



АКТУАР МОЛИЯ ВА БУХГАЛТЕРИЯ ҲИСОБИ ИЛМИЙ ЖУРНАЛИ

Vol. 4 Issue 01 | pp. 243-251 | ISSN: 2181-1865

Available online <https://finance.tsue.uz/index.php/afa>

УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТА УЗБЕКИСТАНА: ПЕРСПЕКТИВЫ И ПРОБЛЕМЫ МЕНЕДЖМЕНТА



Ярашова Васи́ла Камаловна

доктор экономических наук, доцент,

Ташкентский государственный экономический университет,

Кафедра "Зеленая экономика и устойчивый бизнес";

Шухратов Убайдулло Эльёр угли

магистрант группы МЕКР-31

Ташкентский государственный экономический университет

Аннотация. Транспорт играет важную роль в достижении целей устойчивого развития, определенных государствами - членами ООН на период до 2030 г. В статье рассматривается понятие «устойчивое развитие транспорта» и его основные составляющие, которые позволили обосновать и определить содержание устойчивого развития транспорта. В качестве современных проблем на транспорте рассмотрены дорожно-транспортные происшествия, обеспечение транспортной доступности, загрязнение окружающей среды. Даны выводы и рекомендации по рассматриваемой проблеме.

Ключевые слова: устойчивое развитие, транспорт, логистика, транспортная политика, социальная ответственность, менеджмент, экология, государственное регулирование, стратегическое планирование.

О'ZBEKISTONDA TRANSPORTNI BARQARAR RIVOJLANISHI: BOSHQARUVNING ISTIQBOTLARI VA MUAMMOLARI

Yarashova Vasila Kamalovna

Shuxratov Ubaydullo Elyor ugli

Toshkent davlat iqtisodiyot universiteti

Abstrakt: Transport BMTga a'zo davlatlar tomonidan 2030-yilgacha bo'lgan davr uchun belgilangan barqaror rivojlanish maqsadlariga erishishda muhim rol o'ynaydi. Maqolada "transportning barqaror rivojlanishi" konsepsiyasi va uning asosiy tarkibiy qismlari muhokama qilinadi, bu esa transportning mazmunini asoslash va aniqlash imkonini berdi. transportning barqaror rivojlanishi uchun muhim hisoblanadi. Yo'l-transport hodisalari, transportning qulayligini ta'minlash, atrof-muhitning ifloslanishi transportning zamonaviy muammolari hisoblanadi. Ko'rib chiqilayotgan muammo bo'yicha xulosa va tavsiyalar berilgan.

Kalit so'zlar: barqaror rivojlanish, transport, logistika, transport siyosati, ijtimoiy mas'uliyat, menejment, ekologiya, davlat tomonidan tartibga solish, strategik rejalashtirish.

SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF TRANSPORT IN UZBEKISTAN: PROSPECTS AND CHALLENGES OF MANAGEMENT

Yarashova Vasila Kamalovna
Shuxratov Ubaydullo Elyor ugli
Tashkent State University of Economics

Annotation: Transport plays an important role in achieving the sustainable development goals defined by UN member states for the period until 2030. The article discusses the concept of “sustainable development of transport” and its main components, which made it possible to justify and determine the content of sustainable development of transport. Road traffic accidents, ensuring transport accessibility, and environmental pollution are considered as modern problems in transport. Conclusions and recommendations on the problem under consideration are given.

Key words: sustainable development, transport, logistics, transport policy, social responsibility, management, ecology, government regulation, strategic planning.

1. Введение

Задачей устойчивого развития транспорта является максимизация благосостояния людей и обеспечение здоровой и надёжной экономической, социальной и экологической основы как для настоящего, так и для будущего поколений. Разработка устойчивой транспортной политики подразумевает согласование природоохранных, социальных и экономических целей и требует решения широкого спектра проблем, связанных с наземным транспортом. Понятие устойчивого развития транспорта было сформулировано на Международной конференции ООН по окружающей среде и развитию, Рио-Де-Жанейро (Бразилия), июнь 2012 г., и означает доступность и удовлетворение потребностей общества в передвижении без вреда для экосистемы с обеспечением стабильного, надёжного и эффективного функционирования и развития транспорта на обслуживаемой им территории.

Целью государственной транспортной политики является обеспечение динамичного развития этой отрасли, способной удовлетворить потребности граждан и экономических субъектов в услугах по перевозке населения и грузов с минимальными временными и финансовыми затратами и с необходимым уровнем безопасности¹.

Исследователи обычно отмечают следующие стороны проблемы влияния транспортного фактора на развитие общественного производства. Прежде всего, (1)

¹ Закон Республики Узбекистан "О транспорте", 2021

развитие транспортной системы дает возможность полнее судить о полноте транспортного обслуживания и об уровне транспортной доступности в различных регионах страны, степени использования в них ресурсов и производственных мощностей территориальных единиц. Другая сторона, (2) динамичное развитие транспортной системы позволяет сделать выводы о резервах размещения производства и решения других не менее важных задач по эффективному функционированию бизнеса по различным секторам экономики регионов, где размещены населенные пункты с множеством хозяйствующих субъектов, туристические объекты, магазины и другие социально-бытовые объекты с рабочими местами. В то же время (3) государство гарантирует и несет ответственность перед обществом в обеспечении технологически безопасного и экологически приемлемого уровня развития транспортной системы через инвестиции в инфраструктуру, устойчивого развития общественного транспорта, управления транспортными потоками в регионах.

Следовательно, развитие транспортных сетей позволяет генерировать положительные сопутствующие эффекты, например, рост занятости населения, снижение стоимости производства, оптимальное распределение продукции. Но оно имеет и негативные последствия – рост выбросов вредных веществ в окружающую среду, увеличение заторов на подходах к основным транспортным узлам и так далее.

Цели устойчивого развития, определенные государствами - членами ООН на период до 2030 г., хотя и направлены на развитие транспорта напрямую, но вопросы устойчивого транспорта входят в ориентиры для 7 из 17 целей устойчивого развития (ЦУР). Отечественные и зарубежные ученые исследовали вопросы устойчивости и экологизации транспорта, исходящих из ЦУР.²

Государство несет ответственность за безопасность транспортного процесса и состояние транспортной инфраструктуры и предоставление транспортных услуг в отраслях, где еще рынок недостаточно развит. Оно исходит из принципа исключения излишнего вмешательства в управление перевозочной деятельностью, как в сфере транспортного бизнеса, так и в отдельных вопросах регулирования транспорта. Государство, учитывая технико-экономические и экологические особенности эксплуатации каждого вида транспорта, а также конкурентные преимущества и слабые их стороны на рынке транспортных услуг, в стратегическом плане на макроуровне, должно рассматривать транспорт в целом как единый объект управления.

2. Методология исследования

² Савосина М.И. Оценка эффективности устойчивого развития транспорта. Мир транспорта. 2020;18(2):50-66. <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2020-18-50-66>;

К. С. ДЕГТЯРЁВА. ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА В УСЛОВИЯХ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ. Green Fest – 2021. Секция 3. Устойчивый бизнес. С.250-254;

ЛУКША В.А., МОЛОКОВИЧ А.Д. ТРАНСПОРТ В СИСТЕМЕ ЦЕЛЕЙ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ. БИЗНЕС. ИННОВАЦИИ. ЭКОНОМИКА. сборник научных статей. Том Выпуск 4. Министерство образования Республики Беларусь; Белорусский государственный университет; Институт бизнеса Белорусского государственного университета. Минск, 2020Страницы: 172-177

Xianbo Zhao, Yongjian Ke, Jian Zuo, Wei Xiong, Peng Wu, Evaluation of sustainable transport research in 2000–2019, Journal of Cleaner Production, Volume 256, 2020, 120404, <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2020.120404>.

David Banister (2007) SUSTAINABLE TRANSPORT: CHALLENGES AND OPPORTUNITIES, Transportmetrica, 3:2, 91-106, DOI: 10.1080/18128600708685668;

Jonas Eliasson, Stef Proost, Is sustainable transport policy sustainable?, Transport Policy, Volume 37, 2015, Pages 92-100, ISSN 0967-070X, <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2014.09.010>.

Методология исследования построена на системных подходах к изучению проблем с использованием статистических, эвристических методов и приемов анализа мировой практики изучения принципов устойчивого развития транспортных систем, а также модели стратегического планирования развития транспорта.

3. Результаты исследования

Ключевые современные проблемы на транспорте

Ниже определены ключевые вопросы транспортной политики в краткосрочной и долгосрочной перспективе с выделением её экологической составляющей и проведен анализ прогресса, достигнутого к настоящему моменту в области развития более устойчивых транспортных политик в государствах Европы в соответствии с Резолюцией ЕКМТ по транспорту и окружающей среде (1989 г.), а также другими рекомендациями и резолюциями, согласованными в последнее время.³

Дорожно-транспортные происшествия. Погибшие и раненые в дорожно-транспортных происшествиях (ДТП) являются наиболее серьёзной проблемой в обеспечении большей устойчивости транспортных систем. В Узбекистане за первое полугодие 2022 года произошло 3559 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли 784 человека, а 2775 – получили различные травмы. Среди главных причин ДТП – несоблюдение установленного ограничения скорости – 818 (22,9%), неопытность водителей – 254 (7,1%) и несоблюдение дистанции 182 (5,1%).⁴

По данным Всемирного банка в Узбекистане в 2019 г. погибло 11,3 чел. на 100 тысяч населения. Для сравнения: в Доминикане, которая возглавляет список – 64,6, в США – 12,7, в России – 12, во Франции – 5,1, в Исландии - 2. Эксперты отмечают, что это связано с неразвитой инфраструктурой, плохими дорогами и некачественным уровнем медицинского обслуживания, которое оказывается пострадавшим в ДТП людям.⁵

Обеспечение транспортной доступности. Транспорт является основополагающим элементом обеспечения благосостояния общества. Улучшение доступа к рынкам работы, жилья, товаров и услуг является жизненно важным для реализации целей экономической интеграции на всем континенте. Обеспечение свободного перемещения людей является важным как с точки зрения социального, так и экономического аспектов интеграции.

В Узбекистане средняя густота железнодорожных путей и сети автодорог несколько выше, чем в Иране, России и Казахстане, но намного ниже, чем в развитых странах. Показатели обеспеченности стран транспортными путями сообщений отличаются в зависимости от плотности размещения путей сообщений (табл. 1), с одной стороны, и, с другой – от масштаба экономического раз-

Таблица 1

³ ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ
Шестьдесят восьмая сессия. Женева, 7-9 февраля 2006 года. ДОКЛАД КОМИТЕТА ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ.

⁴ <https://podrobno.uz>

⁵ <https://nonews.co/directory/lists/countries/mortality-road-traffic>

**Сравнительные показатели обеспеченности отдельных стран
транспортной сетью⁶**

Страны	Территория, тыс кв. км, (S)	Население, тыс чел. (N)	ВВП в ППС, \$US млрд (B)	Усредненная величина ($\sqrt[3]{NSB}$)	Протяженность трансп. сети в 2019 г., тыс км			Средняя густота транспортной сети, км		
					желез- ных дорог ($L_{жд}$)	авто- дор ог (L_A)	интегр. тр. сети $L_{ин}=(L_{жд}$ + $0,1L_A)$	желез- ных дорог ($L_{жд}/S$)	авт- о- дорог (L_A/S)	интегр. р. трансп. сети ($L_{ин}/$ $\sqrt[3]{NSB}$)
Узбекистан	447,4	33581	235	15227	6,5	183,5	24,85	14,5	410,1	1,63
Казахстан	2717,3	18777	487,9	29199	16,6	168,7	33,5	6,1	62,1	1,15
Туркмения	488,1	6031	112,8	6924	3,6	55,6	9,2	7,4	113,9	1,32
Киргизия	198,5	6524	33,9	3528	0,4	18,5	2,3	2,0	93,2	0,64
Таджикистан	143,1	9538	31,5	3503	0,6	27,8	3,4	4,2	194,3	0,96
Россия	17075,4	145934	3968,2	214638	86,6	1542,2	240,8	5,1	90,3	1,12
Китай	9596,96	1439324	22527	677635	124	5012,5	625,3	12,9	522,3	0,92
Индия	3287,59	1380004	9229,2	347249	67,4	5903,3	657,7	20,5	1795,6	1,89
Иран	1648	83992	1491	59096	12,3	214,0	33,7	7,5	129,8	0,57
Турция	780,58	84339	2350	53683	12	236,6	35,7	15,4	303,1	0,66
Япония	377,835	126476	5231,1	62994	27,3	1280	155,3	72,2	3387,7	2,47
Великобритания	244,101	67886	3121,1	37258	17,7	397	57,4	72,5	1626,4	1,54
Франция	547,03	65274	3097,1	47999	29,9	1090,2	138,9	54,7	1992,9	2,89
Германия	357,022	83784	4473,8	51150	43,5	644,5	107,9	121,8	1805,2	2,11
Италия	301,23	60462	2557,4	35980	24,2	487,7	73,0	80,34	1619,0	2,03
Испания	504,782	46755	1924,7	35680	15,9	683,2	84,2	31,5	1353,5	2,36
США	9372,61	331003	20575	399648	257,7	7150	329,2	27,5	762,9	2,43

вития страны (B) с учетом занимаемой ею территории (S), населения (N). При рассмотрении показателей обеспеченности стран интегральной транспортной сетью ($L_{ин}$) по отношению к производству $\sqrt[3]{(NSB)}$ можно увидеть несколько иную картину.

Единство транспортной системы страны предполагает координацию развития и эксплуатации всех видов транспорта на единых принципах институционального

⁶ Составлено автором на основании данных <https://ru.wikipedia.org> > wiki >

регулирования, сбалансированное распределение бюджетных ресурсов между ними, а также регулирование конкуренции между разными компаниями на рынке транспортных услуг. С этой целью рекомендуется изначально исходить из требований модели стратегического планирования развития транспортной системы, состоящей из ряда подсистем менеджмента (рис. 1)⁷.



Рис. 1. Модель стратегического планирования развития транспорта

Загрязнение окружающей среды. С ростом размеров городов и численности населения стремительно возрастают экологические проблемы. Сосредоточение промышленного производства и большое количество автотранспорта неминуемо приводит к загрязнению городской среды и становится угрозой безопасности здоровья горожан.

Во многих странах за последнее десятилетие было достигнуто значительное улучшение в области выбросов загрязняющих веществ от новых автомобилей и сейчас уже согласованы Европейским Союзом два этапа дальнейшего значительного сокращения выбросов CO, NO_x, углеводородов, частиц и бензола. В большинстве стран с переходной экономикой актуальной задачей является разработка стратегии снижения выбросов CO, углеводородов, NO_x и твердых частиц, как новыми, так и эксплуатируемыми автомобилями. Качество воздуха в этих странах продолжает

⁷ Разработано автором на основе исследования.

ухудшаться, в связи с быстрым ростом автомобильного парка за счет увеличения числа, как новых, так и подержанных автомобилей с неудовлетворительными экологическими характеристиками.

По данным Всемирной организации здравоохранения 7 миллионов смертей наступает ежегодно в результате воздействия тонкодисперсных частиц в загрязненном воздухе, 91% населения Земли живет в местах, где качество воздуха ниже пределов, рекомендуемых ВОЗ. Ташкент некоторое время возглавлял рейтинг самых загрязненных городов мира по индексу качества воздуха (AQI) и загрязнения атмосферы PM_{2.5} и до сих пор входит в десятку худших.⁸ Причем установлено, что 90% выбросов в атмосферу в Ташкенте приходится на автотранспорт.⁹

С учетом серьезности отрицательных последствий процесса автомобилизации, транспортная политика стран ЕС, США и других развитых государств обращена не на строгое ограничение этой тенденции, а на ее регулирование с целью уменьшения потерь от ДТП, противодействия экологическим последствиям автомобилизации и предотвращения автомобильных заторов в наиболее загруженных отрезках автодорожных сетей. Эта политика функционирует в рамках так называемой концепции устойчивого развития транспорта, подразумевающей согласованную деятельность различных видов транспорта, усиление значения общественного транспорта, внедрение некоторых ограничений движения личных легковых автомобилей в крупных городах и на наиболее загруженных автомагистралях (платные дороги, установление лимита времени движения, грамотная расстановка парковок и т.д.).

В то же время развитие автотранспорта будет выражаться в качественном изменении подвижного состава, усовершенствовании и внедрении высокоэффективных инновационных решений, позволяющих снизить экологическую нагрузку на окружающую среду. Вместе с тем вполне вероятно постепенное распространение альтернативных, более безвредных для экологии видов топлива. Прогнозируется «дальнейшее совершенствование типов асфальтовых и других покрытий, увеличение их пропускной способности, повышение безопасности дорожного движения и т.п. Ожидается, что в перспективе парк грузовых автомобилей, в частности в Европе, будет увеличиваться на 1,5 - 3% ежегодно. Более быстрый темп роста количества транспортных средств ожидается в развивающихся государствах, прежде всего в России, Китае, Индии, Бразилии.»¹⁰

В настоящее время в мире активно развивается система умного города – Smart city, основной миссией которого является не “Человек – для города”, а “Город – для человека”, то есть предполагает человекоориентированный подход. В подобных городах используются технологии Internet of Things, которые на основе облачной информации, позволяют оптимизировать маршруты поездок пассажиров и перевозок грузов, повысить КПД транспортных средств, повысить энергоэффективность перевозок, уменьшить загрязнение окружающей среды,

⁸ <https://www.iqair.com/ru/world-air-quality>

⁹ <https://www.gazeta.uz/ru/2019/08/12/air-pollution/>

¹⁰ <https://www.iqair.com/ru/world-air-quality>

обеспечить безопасность перевозок, сократить число индивидуальных автомобилей за счет роста общественного транспорта и уменьшить транспортные заторы.

4. Выводы

Применение логистического подхода в транспортной и складской деятельности «автоматически» минимизирует вредное воздействие на окружающую среду за счет уменьшения транспортной работы до оптимального минимума. В результате сокращаются издержки на движущиеся операции за счет снижения энергозатрат, пробегов транспортных средств, ускорения их движения, устранения непроизводительных простоев и т.п. При этом технологические решения, оптимальные с точки зрения эксплуатации транспорта, являются оптимальными и с позиций менеджмента и экологии.

Использование социальных норм транспорта при разработке транспортных стратегий городов, концепций архитектуры городских комплексов позволит охватить транспортной доступностью все население и минимизировать транспортную дискриминацию.

Переход общественного и индивидуального автотранспорта на более экологически чистые виды топлива, приоритет электрического транспорта, жесткий контроль над эксплуатацией устаревших автомобилей с постепенной безопасной их утилизацией позволят значительно улучшить экологическую обстановку в городах.

Создание нормативно-правовой базы именно устойчивого транспортного развития, с разработкой норм и стандартов по допустимым выбросам, шумовым воздействиям, загрязнению от сточных вод, нормы по лесонасаждениям вдоль магистралей, при наличии строгого контроля за их соблюдением в конечном итоге также будут иметь положительный эффект на окружающую среду.

Сокращение в регионе экологической нагрузки от транспорта должно выдвигаться как необходимое условие при реализации практически всех инвестиционных проектов в сфере транспорта. Экологические нормы выброса отработавших газов и твердых отходов, а также утилизации выработавших свои ресурсы элементы техники в процессе эксплуатации транспорта в соответствии с законодательством, должны учитываться при выборе приоритетов развития транспорта в каждом регионе.

Таким образом можно сделать вывод, что основной целью устойчивого транспортного развития является интеграция инновационных инженерных, технологических, экологических, экономических, архитектурных, социальных, организационно-управленческих и других разработок и исследований менеджмента с целью создания комфортной для проживания среды обитания, соответствующую современным урбанистическим и транспортным стандартам с учетом рационального использования всевозможных ресурсов и сохранения окружающей среды.

Список использованной литературы:

1. ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Шестидесят восьмая сессия. Женева, 7-9 февраля 2006 года. ДОКЛАД

КОМИТЕТА ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ.

2. Савосина М.И. Оценка эффективности устойчивого развития транспорта. Мир транспорта. 2020;18(2):50-66. <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2020-18-50-66>;

К. С. ДЕГТЯРЁВА. ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА В УСЛОВИЯХ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ. Green Fest – 2021. Секция 3. Устойчивый бизнес. С.250-254;

3. ЛУКША В.А., МОЛОКОВИЧ А.Д. ТРАНСПОРТ В СИСТЕМЕ ЦЕЛЕЙ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ. БИЗНЕС. ИННОВАЦИИ. ЭКОНОМИКА. сборник научных статей. Том Выпуск 4. Министерство образования Республики Беларусь; Белорусский государственный университет; Институт бизнеса Белорусского государственного университета. Минск, 2020 Страницы: 172-177

5. Xianbo Zhao, Yongjian Ke, Jian Zuo, Wei Xiong, Peng Wu, Evaluation of sustainable transport research in 2000–2019, Journal of Cleaner Production, Volume 256, 2020, 120404, <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2020.120404>.

6. David Banister (2007) SUSTAINABLE TRANSPORT: CHALLENGES AND OPPORTUNITIES, Transportmetrica, 3:2, 91-106, DOI: 10.1080/18128600708685668;

7. Jonas Eliasson, Stef Proost, Is sustainable transport policy sustainable?, Transport Policy, Volume 37, 2015, Pages 92-100, ISSN 0967-070X, <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2014.09.010>.

Copyright: © 2024 by the authors. This work is licensed under a Creative Commons Attribution- 4.0 International License (CC - BY 4.0)

