networks is highlighted, specifically the significance of the "Tashguzar-Boysun-Kumkurgan" railway for the regional economy and logistics.

Keywords: Surkhandarya region, transport-geographic location, railway transport, transit potential, Tashguzar-Boysun-Kumkurgan, Trans-Afghan corridor, logistics, infrastructure.

В последние годы правительство Узбекистана и Президент Шавкат Мирзиёев уделяют огромное внимание актуальности развития Центральной Азии как единого региона, а также созданию здесь благоприятной политической, экономической и инвестиционной среды. Ведь проведение политики активного сотрудничества в Центральной Азии требует, прежде всего, дальнейшего совершенствования транспортно-транзитного потенциала стран региона, формирования новых транспортных коридоров и создания сети международных логистических центров.

Стоит особо отметить, что еще одна уникальная особенность транспорта заключается в том, что он выступает фактором размещения и развития производства. Наряду с этим, невозможно отрицать роль транспортного

фактора в определении «удобства» или «неудобства» экономико-географического положения, а также в том, станет ли продукт или оказанная услуга «дешевой» или «дорогой»¹.

Не все административно-территориальные единицы и регионы нашей страны обладают одинаковым транспортно-географическим потенциалом и возможностями. В частности, в первые годы независимости Сурхандарьинская область — самый южный регион нашей республики — занимала в этом отношении неблагоприятное транспортно-географическое положение. Однако изменения последних лет, включая укрепление торгово-экономических связей с Афганистаном, разработку международных проектов по строительству «Трансафганского» коридора и межгосударственную работу по их реализации, в будущем создадут возможность выхода к южным морским торговым портам не только для Сурхандарьинской области, но и для всей нашей страны.

В современную эпоху стремительного технического прогресса и быстрого развития мировых хозяйственных систем, выгодное транспортно-географическое положение служит своеобразным ресурсом для экономических перспектив любой страны. В связи с этим, совершенствование территориальной транспортной системы Сурхандарьинской области, расположенной на крайнем юге республики, имеет важное значение для её связи со столицей и другими областями, повышения экономического и политического статуса региона, а также укрепления международного транспортно-транзитного потенциала нашей страны.

Относительно расположения данной области известный ученый А. Солиев отмечает: «В нашей стране только Ташкентская и Сурхандарьинская области граничат с тремя государствами, однако такое политико-географическое положение и геополитическая ситуация имеют для Сурхандарьинской области свои уникальные особенности»².

Сурхандарьинская область — самый южный регион нашей страны, административный центр которого, город Термез, расположен на правом берегу реки Амударья, на границе с Афганистаном. Город считается южными воротами Узбекистана, обеспечивающими удобный выход к ближайшим мировым морским торговым портам.

На сегодняшний день территория области составляет 20,1 тыс. кв. км, что охватывает 4,6% территории страны. В административном отношении Сурхандарьинская область объединяет 14 сельских районов.

Регион граничит с Республикой Таджикистан на севере, северо-востоке и востоке, с Туркменистаном — на западе, а с Афганистаном — на юге. Также на западе область на протяжении большого расстояния граничит с Кашкадарьинской областью через высокие горы.

¹ Солиев А.С. Ўзбекистон иқтисодий ва ижтимоий географияси. Т., “Университет”, 2014.

² Солиев А.С. Ўзбекистон географияси. – Т.: Университет, 2014. Б. 284

Эта пограничная линия совпадает с Гиссарским хребтом — самыми высокими горами нашей республики. Отроги Гиссара, принадлежащие к горной системе Памира и тянущиеся подобно стене, проходят через такие вершины и хребты, как Кухитанг (самая высокая точка на территории области — 3723 метра над уровнем моря), Кетмончопты (3168 м), Саримас (1890 м), Сувсизтаг (2122 м) и Кульбатаг (2130 м). Сурхандарьинская область протянулась с севера на юг на 220–250 км, а с запада на восток — на 150–170 км. Окруженная с трех сторон горами, область открыта к югу и через реку Амударья граничит с государством Афганистан.

Своеобразное геоморфологическое строение Сурхандарьи оказывает непосредственное влияние на её природу, формирование климата, водные ресурсы, почву, флору и фауну, а также территориальную структуру хозяйства. Кроме того, на экономическое и социальное развитие региона сильное влияние оказывают связи с сопредельными государствами. В частности, экономические, технические и торговые связи более чем 20 стран Азии и Европы, осуществляемые через порт Амударьи и мост (железнодорожный и автомобильный), а также торгово-экономические связи с Таджикистаном через железнодорожные и автомобильные дороги Термез — Душанбе, играют важную роль в прогрессе области.

Равнинная часть области расположена в её центральной части и именуется «Сурхан-Шерабадской долиной» или «Сурханской долиной». Высота этой равнины над уровнем моря варьируется: в южной части — около 300 метров, в центральной — 400–450 м, а в северной и северо-западных частях достигает 700 м. Здесь же, на целостной равнинной территории области, расположены пустыня Кызырыкдара, массив Каттакум, водораздел Ховдактаг и десятки холмов и оврагов Бандиханского массива.

Недра области хранят около ста видов полезных ископаемых, имеющих широкий спектр применения: нефть, газ, уголь, керамзит, мрамор, гранит, гипс, кварцит, доломит, цинк, медь, золото и другие драгоценные и цветные металлы³.

Минеральное сырье сосредоточено в таких районах, как Сариасийский (Хандиза, Шаргунь, графиты Рупата), Байсунский (запасы оникса Байсун-Панжоб, декоративные облицовочные камни Акрабата, известняк Дербента, доломит Кофруна, лессовидные породы Байсуна, горючие сланцы Сайроба, угольные месторождения Туда и Фангард), Шерабадский (угольные копи Вандоб и Кызыл-21 Олма, граниты Кампиртепа, известняки Шерабада, калийные месторождения Ходжаикон — Акташ, керамзит Сокабулока, поваренная соль Ходжаикона), Термезский (Учкызыл), Джаркурганский (Лалмикор, Какайды, Ховдак),

³ Саидов Ч., Турсунов М., Боймиров Ш. Полезные ископаемые Сурхандарьинской области. Конференция молодых ученых. ТерГУ, 2016

Кумкурганский (лессовидные породы), Узунский (агаты Бабатага). Однако не все они добываются в настоящее время⁴.

Уникальные природно-географические условия региона, особенности рельефа (высокая степень гористости по сравнению с другими областями), ресурсный потенциал, специфика размещения населения и производственных мощностей, в свою очередь, повлияли на формирование и развитие транспортно-территориальных систем области.

В области развиты три основных вида транспорта: сухопутный (железнодорожный, автомобильный, трубопроводный), воздушный и водный (речной). В 2022 году общая протяженность железных дорог общего пользования в Сурхандарьинской области составила 413,2 км (7,9% по республике), а протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием — 2843 км (6,7%).

История транспорта области восходит к XIX веку. Первые железные дороги были построены в 1918–1940 годах (в 1915 году линия Каган — Термез). В эти годы были проложены линия Термез — Душанбе протяженностью 248 км (1929–1932 гг.), линия Карши — Китаб (132 км) и другие пути, соединяющие промышленные центры с крупными месторождениями и стройками (в то время существовали идеи и проекты соединения Индийского океана с Балтийским морем).

В 1925 году началось строительство сети железных дорог Термез — Джаркурган — Сурхан. В том же году была проложена ветка от станции Термез до порта Амударьи для доставки грузов. К 1925 году станция Термез имела 4 железнодорожные ветки. В те годы вес грузовых поездов не превышал 450 тонн, количество вагонов составляло 20–25 единиц, а скорость движения достигала 13 км/ч⁵.

Русский востоковед М. Л. Павлович, цитируя брошюру 1830 года о проекте железной дороги в Индию, выдвинул мысль: «Идея Великой железной дороги, соединяющей Европу с Индией, так же стара, как и история самих железных дорог». Также в 1874 году была разработана карта проекта «Индо-Волжской железной дороги» от Саратова до Индии (рис. 1).

К строительству дороги Термез — Душанбе приступили в 1925 году. Строительство этой линии соединило областной центр Термез с крупнейшими городами Средней Азии — Ташкентом и Душанбе. Вскоре вдоль этой железнодорожной линии получили развитие производительные силы региона. К 1971 году была построена железная дорога Термез — Курган-Тюбе — Яван, которая связала Сурхандарью с южными районами Таджикистана.

⁴ Шерабадские известняки — сырье для цемента, запасы 123 млн тонн; запасы поваренной соли Ходжаикона — 50 млн тонн; запасы калия Хомкона — 50 млн тонн; запасы полиметаллических руд Хандизы — 19 млн тонн; запасы угля «Шаргунь» — 82 млн тонн.

⁵ Хидиров Холмамат. Транспортная сфера в Узбекистане: результаты и проблемы. / С. Иноятова и др. — Т.: "Tafakkur avlodi", 2020. — 34 с.

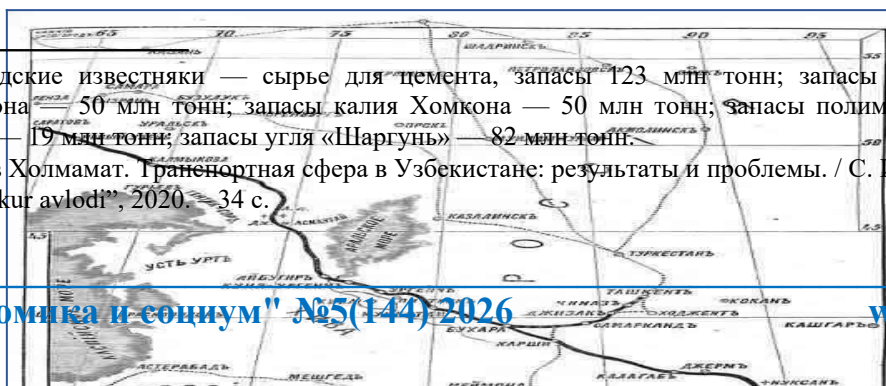


Рис 1. Проект Индо-Волжской железной дороги (1874 г.). Источник: Барановский С. Карта Индо-Волжской железной дороги. Проект Ст. Барановского. «Нива», 1874, №34. С. 536–539.

Общая протяженность железных дорог общего пользования в области составляет 413,2 км, из которых 194,3 км электрифицированы, а 218,9 км являются неэлектрифицированными. По состоянию на 1 января 2022 года объем грузовых перевозок по железным дорогам составил 2342,1 тыс. тонн, а количество перевезенных пассажиров - 700 тыс. человек.

Доля железнодорожного транспорта в перевозках грузов на дальние расстояния в области весьма значительна. Населению региона оказывают услуги пассажирские поезда сообщением «Термез — Ташкент», «Андижан - Термез», «Сариасия - Ташкент», а также пригородные поезда «Термез - Дербент», «Термез - Сариасия» и «Термез - Сурханабад».

При определении и анализе факторов размещения и развития железнодорожного транспорта в регионе можно отметить, что после достижения Узбекистаном независимости открылись новые горизонты в строительстве железнодорожных сетей не только страны в целом, но и области в частности.

17 августа 1995 года Кабинет Министров Республики Узбекистан принял специальное постановление о строительстве железной дороги Гузар - Байсун - Кумкурган. Процесс строительства и ввода в эксплуатацию этой линии охватил 1995–2007 годы. Общая протяженность железной дороги составляет 223 км, из которых 115 км проходят по территории Сурхандарьинской области и 108 км - по территории Кашкадарьинской области, преодолевая сравнительно высокогорные участки.

На участке от Гузара до Акрабата вдоль железной дороги были построены станции Мангит, Гарнистон, Бузахор, Карадахана, Кайирма, Жаркудук, Бешбулак и Чашмиобзон (Кашкадарьинская обл.). На территории Сурхандарьинской области строительство началось от Акрабата и продолжилось до вокзала Кумкурган, где в итоге сформировался железнодорожный узел, обеспечивший регулярное движение поездов в сторону Кумкургана и Термеза.

По нашему мнению, в основу создания железной дороги «Гузар - Байсун - Кумкурган» были положены такие цели, как проведение

геологоразведочных работ и освоение новых месторождений в зоне пролегания линии, создание новых поселений, тесное связывание двух южных областей страны между собой и их сближение с центральными регионами, а также перспектива дальнейшего выхода железнодорожной системы страны к Индийскому океану.

Строящиеся транспортные пути имеют огромное значение для улучшения транспортно-географического положения области. Если введенная в строй линия Ташгузар - Байсун - Кумкурган напрямую связывает Сурхандарью с другими областями республики, то создание Трансафганского железнодорожного коридора обеспечит выход к морским портам в южном направлении не только для региона, но и для всей страны[2].

В ходе исследования железнодорожной сети области можно установить, что факторы размещения и её структура формировались исходя из исторических особенностей, промышленного потенциала и плотности населения районов. Железнодорожные станции в основном были построены в 1918–1940 годах на направлении Термез - Сариасия, в 1971 году - на линии Галаба - Амузанг, а в 2001–2007 годах - на направлении Кумкурган - Байсун. Основные крупные города расположены вдоль направления Термез - Сариасия.

Табл.1

	Тип Станция	Станции
1	судоходные станции	Галаба, Дарбанд, Жаркўрғон, Кудукли, Кумкўрғон, Сариосиё, Денов
2	Промежуточные станции	Бактрия, Бойсун, Болдир, Наушахар, Окжар, Окназар, Пулхоким, Сурхон, Тангимуш, Учқизил, Хайрабад, Шеробод, Шўроб, Шўрчи, Елбаян, Разъезд 165, станция Амузанг
3	Региональные	Термез

Региональные железнодорожные станции и их типы

Также в области имеются районы, не обеспеченные железнодорожной инфраструктурой. К их числу относятся Алтынсайский, Кызырыкский и Ангорский районы, в транспортных связях которых автомобильный транспорт играет первостепенную роль.

Исходя из вышеизложенного, можно сделать вывод, что, хотя Сурхандарьинская область по своему текущему транспортному потенциалу и не занимает лидирующие позиции в стране, её выгодное международное, межрегиональное и межгосударственное транзитно-географическое положение, непосредственное соседство с тремя государствами и удобная (близкая) доступность к мировым морским портам определяют огромные перспективы её развития в будущем.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ЛИТЕРАТУР

1. Закон Республики Узбекистан «О железнодорожном транспорте» № 766- I от 15.04.1999 г.
2. Abdunazarov H.M., Umarova M.H., Surxondaryo viloyati tabiiy geografiyasi. 1-qism O‘quv qo‘llanma. /O‘zbekiston Respublikasi Oliy va O‘rta maxsus ta’lim vazirligi, Termiz davlat universiteti. – 2023-y. -176 b.
3. Abdunazarov H.M., Umarova M.H., Esonov N.A. Surxondaryo viloyati geografiyasi. Iqtisodiy va ijtimoiy geografiya. 2-qism. O‘quv qo‘llanma.– T: “Dimal” nashriyoti, 2024-y-260 b.
4. A.Sh.Shorustamov, J.R.Qobulov, K.A.Jo‘raboyev, R.A.Egamberdiyev. Temir yo‘l transporti asoslari/ Darslik.-T. :2017-y.-354 b.
5. Jean-Paul R., Claude C., Brian S The Geography of Transport Systems First edition. New York: Routledg., 2006- 297 p.
6. Ullman E. L., Mayer H. M. 1954: Transportation geography. In James P. E., Jones C. L., editors,American geography: inventory and prospect. Syracuse: Syracuse University Press, 303–19 p.
7. Isayev A.A.Transport geografiyasi.Uslubiy qo‘llanma. - T.: Mumtoz so‘z. 2019-y.- 153 b.
8. Эрдонов М,Н., Омонтурдиев А.М., Сурхондарё вилояти транспорт географияси. /Ўзбекистон Республикаси Олий ва ўрта махсус таълим вазирлиги, Термиз давлат университети. – Т.: ТерДУ ., 2022. – 166 б.
9. Ульджабоев К.У. Экономическая реформа на железнодорожном транспорте. – Т: Мехнат, 1999., 230 с.
10. Хидиров Х.Ж.Ўзбекистонда транспорт соҳаси: натижалар ва муаммолар (XX асрда Сурхон воҳаси) тар.фан.док.(PhD). дисс. автореф. Термиз, 2021 й. -48 б.
11. Қўзиев А. Ў. Ер усти транспорт тизимининг оптимал ривожлантириш усуллари (Сурхондарё вилоятида юк ташиш ишлари мисолида). Тех. фан. дисс.- Т, 2010.-156 б.