

РАЗРАБОТКА НАПРАВЛЕНИЙ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ

Жалилова Нодира Рустамовна

Заместитель директора по образовательной работе
Ферганского областного центра профессиональных навыков

Атажанов А.А.

Научный руководитель

<https://doi.org/10.5281/zenodo.15003895>

Аннотация. В данной статье рассмотрена разработка направлений совершенствования транспортной стратегии. Транспортная система является материальной базой общественного разделения труда и осуществляет различного рода связи между производством и потреблением.

Ключевые слова: транспортная система, стратегия, формирование, карпулинг, Blablacar.

В целях формирования сбалансированного развития эффективной транспортной инфраструктуры для обеспечения устойчивого экономического роста и территориальной связанности страны необходимо решить следующие основные задачи:

- сбалансированное развитие опорной транспортной сети и устранение ее узких мест;
- увеличение скоростных параметров транспортной инфраструктуры;
- комплексное развитие крупных транспортных узлов;
- повышение качества и долговременной устойчивости транспортной инфраструктуры;
- развитие транспортных систем крупных городских агломераций [2].

Достижение цели по повышению доступности, производительности и качества транспортно-логистических услуг в сфере грузовых перевозок обеспечивается решением следующих задач:

- ✓ увеличение объемов интермодальных перевозок;
- ✓ повышение производительности труда, скорости и надежности доставки грузов;
- ✓ обеспечение доступности услуг перевозки грузов в удаленных и труднодоступных территориях и акваториях;
- ✓ обновление парков грузовых транспортных средств [3].

Современные методы развития транспортной системы: карпулинг, Blablacar. Карпулинга/райдшеринг – это система перевозок пассажиров частными водителями, где оплата перевозки состоит из компенсации части расходов по данному маршруту.

Преимущества карпулинга/райдшеринга состоят из:

- от двери до двери. Водитель может заехать за своими попутчиками прямо к дому, нет необходимости ехать на вокзал;
- удобно путешествовать с животными, если предупредить об этом заранее;
- возможность заранее ознакомиться с профилем водителя/попутчика, узнать о манере езды, пунктуальности, «болтливости» из отзывов, выбрать некурящего водителя;

- машина как правило оказывается быстрее автобуса/поезда;
- возможность уехать в последний момент, когда билеты на автобусы/поезда раскуплены или стоят заоблачных денег (длинные выходные, праздники);
- гибкость в выборе времени отправления, отсутствие расписания;
- можно найти попутчика по маршруту, где нет прямого автобусного/жд сообщения, например, между двумя небольшими населенными пунктами.

BlaBlaCar создали в 2006 году в Париже. В Узбекистане же компания появилась в 2017 году. Сегодня она крупнейшая на рынке карпулинга в стране. Это крупнейшая площадка, объединяющая попутчиков по всей Европе и СНГ. Поездки на BlaBlaCar на 20-30% дешевле билета на автобус и до 50% дешевле поезда. Основные показатели BlaBlaCar в мире:

- более 45 миллионов пользователей;
- более 3 миллиардов км опубликованных маршрутов, это можно 80 535 раз обогнуть землю;
- около 275 миллионов евро сэкономлено водителями сервиса;
- сэкономлено порядка 700 000 тонн выбросов CO₂;
- более 3 миллионов скачиваний мобильного приложения (iPhone + Android).

Как «Яндекс Go» в Узбекистане и BlaBlaCar, возмещает водителю лишь расходы на поездку. Платить за нее, как в такси, не нужно. Несмотря на то, что узбекский сервис, как и его французский аналог, устанавливает рекомендуемую сумму, водитель и пассажир о стоимости возмещения договариваются самостоятельно.

О проблемах развития государственного законодательства, регулирующего заказные перевозки, использующие интернет- сайты. Необходимость регулирования:

1. Совпадение существенных признаков регулярных перевозок и заказных перевозок с неопределенным кругом лиц.
2. Действие на одном рынке субъектов, осуществляющих регулярные и заказные систематические перевозки.
3. Проблемы загруженности транспортно-дорожной сети, экологические, экономические проблемы транспортных предприятий, осуществляющих регулярные перевозки.
4. Проблемы в деятельности уполномоченных органов власти, организующих регулярные перевозки [3].

Требуется государственное единообразное регулирование регулярных и заказных систематических перевозок.

Задача регулирования:

- исключить объективные преимущества заказных перевозок в недобросовестной конкуренции;
- обеспечить равно конкурентную среду при осуществлении регулярных и заказных систематических перевозок;
- остановить падение качества и безопасности пассажирских перевозок;
- прекратить конфликт в транспортной среде и в сфере управления транспортными услугами населению [1].

Разработка и принятие в крупных и крупнейших городах нормативных правовых актов, регламентирующих управление движением грузового автомобильного транспорта и предусматривающих:

- создание в городах зон локализации грузогенерирующих объектов;
- стимулирование вывода грузогенерирующих и грузовых автопредприятий в зоны локализации грузогенерирующих объектов;
- разработку системы маршрутов грузового транспорта, связывающих зоны локализации грузогенерирующих объектов;
- формирование сети опорных магистралей массового грузового движения, связывающих основные городские зоны локализации грузогенерирующих объектов;
- обустройство опорных магистралей грузового движения (усиление дорожной одежды, уширение проезжей части, увеличение радиуса поворотов, снижение числа пересечений со светофорным регулированием, строительство пешеходных переходов в разных уровнях);
- создание сети парковок грузового транспорта, расположенных в зонах локализации грузогенерирующих объектов;
- создание в зонах концентрации крупных объектов обязательных площадок технологического отстоя грузового транспорта;
- внедрение системы ночной доставки, в особенности к крупным торговым и терминально-складским объектам.

Foydalanilgan adabiyotlar/Используемая литература/References:

1. Асадова М. О, & Шарипов Д. (2024). Разработка стратегии развития предприятия транспортной отрасли как основа построения стратегического учета. Экономические исследования, №3, 119-133.
2. Белекова А. (2024). О стратегии развития транспортной отрасли до 2030 года. Журнал о науке, практике, экономике, №5, 45-49.
3. Камалов Т. (2023). Инновационные направления развития транспортной отрасли. Транспортное дело, №3, 202-205.