



ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА В ГОРОДЕ ТАШКЕНТ.

Назаров А.А.

ассистент кафедры «Транспортная логистика»

E-mail: akmaln_88@mail.ru

Tashkent State Transport University.

Nazarov A.A.

Assistant at the Department of Transport Logistics

E-mail: akmaln_88@mail.ru

Ташкентский государственный транспортный университет.

<https://doi.org/10.5281/zenodo.13922638>

ARTICLE INFO

Qabul qilindi: 01- Oktyabr 2024 yil

Ma'qullandi: 05- Oktyabr 2024 yil

Nashr qilindi: 12- Oktyabr 2024 yil

KEYWORDS

Транспорт, подвижной
состав, показатели,
Тошшахархизмат,
электробус, город, автобус,
скорость, трафик.

ABSTRACT

На сегодняшний день с ростом населения также растет число городских жителей что влечет за собой потребность в развитии пассажирского транспорта. В статье рассмотрены перспективы, проблемы и требования городского пассажирского транспорта на примере города Ташкента.

Введение: В жизни современного города важной составной частью стал пассажирский транспорт, задача которого обеспечение потребности населения в перевозках при систематическом улучшении качества обслуживания пассажиров. Транспортная подвижность жителей и средняя дальность их поездок растет по мере роста численности и городской территории.

Это влечёт за собой потребность в улучшении качества городского транспорта. В привлечении новых марок подвижного состава отвечающим современным требованиям, которые соответствуют современным городским условиям.

Методы: Если рассмотреть этот вопрос на примере города Ташкента, то в первую очередь нужно сравнить показатели городского транспорта за последнее время. Сравнив данные можно будет придти к выводу что именно будет более приемлемым для развития городского транспорта.

Год / Показатели	2019	2020	2021	2022	2023
Среднесписочная численность подвижного состава(ед)	1308,5	1028,9	1169,3	1237,4	1797,6
Количество пассажиров(тыс. пасс.)	219234,9	122037,2	144332,2	144840,1	242833,5
Выработка на 1 м.час.	3199	39315,5	48137,5	2885	57997,9
Количество рейсов	4176286	2808948	3875179	3673114	7994834

При сравнении показателей городского транспорта города Ташкента за промежуток с 2019 по 2023 г.г. то можно увидеть следующее.

В частности, среднесписочная численность подвижного состава в 2019 году составляет 1308,5, а в 2020 году – 1028,9. В 2021 году он составил 1169,3, в 2022 году – 1237,4, в 2023 году – 1797,6. Видно, что в первые четыре года наблюдалось снижение показателей. В 2020 году это произошло из-за карантина. В 2023 году показатель достиг своего пика.

Количество пассажиров составило 219234,9 в 2019 году, 122037,2 в 2020 году, 144332,2 в 2021 году, 144840,1 в 2022 году и 242833,5 в 2023 году, где наблюдается снижение количества пассажиров с 2019 по 2022 год. В 2020 году данное снижение показало минимальный показатель и достигла высшей точки к 2023 году

Выработка на 1м.час составила 3199 м/ч в 2019 г., 39315,5 м/ч в 2020 г., 48137,5 м/ч в 2021 г., 2885 м/ч в 2022 г. и 57997,9 м/ч в 2023 г. Таким образом, годовой прирост резко снизился в 2022 году и достиг минимального значения в этом году. Пика он достигнет к 2023 году.

Количество рейсов составило в 2019 году 4 176 286, в 2020 году – 2 808 948, в 2021 году – 3 875 179, в 2022 году – 3 673 114, в 2023 году – 7 994 834. Можно сделать вывод, что количество рейсов из-за карантина резко сократилось в 2020 году, но увеличилось в последующие годы и достигло пика в 2023 году за счёт нормализации количество рейсов и их последующее увеличение что является следствием возрастания потребности в городском транспорте.

Увеличения самого главного показателя то есть количество пассажиров влечёт за собой увеличение среднесписочное количество подвижного состава. Также возросло количество рейсов и соответственно производительность.

Результаты и обсуждения:

В последние года в АО Тошшахартрансхизмат делают упор на закупки электробусов. На состояние 1 июня 2024 года общая количество элетробусов YUTONG составило 332.

Электробус – вид транспорта, использующий в качестве источника энергии электричество, а в качестве привода – тяговый электродвигатель. Основными его преимуществами перед автобусом с ДВС являются более высокая производительность и экологичность. Практически любой двигатель можно заменить электрическим. Соответственно любое транспортное средство, работающее на ДВС, дизельном двигателе и др., может использовать в качестве тяги и электрический двигатель.

Электробус – наиболее безопасный и экологичный вид транспорта. По сравнению с автобусом, оборудованным двигателем внутреннего сгорания, работающем на бензине, дизельном топливе или газе, электробус обладает рядом несомненных преимуществ. Он практически бесшумен, прост в управлении, надежен и долговечен. Эксплуатация электробуса обходится гораздо дешевле, чем эксплуатация обычного автобуса с ДВС. Главное же достоинство электробуса – экологическая безопасность без привязки к проводам. Это особенно важно в городских условиях, где изза выхлопных газов многочисленных автобусов, особенно в час пик горожанам буквально нечем дышать, ведь по количеству выбросов отравляющих веществ в окружающую среду один пассажирский автобус приравнивается к 343 легковым автомобилям. Электробусы эксплуатировать выгоднее, чем строить сеть для троллейбусов или прокладывать трамвайные пути. Трамвай изживает себя, потому что имеет большую стоимость прокладки рельсов. Трамвайные рельсы занимают полезную площадь дорог, доставляют немало неудобств автомобилистам при переезде трамвайных путей.

Освободившуюся от рельсов площадь можно использовать для расширения проезжей части, а крайние полосы – как выделенные полосы для курсирования электробусов, что увеличит скорость их трафика.

Эксплуатация троллейбусов проигрывает электробусам: большие потери на тепло в проводах, загромождение городов проводами, малая маневренность, низкая скорость, не отвечающая современному ритму городов. Обрыв в сети проводов приводит к остановке всех троллейбусов, находящихся на линии.

Электродвигатели электробусов имеют гораздо больший КПД – до 90–95%, по сравнению с ДВС автобусов – 22–42%. Помимо маленького КПД, в традиционных автобусах с ДВС есть потери КПД в трансмиссии, карданных валах и мостах.

ДВС автобусов, особенно работающие на дизельном топливе, являются источником возникновения вибраций, передающихся кузову автобуса и пассажирам. Электродвигатели электробусов динамически уравновешены.

Благодаря отсутствию ДВС, трансмиссии, карданных валов, мостов и выхлопной системы, компоновка электробусов может быть намного разнообразнее и позволяет установить абсолютно плоский пол.

Снаряженная масса электробуса остается одинаковой и не зависит от заряда аккумуляторных батарей. У автобусов с ДВС снаряженная масса меняется в зависимости от наполненности топливного бака. Электрический ток для зарядки электробуса во всем мире одинаковый, а градации до требуемых значений выравниваются на зарядной станции. Качество углеводородного топлива во всем мире разное, например, в российской нефти содержится большое количество серы, и перерабатывать ее намного сложнее, чем нефть из стран Персидского залива.

Среди преимуществ электробусов – низкая пожароопасность и взрывоопасность при возникновении аварийных ситуаций. Современные аккумуляторные батареи безопасны, они не горят и не выбрасывают токсичные вещества, даже если проделать в них сквозные отверстия. Последствия пожара в случае с автобусом, оборудованным ДВС, более страшные, поскольку в них есть большие баки с дизельным топливом – легковоспламеняющейся жидкостью

Электробусы не загрязняют воздух в городе выхлопными газами, это положительно сказывается на здоровье людей и экологической обстановке в городах, что, в свою очередь, оказывает влияние на рост экономики.

Также по городу Ташкенту принимаются меры по выделению отдельной полосы для перемещения автобусов что уменьшает задержку рейса на возникших пробках.

Вывод: На сегодняшний день город Ташкент и численность его население растёт, прибавился, роён «Янги хаёт», численность населения превысила 3 миллиона, а плотность населения приходится 7994 на кв км.

Как вывод можно сказать, что использование современных видов транспорта повышает эффективность городского транспорта города Ташкента.

Литература:

1. Вукан Р.Вичук «Транспорт в городах удобных для жизни». Челябинск издательство ЮУрГУ 2005 г.
2. О.Н.Ларин «Организация пассажирских перевозок», Территория будущего 2011 г.
3. Кулев Андрей Владимирович «Оптимизация маршрутов пассажирского транспорта в городе» Диссертация на соискания учёной степени кандидата технических наук. Орел 2015 г.
4. Glen Weisbrod “Economic impact of public transportation investment” Economic Development Research Group, Inc. 2 Oliver Street, Boston, MA 02109 October 2009.
5. Рахматуллина А.Н. «Методическое положение повышение качества услуг городского общественного транспорта» диссертация на соискание учёной степени кандидата экономических наук. Самара 2014.
6. Миротин Л.Б. «Логистика. Общественный пассажирский транспорт» Изд. “Экзамен”, 2014 г.
7. Вучик, В.Р. Транспорт в городах, удобных для жизни / пер. с англ. А.
8. Калинина; под научн. ред. М. Блинкина. -М.: Издательский дом «Территория будущего», 2011
9. А.В. Методика организации маршрутной сети городского пассажирского транспорта общего пользования /А.Н. Новиков, А.В.
10. Кулев, М.В. Кулев, Н.С. Кулева // Мир транспорта и технологических машин. -2015. - № 1 (48).
11. Касым А.Е. «Повышение эффективности управления городским пассажирским транспортом», 2010 г.
<https://tashbus.uz/>.