АНАЛИЗ ДИФФЕРЕНЦИРОВАННОЙ СИСТЕМЫ ОПЛАТЫ В ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ ГОРОДА АНДИЖАН

Турабоев Холмурод Рустамжон угли
Андижанский государственный технический институт Старший преподаватель,
Tel: +998944170091
E-mail: holmurodturaboyev@gmail.com,.)

Annotatsiya: Maqolada jamoat transportida tabaqalashtirilgan to‘lov tizimining ahamiyati hamda shahar transport tarmoqlarida jamoat transportining ustuvor rivojlanishini ta’minlash choralari ko‘rib chiqiladi. Shuningdek, ushbu tizimdan foydalanuvchilarni to‘liq qamrab olish va transport infratuzilmasi samaradorligini oshirishga qaratilgan vazifalar belgilab beriladi.

Kalit so‘zlar: raqamli iqtisodiyot, avtomatlashtirilgan to‘lov tizimi, bagaj, tarif siyosati, QGIS, tarif uchastkalari, tarif stantsiyalari, yo‘nalishli taksi, ekologik muhit, yo‘l transport hodisalari, tirbandlik.

Аннотация: В статье рассматривается значение дифференцированной системы оплаты в общественном транспорте, а также меры по обеспечению приоритетного развития общественного транспорта в существующих транспортных сетях города. Определяются задачи, направленные на полный охват пользователей данной системы и повышение эффективности транспортной инфраструктуры.

Ключевые слова: цифровая экономика, автоматизированная система оплаты, багаж, тарифная политика, QGIS, тарифные участки, тарифные станции, маршрутное такси, экологическая среда, дорожно-транспортные происшествия, пробки.

Annotation: The article examines the significance of a differentiated payment system in public transport, as well as measures to ensure the priority development of public transport within the existing urban transport networks. It also defines tasks aimed at achieving full coverage of users of this system and enhancing the efficiency of the transport infrastructure.

Keywords: digital economy, automated payment system, baggage, tariff policy, QGIS, tariff zones, tariff stations, route taxi, ecological environment, road traffic accidents, congestion.

Введение

В нашей стране активно развивается цифровая экономика, реализуются комплексные меры по широкому внедрению современных информационно-коммуникационных технологий во все отрасли и сферы, прежде всего в государственное управление, образование, здравоохранение, сельское хозяйство и транспорт. В целях ускоренного развития цифровой индустрии в

ISSN 3030-3907

Республике, повышения конкурентоспособности отраслей национальной экономики, а также обеспечения выполнения задач, определённых в Государственной программе по реализации Стратегии действий по пяти приоритетным направлениям развития Республики Узбекистан в 2017–2021 годах в «Год науки, просвещения и развития цифровой экономики», был принят Указ Президента Республики Узбекистан от 5 октября 2020 года № ПФ-6079 «О утверждении стратегии «Цифровой Узбекистан — 2030» и мерах по её эффективной реализации».

В соответствии с Указом, в целях повышения привлекательности общественного транспорта по всей республике и сокращения доли теневой экономики в данной сфере, предусмотрено внедрение автоматизированной системы оплаты в городском пассажирском транспорте общего пользования. Реализация автоматизированной системы оплаты определена в два этапа: на первом этапе — в столице республики, на втором этапе — во всех регионах страны [1].

С 2023 года в городе Андижан в общественном транспорте продолжает функционировать автоматизированная система оплаты АТТО. Разумеется, в Законе Республики Узбекистан от 25 апреля 1997 года № 419-I «О городском пассажирском транспорте» установлены правила перевозки пассажиров и багажа в городской транспортной сети. Кроме того, согласно статье 15 данного Закона, перевозка отдельных категорий граждан на льготных условиях осуществляется за счёт государственного бюджета. [2].

На основании данных правил в городской транспортной сети при осуществлении электронных платежей были внедрены социальные карты. Так какова же сегодня роль социальных карт в городском транспорте?

АНАЛИЗ ЛИТЕРАТУРЫ И МЕТОДЫ

В соответствии с Законом Республики Узбекистан «О регулировании бесплатного пользования городским пассажирским транспортом» право на бесплатное пользование городским пассажирским транспортом (за исключением такси) предоставляется следующим категориям граждан: военнослужащим — участникам войны 1941–1945 годов, инвалидам войны 1941–1945 годов и лицу, сопровождающему инвалида I группы войны, лицам, награждённым орденами и медалями за самоотверженный труд в тылу и безупречную военную службу в годы войны 1941–1945 годов, гражданам из числа бывших интернационалистов — участников боевых действий в Республике Афганистан и на территориях других стран, военнослужащим срочной службы, а также военнослужащим из числа рядовых и сержантов, проходящих службу по контракту, лицам, заболевшим лучевой болезнью и перенёсшим последствия катастрофы на Чернобыльской АЭС, незрячим

ISSN 3030-3907

инвалидам и лицам, сопровождающим незрячих инвалидов во время поездок [3].

Вместе с тем предусмотрено предоставление льготных транспортных карт пенсионерам, лицам с инвалидностью, школьникам и студентам, которые дают право на льготный проезд в городском пассажирском транспорте (за исключением маршрутных и немаршрутных такси).

Структура тарифной политики каждого города отражает его уникальную инфраструктуру, демографическое и социальное положение, а также политическую систему. Преимущества внедрения дифференцированных тарифов определяются затратами клиентов, простотой и гибкостью оплаты.

Стандартный тариф не отражает различные уровни услуг в рамках обслуживания и может не привести к наибольшей доле транзитного режима. Для балансирования привлекательности мультимодальных видов общественного транспорта при установлении базовых уровней тарифов необходимо использовать подход с опорными тарифами [4].

При применении дифференцированного тарифа в общественном транспорте автобусный маршрут делится на тарифные участки или тарифные станции. Длина тарифных участков может быть одинаковой либо различной. Более короткие участки могут располагаться на проблемных отрезках маршрута. Исходя из этого, при формировании дифференцированного тарифа необходимо учитывать совпадение пассажиропотока и сети маршрутов [5].

Результаты

На основании полученных статистических данных, в городе Андижан в 2023–2024 учебном году количество общеобразовательных учреждений составило 77 [6]. Вместе с тем, в 2023–2024 учебных годах по сравнению с 2020–2021 учебными годами число учащихся увеличилось на 72 % (рисунок 1).

ISSN 3030-3907

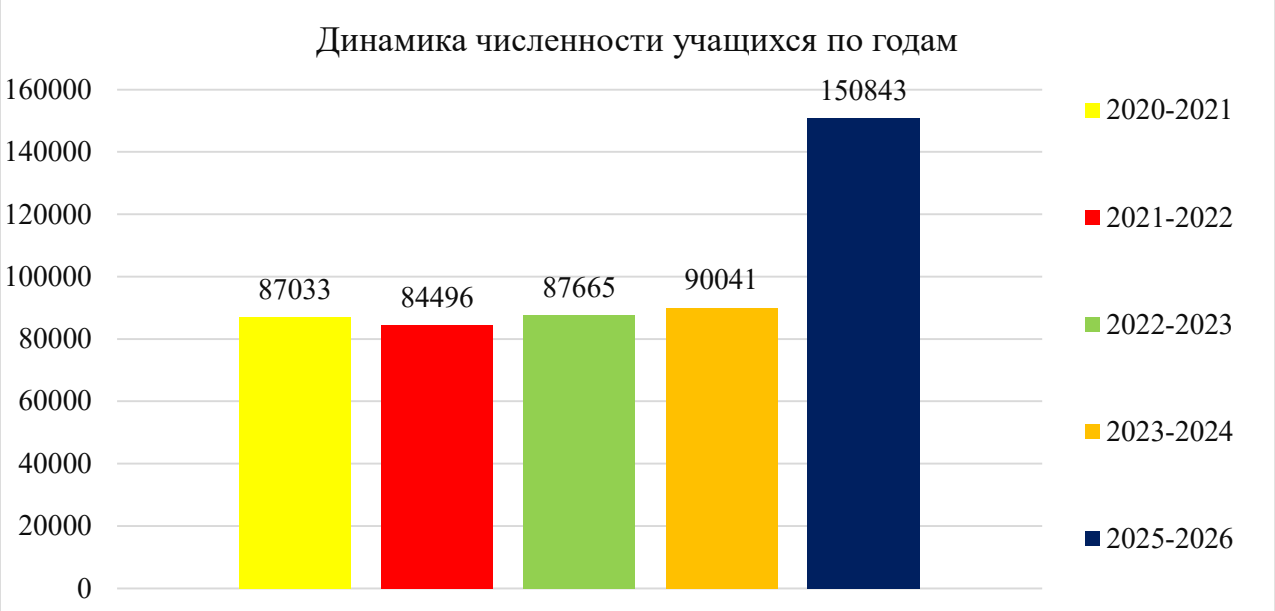


Рисунок 1. Изменение числа учащихся в общеобразовательных школах города Андижан по учебным годам.

Кроме того, ввиду того что город Андижан граничит с районами Алтынкуль и Андижан, наличие общеобразовательных школ в данных территориях делает актуальным перевозку пассажиров по данным направлениям с применением дифференцированных тарифов.

ОБСУЖДЕНИЕ

В результате проведённых исследований в первую очередь был проанализирован маршрут общественного транспорта города Андижан. На сегодняшний день в городе Андижан функционируют 9 маршрутов общественного транспорта, а именно: маршрут №1 «Гульшан — Центральная городская больница», маршрут №8 «Тахтакуприк — Жахонский рынок», маршрут №11 «Старый город — Бустон», маршрут №21 «Мирзаев — Жахонский рынок», маршрут №22 «Пистамазар — Центральная городская больница», маршрут №35 «Чилонмазар — Старый город», маршрут №75 «Пистамазар — 36-й пост», маршрут №55 «Заврак ГЭС — Жахонский рынок» и маршрут №94 «Мундуз — Институт сельского хозяйства» (рисунок 2).

ISSN 3030-3907

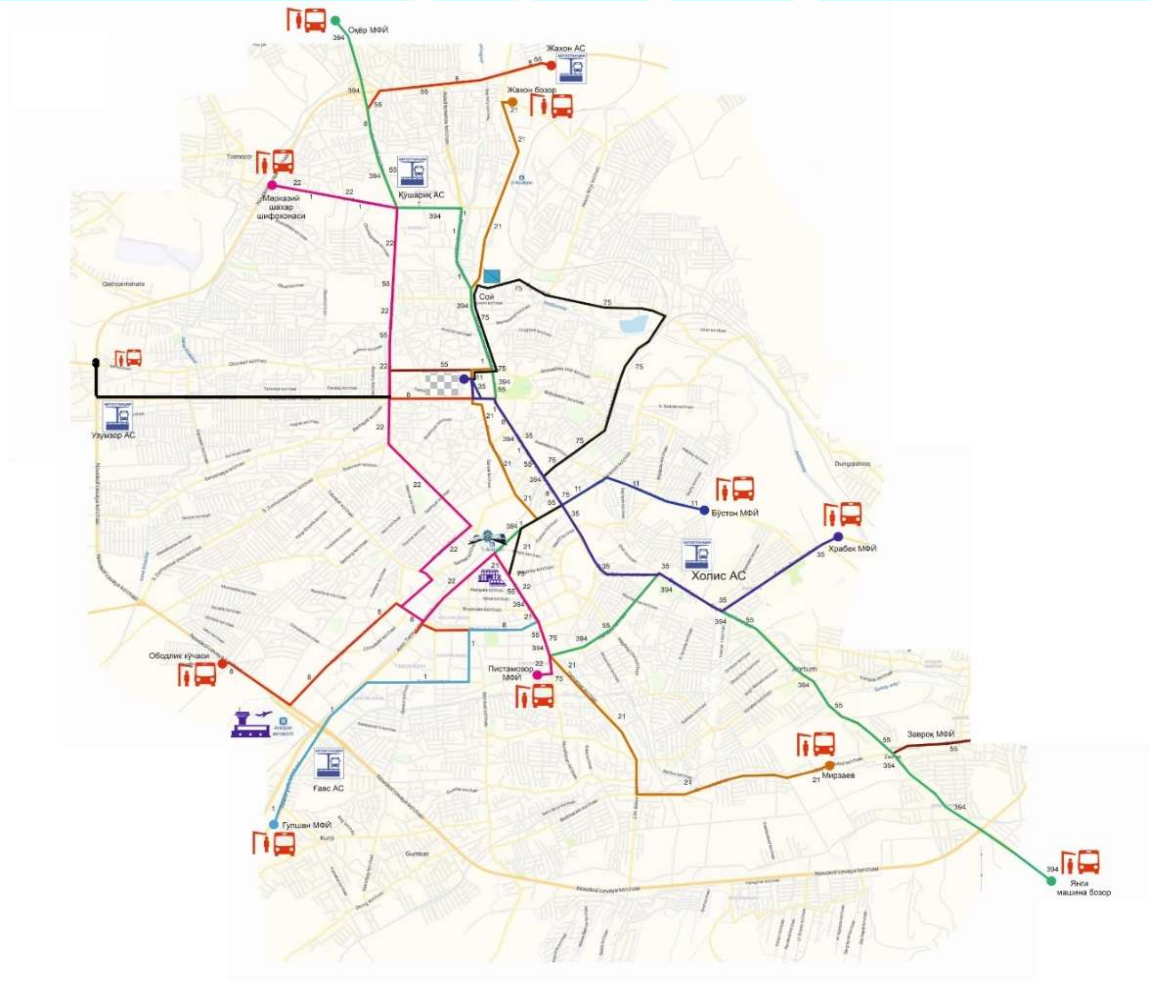


Рисунок 2. Сеть маршрутов общественного транспорта города Андижан.

Поскольку существующая сеть маршрутов проходит преимущественно по центральным улицам города, это снижает возможность полного охвата пассажиропотока при дифференцированном тарифе. На сегодняшний день на территории города обучается более 35 тысяч студентов высших учебных заведений. В районах, где расположены ВУЗы, движение общественного транспорта полностью налажено. Однако из 77 общеобразовательных школ, расположенных в городской зоне, охвачено лишь 28 процентов. В общеобразовательных школах региона обучается более 90 тысяч учеников. Ниже приведены адреса расположения общеобразовательных школ на платформе QGIS (рисунок 3).

ISSN 3030-3907

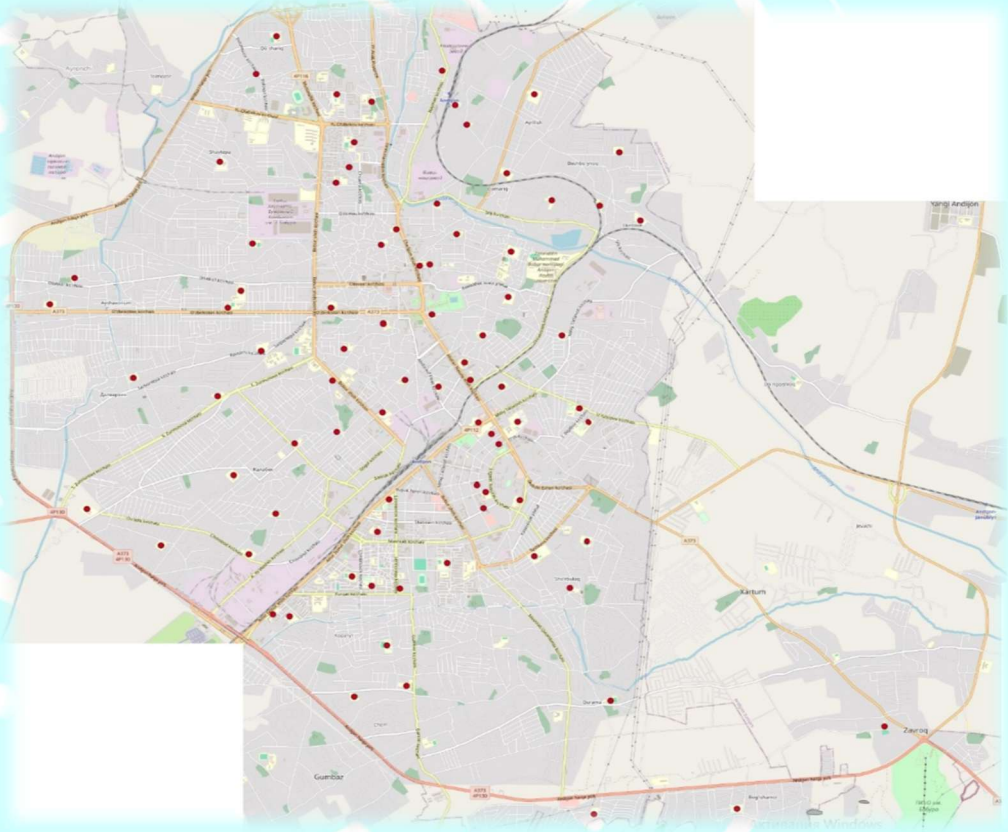


Рисунок 3. Геолокации общеобразовательных школ, расположенных в городе Андижан и соседних районах.

Применение дифференцированных тарифов позволяет привлечь социальные слои населения к пользованию общественным транспортом, снизить загруженность маршрутов и обеспечить приоритет общественного транспорта.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В городе Андижан применение дифференцированных тарифов создаёт возможность более эффективного перераспределения существующих пассажиропотоков в пользу общественного транспорта. В результате привлекательность маршрутных такси (типа «Дамас»), которые сегодня занимают значительную долю перевозок, постепенно снижается, а приоритет общественного транспорта возрастает. Это, в свою очередь, способствует сохранению экологической среды города от ухудшения, снижению числа дорожно-транспортных происшествий и предотвращению образования транспортных заторов.

Кроме того, внедрение дифференцированных тарифов и развитие системы общественного транспорта создают благоприятные условия для оптимизации деятельности предпринимателей, инвестирующих в данную сферу. В перспективе это станет основой для привлечения дополнительных инвестиций и расширения парка общественного транспорта в регионе, что

ISSN 3030-3907

обеспечит более высокий уровень транспортного обслуживания населения и устойчивое развитие городской инфраструктуры.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Указ Президента Республики Узбекистан от 5 октября 2020 года № ПФ-6079 «О утверждении стратегии «Цифровой Узбекистан — 2030» и мерах по её эффективной реализации». https://lex.uz/ru/docs/-5030957;.
2. Закон Республики Узбекистан от 25 апреля 1997 года № 419-I «О городском пассажирском транспорте https://lex.uz/docs/-10943?ONDATE2=02.09.2022&action=compare;.
3. Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан от 16 сентября 2022 года № 507 «Об утверждении административного регламента предоставления государственных услуг по выдаче льготных транспортных карт, предоставляющих право бесплатного проезда отдельным категориям граждан в городском пассажирском транспорте» https://lex.uz/uz/docs/-6197967;.
4. I.AZIMOV, SH YAKUBBEKOV, M.O‘RMONJONOV, SH.ODILJANOV, S.ABDURASULOV, РАЗРАБОТКА ДИФФЕРЕНЦИАЛЬНЫХ ТАРИФОВ НА ГОРОДСКОЙ ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ. https://cyberleninka.ru/article/n/razrabotka-differentsialnyh-tarifov-na-gorodskoy-obschestvennyy-transport;.
5. Е.В. Будрина, А.С Лебедева. Исследование инновацирных систем оплаты проезда на общественном транспорте.
6. Официальный сайт Андижанского областного управления Государственного комитета Республики Узбекистан по статистике. https://www.andstat.uz/uz/rasmiy-statistika/social-protection-2 ;.

ISSN 3030-3907