

АНАЛИЗ ФАКТОРОВ ПОВЫШЕНИЯ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ ГОРОДСКОГО ОБЩЕСТВЕННОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА

Омонов Б.Ш.¹, Чариев Х.Ш.², Шомирзаев Э.Х.³

¹Омонов Баходир Шомирзаевич – доцент,

²Чариев Халикул Шониёзович – доцент,

Ташкентский государственный транспортный университет,
г. Ташкент,

³Шомирзаев Эргаш Хурсандович – преподаватель,

Термезский государственный университет инженерии и агротехнологии,
г. Термез

Республика Узбекистан

Аннотация: в статье изучаются вопросы приоритетного направления развития общественного транспорта с учётом транспортной мобильности населения. Проведён анализ транспортной мобильности населения, выявлены транспортные проблемы мегаполиса и возможные пути их решения в различных странах. Также рассмотрены ключевые факторы, оказывающие влияние на повышение привлекательности городского общественного транспорта в г. Ташкенте.

Ключевые слова: транспортная система, транспортная мобильность, дорожно-транспортная сеть, активная и пассивная фаза движения, пропускная способность, общественный транспорт.

ANALYSIS OF FACTORS FOR INCREASING THE ATTRACTIVENESS OF URBAN PUBLIC PASSENGER TRANSPORT

Omonov B.Sh.¹, Chariev Kh.Sh.², Shomirzaev E.Kh.³

¹Omonov Bakhodir Shomirzaevich – Associate Professor

²Chariev Khalikul Shoniyozovich – Associate Professor,

TASHKENT STATE TRANSPORT UNIVERSITY, TASHKENT,

³Shomirzaev Ergash Khursandovich – Teacher,

TERMEZ STATE UNIVERSITY OF ENGINEERING AND AGROTECHNOLOGIES, TERMEZ
REPUBLIC OF UZBEKISTAN

Abstract: the article examines the issues of priority direction for the development of public transport, taking into account the transport mobility of the population. The concept of transport mobility of the population was explored, transport problems of the metropolis and ways to solve them in various countries were identified, and factors influencing the increase in the attractiveness of urban passenger public transport in Tashkent were studied.

Keywords: transport system, transport mobility, road transport network, active and passive phase of movement, throughput capacity, public transport.

УДК 625-12

По расчетам демографов 2050 году в городах мира будут проживать на 2,5 миллиарда человек больше, в связи с этим возрастает роль общественного транспорта в социальном развитии городов, поскольку транспортная система является главным элементом современного города, функционирование которой во многом определяет качество жизни городского населения. По состоянию на 1 января 2025 года общее количество легковых автомобилей, принадлежащих физическим лицам, в Узбекистане составило 3051734 (+10,2% по сравнению с началом 2024 года), интенсивный рост количества автомобилей способствует перегруженности улично-дорожной сети и возникновению пробок [1].

Целью данной статьи является анализ основных факторов, влияющих на привлекательность городского общественного транспорта. Под транспортной мобильностью населения понимают процесс безопасного, комфортного, быстрого, доступного и экономически целесообразного перемещения человека или группы людей, с использованием одного или нескольких видов транспорта» [2, 3].

Необходимость увеличения ресурсов, связанных с улучшением качества жизни, не может быть компенсирована постоянным увеличением расходов, поэтому необходимо снижать стоимость потребляемых ресурсов.

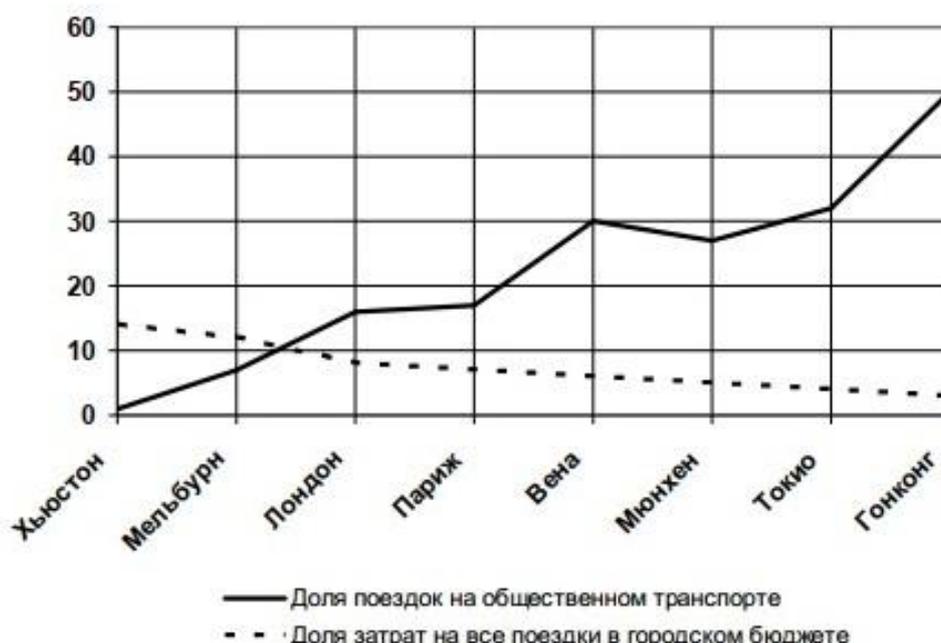


Рис. 1. Затраты на поддержание мобильности в зависимости от использования общественного транспорта.

Эксперты Института прогнозирования и макроэкономических исследований (ИПМИ) со ссылкой на данные Агентства статистики при Президенте проанализировали изменения в пассажирских перевозках по видам транспорта в Узбекистане за 2017–2023 годы. Анализ зарубежных источников по затратам на поддержание мобильности в крупных городах мира приведён в таблице № 1.

Таблица 1. Средняя подвижность по типу населенного пункта (перемещений в день).

	Более 1 млн	От 500 до 1 млн	От 250 до 500 тыс	От 100 до 250 тыс	От 50 до 100 тыс	Менее 50 тыс	Поселок	Село
Общая	3,2	3,2	3,2	3,3	3,3	3,3	3	3
Транспортная	2,4	2,1	2	2,2	1,9	1,9	2	2

Количество пассажиров, перевезённых всеми видами транспорта в Узбекистане, увеличилось с 5,68 млрд человек в 2017 году до 6,17 млрд человек в 2023 году, а пассажирооборот вырос со 130 млрд до 144,7 млрд пассажирокилометров. В 2023 году доля автомобильного транспорта в общем количестве перевезённых пассажиров составила 97,5%, или 6,02 млрд человек против 5,59 млрд человек в 2017 году. В свою очередь, пассажиропоток на автомобильном транспорте увеличился со 117,7 млрд до 129,2 млрд пассажирокилометров соответственно. Количество пассажиров, пользующихся метрополитеном, выросло в два раза, с 61,6 млн до 136,7 млн человек. Пассажиропоток также вырос в два раза с 459,1 млн до 996,8 млн пассажирокилометров [4, 5].

За 2017–2023 годы количество пассажиров, перевезённых воздушным транспортом, выросло почти в два раза, с 2,2 млн до 4,1 млн человек. В то время как пассажирооборот на данном виде транспорта повысился с 7,5 млрд до 10,9 млрд пассажирокилометров. Для развития услуг пассажирских перевозок до 2026 года в Узбекистане планируется охватить 95% населённых пунктов общественным транспортом и открыть 278 новых автобусных маршрутов, удвоить пропускную способность 11 международных аэропортов в регионах, а также постепенно увеличить долю частных авиакомпаний и лоукостеров на местных маршрутах до 25% и увеличить общую протяжённость метро до 157 км и довести количество станций до 74 единиц [6, 7].

Цель городского пассажирского транспорта общего пользования – эффективное и надежное обеспечение мобильности населения городов и агломераций с наименьшими затратами финансовых и природных ресурсов, с наименьшим ущербом окружающей среде.

Таким образом, резюмируя вышесказанное, отметим, что мобильность имеет ключевое значение для экономической и социальной сфер, поскольку дает следующие преимущества:

- 1) обеспечивает жителям города возможность перемещаться на большие расстояния в плановом режиме (то есть оказываться в заданном месте в определенное время);
- 2) создает больше возможностей получения дохода для разных слоев населения (перемещения из дома на работу и обратно);
- 3) создает условия повышения конкурентоспособности экономики (перемещение горожан к

торговым узлам и другим коммерчески значимым точкам для совершения покупок);

4) обеспечивает жизнеспособность города (незатрудненное перемещение всех оперативных служб и машин жизнеобеспечения: полиции, скорой помощи, пожарных, социальных служб, а также планомерное перемещение грузов различного назначения по городу).

В результате проделанной работы было исследовано понятие транспортной мобильности населения, выявлены транспортные проблемы мегаполиса и пути их решения в различных странах, а также изучены факторы, оказывающие влияние на повышение привлекательности городского пассажирского общественного транспорта г. Ташкента.

Список литературы /References

1. Валишев К.Р. Перспективы решения транспортной проблемы в современных условиях хозяйствования. – Казань: изд-во КФУ, 2019. – 133 с.
2. Вучик В. Транспорт в городах, удобных для жизни / пер. с англ. А. Калинина под научн. ред. М.Блинкина. – М.: Издательский дом «Территория будущего», 2011. – 576 с.
3. Васильев, И.С. Роль и проблемы использования общественного транспорта в городах России с разным количеством населения / И. С. Васильев. –М. Молодой ученый, 2016. –с. 822-823.: <https://moluch.ru/archive/130/36025/>.
4. Транспортное планирование: формирование эффективных транспортных систем крупных городов. / Ю.В.Трофименко, М.Р.Якимов. –М.: Логос, 2013. –464 с.
5. Саматов Г.А. Инновационное развитие автомобильного транспорта. – Т.: «Ўзбекистон Миллий энциклопедияси» Давлат илмий нашриёти, 2011.– 256 б.;
6. Жураев М.Н., Омонов Б.Ш., Кенжаев С.Н. Формирование моделей управления объемами перевозок в соответствии с потребностями потребителей // Universum: технические науки : электрон.научн. журн. 2021. 5(86).
7. Atajanov M.K., Yusufxonov Z.Yu. Innovatsion infratuzilmalarni multimodal shahar jamoat transportiga jalb qilish orqali ko'cha-yo'l tarmoqlari yuklanishini bartaraf etish. Oriental renaissance: Innovative, educational, natural and social sciences, 2021. 1 (8), 74-86 b.