

УДК. 629.113.004

Адилов Окбута Каримович¹,
кандидат технических наук, профессор
Абдукаримов Шахзод Октамогли²,
научный сотрудник
Джакыпжанова Вахидилхан Саипжановна³,
доцент
Базарбаев Бабомурад Ражабогли⁴,
преподаватель

АНАЛИЗ УСТОЙЧИВОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ В МУНИЦИПАЛЬНЫХ ОБРАЗОВАНИЯХ ЗАМИНСКИХ САНАТОРИЙ

Адилов Окбута Каримович¹,
техника илимдеринин кандидаты, профессор
Абдукаримов Шахзод Октамогли²,
илимий кызматкер
Джакыпжанова Вахидилхан Саипжановна³,
доцент
Базарбаев Бабомурад Ражабогли⁴,
окутуучу

ЗАМИНСК САНАТОРИЯЛАРЫНДАГЫ ТРАНСПОРТ СИСТЕМАЛАРЫНЫН ТУРУКТУУЛУГУН ТАЛДОО

Adilov Okbuta Karimovich¹,
Candidate of Technical Sciences, Professor,
Abdukarimov Shakhzod Oktamogly²,
Researcher
Dzhakypzhanova Vahidilkhan Saipzhanovna³,
Associate Professor, Docent, lecturer
Bazarbayev Babomurad Rajab ogli⁴,
Lecturer

ANALYSIS OF THE SUSTAINABILITY OF TRANSPORT SYSTEMS IN THE MUNICIPALITIES OF ZAMINSK SANATORIUMS.

¹Джиззакский политехнический институт, Джиззак, Республика Узбекистан
²Джиззакский политехнический институт, Джиззак, Республика Узбекистан
³Ошский технологический университет им. М.М. Адышева, Ош, Кыргызская Республика
⁴2-политехникум Галлааральского района, Республика Узбекистан

¹Джиззак политехникалык институту, Джиззак, Өзбекистан Республикасы
²Джиззак политехникалык институту, Джиззак, Өзбекистан Республикасы
³М.М. Адышев ат. Ош технологиялык университети, Ош, Кыргыз Республикасы
⁴2-Галлаарал райондук политехникуму, Галлаарал району, Өзбекистан Республикасы

¹Jizzakh Polytechnic Institute, Jizzakh, Republic of Uzbekistan.
²Jizzakh Polytechnic Institute, Jizzakh, Republic of Uzbekistan
³Osh Technological University named after M.M. Adyshev, Osh, Kyrgyz Republic
⁴Lecturer of the 2nd Polytechnic School, Gallaaral District, Uzbekistan

Аннотация. В работе проведен анализ функционирования пассажирского транспорта в муниципальных образованиях курортных зон. Рекомендации, разработанные в данной статье, во многом основаны на том, что в Зоминском санатории приватизировано большинство объектов общественного транспорта, появилось большое количество индивидуальных перевозчиков и малых частных предприятий, которые занимаются организацией пассажирских перевозок, и в связи с этим необходимость рассмотрения системы управления пассажирским транспортом в районе с учетом ее уникальности и особенностей. В этом случае формирование основных целей и задач послужит повышению активности по обеспечению спроса.

Ключевые слова: автомобиль, технических обслуживания, качество, гарантия, показатели, количество, пассажиры, санатория.

Аннотация. Бул эмгекте курорттук аймактардагы муниципалитеттерде жүргүнчүлөрдү ташуучу транспорттун иштеши талданат. Бул макалада иштелип чыккан сунуштар негизинен Зомин санаторийинде коомдук транспорттун көпчүлүк объектилери менчиктештирилип кеткендигине жана көп сандагы жеке жүк ташуучулар, жана жүргүнчүлөрдү ташууну уюштуруу менен алектенген чакан жеке ишканалар пайда болгондугуна негизделген, демек, жүргүнчүлөрдү ташууну башкаруунун региондук системасын анын уникалдуу жана спецификалык өзгөчөлүктөрүн эске алуу менен карап чыгуу зарылчылыгы айтылды. Бул учурда негизги максаттарды жана милдеттерди белгилөө суроо-талапты канааттандыруу үчүн күч-аракетти жогорулатууга кызмат кылат.

Негизги сөздөр: унаа, техникалык тейлөө, сапат, кепилдик, көрсөткүчтөр, сан, жүргүнчүлөр, санаторий.

Abstract. The paper analyzes the functioning of passenger transport in municipalities of resort areas. The recommendations developed in this article are mainly based on the fact that most public transport facilities have been privatized in the Zomin health center, a large number of individual carriers and small private enterprises have appeared, which are engaged in the organization of passenger transport, and in this regard, the need to consider the passenger transport management system in the area, taking into account its uniqueness and characteristics. In this case, the formation of the main goals and tasks that arise will serve to increase the activity in providing the demand.

Key words: car, traffic safety, traffic, traffic signs, dangerous site.

Процесс интенсивной автомобилизации - неизбежность нынешнего витка истории. И Узбекистанэтойточкизрения-неисключение. Согласно оценкам специалистов, к 2030 г. семь из десяти российских семей будут иметь собственный автомобиль. Однако автомобилизация, как и любая «медаль», имеет две стороны. На первых этапах она дает людям одни плюсы: экономит время, предоставляет свободу выбора маршрутов передвижения, повышает скорость и комфортность поездок, а также надежность и безопасность перевозки пассажиров с высоким уровнем информационного обслуживания. Однако затем, проявляются системные отрицательные последствия - неукротимый рост потребления не возобновляемых ресурсов, гибель и ранения людей в ДТП, загрязнение окружающей среды, перегрузка дорожной сети, очень

большие затраты на содержание и развитие объектов транспортной инфраструктуры и т.д. Причем найти компромисс между возможностями, которые дает автомобиль обществу и экономике, и негативными последствиями, сопутствующими процессу автомобилизации, пока никому до сих пор так и не удалось. Более того, если раньше от нее страдали города-мегаполисы, то в настоящее время - и города с гораздо меньшей численностью населения, особенно в санаторных зонах. Поэтому анализ состояния транспортной системы только одного города-санатория и его транспортные проблемы можно назвать типичными для центров муниципальных образований санаторных курортных зонах и в Джизаке в целом.

Для таких центров характерен высокий уровеньинтеграцииисподведомственными

населенными пунктами (дома отдыха, санатории, лечебные учреждения и др.), в результате чего, часть жителей и отдыхающих работают именно в центре, где создают вместе с его жителями «дневное население». Причем в последние годы структура транспортной подвижности и того, и другого явно сместилась с общественного транспорта в пользу личного автомобиля, которым осваивается от 45 до 52 % объемов перевозок и более.

Пассажирская транспортная система - это сложный комплекс интегрального взаимодействия транспорта, производящего перевозочную услугу, транспортной инфраструктуры (улично-дорожная сеть, транспортно-пересадочные узлы, остановки, вокзалы и станции, объекты сопутствующего сервиса, обеспечивающие ТО и Р транспорта, диагностику, заправку и др., а также автотранспортные предприятия), населения и отдыхающих, которые пользуются пассажирским транспортом с целью перемещения к месту назначения, технологий перевозочных процессов. В муниципальных образованиях курортных зон общему движению мешают узкие, без возможности расширения улицы и дороги, недостаточная пропускная способность магистральных входов в город и др. Слабая связь «спальных» районов с центром за счет недостаточного количества общественного пассажирского транспорта (ОПТ) увеличивает число легковых автомобилей на улицах.

Наконец, проблема парковки различного подвижного состава: припаркованные автомобили превращают улицы в «игольное ушко», что снижает пропускную способность улично-дорожной сети (УДС).

Такова общая закономерность. Но в каждом курортном городе есть и свои специфические особенности. Скажем, улично-дорожная сеть Замина построена по прямоугольной схеме, что несколько упрощает организацию транспортных потоков, среди которых движутся и маршрутные автобусы.

В старых городах эта сеть, как правило, радиально-окружная - со всеми вытекающими отсюда последствиями - роста автомобильного парка.

В г. Замин есть и свои минусы: через центр города проходит железная дорога, что весьма затрудняет сообщение между западной и восточной частями города. Очевидно, что полная компенсация увеличивающегося разрыва между ростом парка автомобилей, прежде всего легковых, и развитием УДС невозможно, в принципе, потому что площади, которые могут быть отведены в таких городах для строительства дорог и парковок автомобилей, представляют собой объективно ограниченный ресурс.

Тем более, что по мере роста нагрузки на УДС нарастает конфликт между грузовым и пассажирским автомобильным транспортом. Причем конфликт больше психологический. Владельцы личных легковых автомобилей видят в грузовом автотранспорте, особенно в большегрузных поездах, прежде всего помеху движению именно им.

Но избавиться от грузовых автомобилей не получится: именно они доставляют городским курортным потребителям все, что необходимо для нормальной их жизнедеятельности. Поэтому владельцы грузовых автомобилей тоже правы, когда говорят, что снижение скорости движения на дорогах, длительные заторы реально снижают эффективность транспортного обеспечения города, повышают транспортные издержки.

Не лучше положение и у городского пассажирского транспорта (ГПТ): перегруженность улично-дорожной сети затрудняет его движение в общем потоке, приводит к срывам расписаний, задержкам подачи подвижного состава.

Если же учесть и другие его проблемы (изношенность подвижного состава, недостаток средств на закупку современных автобусов, текучесть кадров: водителей и ремонтных рабочих), то картина получается довольно мрачной. Конечно, строительство кольцевых объездных дорог несколько облегчает положение, но только городов, стоящих у магистралей общегосударственного значения: такие дороги строят за счет государственного бюджета. Остальным же региональным центрам, в том числе и городам курортных зон, естественно, это строительство не по силам. Нарастающая автомобилизация

способствует, как сказано выше, росту числа ДТП и негативному экологическому воздействию на окружающую среду. Например, в Анапе число ДТП увеличивается на 8-10 % в год. А о загрязнении атмосферного воздуха токсичными веществами и уровне транспортного шума даже говорить не приходится - они, по сравнению с 2010-ми годами возросли на порядок. Таким образом, можно констатировать, что неконтролируемая автомобилизация стала все усугубляющейся системной проблемой не только для мегаполисов.

Вынужденное ограничение транспортной подвижности населения и отдыхающих, снижение транспортной доступности к объектам отдыха, неизбежно ограничивает экономический рост городов-курортов, снижают их инвестиционную привлекательность и приток отдыхающих.

Разрабатываемые программы ставят такие задачи как: разработка генеральных схем инженерного обеспечения; реконструкция центральной части города с сохранением его исторического облика: озеленение; расширение объектов для отдыха и лечения и др. Задача же капитального ремонта и реконструкции объектов дорожно-мостового хозяйства, по сути, затерялась в списке других задач и предусматривает только расширение существующих дорог.

То есть даже в планах совершенствование транспортной сети значительно отстает от темпов автомобилизации. Но главное, планы улучшения условий движения реализуются бессистемно, потому существующие дороги могут превратиться в автостоянки. Точечная же реконструкция отдельных городских кварталов проблему пробок переносит в соседние кварталы.

Развитие транспортного обслуживания населения санаторных зон недостаточное: протяженность линии общественного транспорта возрастает на перспективу 3-5 лет на 1-2 %, а по подвижному составу на 0,5 - 1%. Дополнительно в проектах не заложены: изменения структуры пассажиропотоков в пользу общественного транспорта; нет дополнительных ограничений использования легковых автомобилей, как в центральной части, так и во всем городе и

прилегающих к нему курортным местам; отсутствуют специальные документы и разработки, определяющие собственно транспортную политику курортных городов и т.п.

В ноябре 2018 г. Правительством Республики Узбекистан был принят документ о стратегии развития транспорта до 2030 года, где констатировалось, что узбекская экономика, в том числе и транспорт, оказалась также в мировом финансовом кризисе, требующего системного выбора, характер и качество которого определяются в следующем:

- 1) усиление глобальной и региональной конкуренции;
- 2) необходимость использования нанотехнологий в пассажирских перевозочных процессах;
- 3) необходимость создания региональных транспортных союзов, обеспечивающих контроль за качеством оказываемых транспортных услуг;
- 4) обеспечение сильных транспортных позиций по видам сообщений на основе создания транспортных центров.

В качестве ограничений по оказанию качественных транспортных услуг должны выступать нормативные уровни обеспечения безопасности перевозок и охраны окружающей среды. В настоящее время автомобильный транспорт обеспечивает 77% от общего объема грузоперевозок (6,7 млрд. тонн в год) и 60% пассажирских перевозок (26,8 млрд. пасс. в год). Как следствие, возрастает доля перевозок личными автомобилями в общем объеме пассажирских перевозок (в городах она достигает 20% и более).

Такие показатели, как уровень обеспечения транспортной подвижности и уровень транспортной доступности, становятся важнейшими показателями качества жизни населения, особенно в крупных и крупнейших городах Узбекистана, в том числе и городах курортных зон. Рост объемов автомобильных перевозок происходит в условиях отставания темпов развития дорожной инфраструктуры.

В результате перегруженности улично-дорожных сетей в городах и на подходах к ним снижаются скорость и регулярность доставки грузов и пассажиров. Снижение

скоростей движения, в свою очередь, ведёт к повышению на 20-30% себестоимости перевозок, росту транспортной составляющей в конечной стоимости продукции и услуг. Транспортная составляющая в конечной цене российской продукции достигает 15-20%, а в США и Европе этот показатель не превышает 7-10%, т.е. вдвое ниже (подчеркивает www.securpress.ru - Российское информационное агентство).

Рост задержек при перевозках пассажиров ведёт к резкому увеличению потерь свободного времени населения, снижению качества его жизни, что порождает социальную напряжённость.

В настоящее время в крупных Джизакский городах участники дорожного движения теряют в течение суток 30-60 и более минут своего времени из-за низких скоростей движения и простоев в случае возникновения транспортных заторов. Ввиду высокой загруженности УДС, скорости общественного пассажирского транспорта (ОПТ) сегодня на 20-40% ниже нормативных.

Интервалы движения наземного ОПТ в часы «пик» из-за заторов на 65% маршрутах превышают 15 мин.

При этом основные направления устойчивого развития и функционирования пассажирского автомобильного транспорта (ПАТ) общего пользования на период до 2030 года включают:

1. Решение проблем функционирования и государственной поддержки пассажирской транспортной деятельности.

2. Разработка нормативно-правового, методического и научно-технического обеспечения, учитывающего четкое распределение прав, ответственности и рисков в области пассажирских перевозок.

3. Совершенствование технической основы и базы ПАТ с разработкой типовой документации.

4. Модернизация и создание систем сертификации, лицензирования и отраслевой стандартизации.

5. Формирование и развитие дорожно-транспортной инфраструктуры.

6. Разработка прогрессивных перевозочных процессов.

7. Повышение безопасности дорожного движения, антитеррористической защищен-

ности и экологичности на транспорте.

8. Разработка и внедрение интеллектуальных транспортных систем и систем управления транспортом.

Функционирование эксплуатации ПАТ должно происходить за счет:

- поступления от взимания платы за пользование транспортом;

- доходов от коммерческой деятельности (реклама, сдача в аренду, операции с недвижимостью и т.д.);

- компенсации за предоставление льготных тарифов или за выполнение обязательств социального или регионального характера;

- любых других средств, поступающих от государственных или муниципальных структур;

- введения обоснованных тарифов в соответствии с политическими целями и рядом причин экономического, социального и экологического характера;

- дополнительного финансирования за транспортное обслуживание в ночное время, обслуживание инвалидов, обслуживание пассажиров в сельской местности, введение бесплатного проезда или льготных тарифов;

- установления сбалансированного соотношения при конкуренции между общественным транспортом и личными автомобилями, что способствует изменению структуры спроса на поездки в пользу общественного транспорта;

- компенсации за издержки, понесенные обществом от тех, кто загрязняет окружающую среду (экологические налоги на использование и владение личным автомобилем, взимания платы за стоянку);

- введения закона, согласно которому предприниматели, имеющие более десяти работников, обязаны вносить свой вклад в расходы общественного транспорта;

- земельной прибавочной стоимости, полученной в ходе развития регулярной маршрутной сети и доходов от аренды и продажи жилья, находящегося с вновь открываемыми остановочными пунктами;

- дорожных сборов, поступающих от владельцев автомобилей, создающих пробки на дорогах, приводящих к использованию менее загруженных участков улично-дорожной сети (УДС);

- платы за въезд в определенные городские кварталы, что будет способствовать более интенсивному использованию общественного транспорта и росту его доходов;

- внесения налога в пользу общественного транспорта от участия предпринимателей в оплате проездных билетов для своих сотрудников, а также в реализации планов обеспечения мобильности, связанной с увеличением частоты движения общественного транспорта или с организацией продолжения регулярных маршрутов, идущих к месту расположения предприятия или крупного торгового центра. Реализация предложенных финансовых рекомендаций будет стимулировать переход к использованию общественного транспорта, особенно автомобильного, что позволит значительно уменьшить (до 30%) перегруженность дорог и экологический ущерб, причиняемый автобусами.

В большинстве случаев автобусный транспорт должен получить государственное финансирование, и он не должен быть неэффективным видом экономической деятельности для автотранспортных предприятий.

Повышение эффективности автотранспортной деятельности в определенной степени зависит и от формирования уставного капитала перевозчиков, создаваемого путем поставок автобусов любых моделей как городских и пригородных, так и междугородных, вместимостью от 12 до 47 мест с дизельными и газовыми двигателями. А это позволяет воспользоваться льготным транспортным режимом их ввоза в Узбекистан, т.е. освобождение от уплаты таможенных пошлин. Это обеспечивает для узбекского рынка беспроцентную рассрочку оплаты стоимости автобусов в течение 4 лет при гарантии 3 года и первоначальной стоимости для компании, например JAC, до 13,5% от полной стоимости автобусов.

Список литературы:

1. Конституция Республики Узбекистан. – Т.: Адолат, 1999.
2. Постановление Президента Республики Узбекистан от 10 января 2017 года № ПП-2724 «О мерах по обеспечению населения транспортными услугами и дальнейшему совершенствованию системы перевозок пассажиров автобусами в городах и селах».
3. Солиев Э.А., Назаров К.М., Адилов О.К. Основы транспортной логистики. Т. Райхона Хондамир 2014, с. 138.
4. Солиев Э.А., Кулмухаммедов Ж.Р., Адилов О.К., Назаров К.М. «Основы правил дорожного движения и первая помощь». Т. Хондамир- пресс. 2014, с. 108