

# ОЦЕНКА ТЕКУЩЕЙ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ

Текущая политика вносит заметный вклад, но ее недостаточно для достижения климатических целей Ташкента.

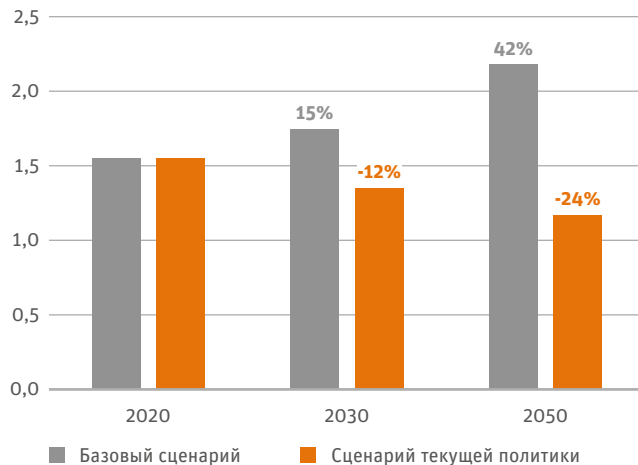
## ТЕКУЩИЕ НАПРАВЛЕНИЯ ПОЛИТИКИ:

- Новая система «пул» для распределения доходов
- Расширение сети метро и реструктуризация автобусных маршрутов
- Крупномасштабное обновление автобусного парка электробусами
- Приоритетные полосы для автобусов на всех магистральных маршрутах
- Внедрение платных парковок
- Развитие велосипедной и пешеходной сетей

Команда ITF прогнозирует связанные с транспортом выбросы CO2 в Ташкенте с 2020 по 2050 год по двум сценариям:

- **Базовый сценарий:** отсутствие политических мер
- **Сценарий текущей политики:** реализация запланированных политических решений

## Годовые выбросы CO2 от пассажирского транспорта по сценариям (млн. тонн)



## Сценарий текущей политики в цифрах

**-66%**   **70%**   **15%**

Сокращение выбросов CO2 к 2050 году по сравнению с Базовым сценарием

Доля парка электрических автобусов в 2050

Увеличение модальной доли общественного транспорта в 2050 году по сравнению с Базовым сценарием

Текущая политика изменяет основную траекторию выбросов. Однако ее влияние ограничено. Меры удовлетворяют растущий транспортный спрос более устойчивым способом, в основном за счет улучшения услуг общественного транспорта. Сохраняющаяся высокая доля моторизованных видов транспорта и отсутствие мультимодальности сдерживают положительные результаты.

# ПОЛИТИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ДЛЯ ТАШКЕНТА



## ПЛАНИРОВАНИЕ И ФИНАНСИРОВАНИЕ

- Реорганизовать системное руководство и создать **Управление столичного транспорта (УСТ)**
- Принять **План устойчивой городской мобильности (SUMP)**
- Улучшить и **диверсифицировать источники финансирования** общественного транспорта
- Модернизировать закупки путем введения **контрактов, стимулирующих качество**
- Организовать **планирование и разработку политики в области транспорта на основе данных**
- Интегрировать **развитие землепользования и транспорта**



## УСЛУГИ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

- Создать **иерархическую и интермодальную сеть общественного транспорта** для увеличения пассажиропотока и удовлетворения будущего спроса
- **Преобразовать неформальные услуги общественного транспорта** для усиления транспортного предложения и улучшения связанности
- Внедрить **новую структуру тарифов** с единым билетом для беспересадочных поездок



## ПОДДЕРЖИВАЮЩАЯ МОБИЛЬНОСТЬ

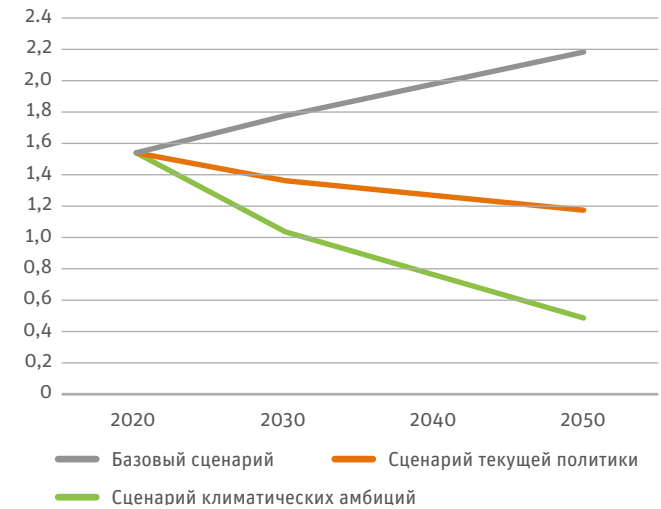
- **Формализовать рынок такси** и снизить его конкурентоспособность
- Использовать **микромобильность, совместную мобильность и цифровизацию** для удобной мультимодальной интеграции
- **Регулировать использование частного транспорта** для получения максимальных выгод от устойчивой городской мобильности

# ПУТЬ К ДЕКАРБОНИЗАЦИИ

Успешная реализация амбициозных политических мер позволит значительно сократить выбросы CO2.

**Сценарий климатических амбиций** основывается на усовершенствованных текущих политических мерах и новых мерах из передового международного опыта.

## Годовые выбросы CO2 от пассажирского транспорта по сценариям (млн. тонн)



Политические меры **сценария климатических амбиций** позволяют добиться **сокращения выбросов CO2 на 68%** в 2050 году по сравнению с 2020 годом.

## Сценарий климатических амбиций в цифрах

**-44%**   **50%**   **87%**

Сокращение выбросов CO2 к 2050 году по сравнению с текущей политикой

Доля транспорта с нулевым уровнем выбросов выхлопных газов в 2050 году

Модальная доля устойчивых видов транспорта в 2050 году

Основные выводы сценария:

- Более **экологичные транспортные средства** необходимы для значительного сокращения выбросов
- Продвижение **совместной и активной мобильности** является ключевым фактором для диверсификации вариантов устойчивого транспорта
- **Планирование землепользования** может сдерживать рост спроса на транспорт и способствовать декарбонизации

Дополнительные преимущества амбициозных путей декарбонизации включают: **снижение заторов**, повышение **безопасности движения**, положительное воздействие на **здоровье**, повышение **социальной активности** и **экономический рост**.

# МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ

Международный транспортный форум (МТФ) при ОЭСР - это межправительственная организация, в которую входят 64 страны-члена. Он выступает в качестве аналитического центра по вопросам транспортной политики, охватывающей все виды транспорта.

Миссия МТФ заключается в содействии более глубокому пониманию роли транспорта в экономическом росте, экологической устойчивости и социальной интеграции, а также в повышении общественной значимости транспортной политики. МТФ выступает в качестве платформы для обсуждения вопросов транспортной политики, где анализируются тенденции, происходит диалог и обмен знаниями между лицами, принимающими решения в сфере транспорта, а также гражданским обществом.

## SIPA

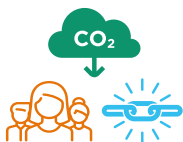
МТФ выполняет транспортную часть «Программы устойчивой инфраструктуры в Азии» (SIPA) - четырехлетней программы (2021-25 гг.) под руководством ОЭСР по стимулированию перехода к более чистым энергетическим, транспортным и промышленным системам в Центральной и Юго-Восточной Азии.

Вклад МТФ в исследование SIPA сосредоточен на развитии устойчивой транспортной инфраструктуры в регионе, причем исследования охватывают региональный и национальный уровни.

## НАЦИОНАЛЬНАЯ ДОРОЖНАЯ КАРТА ДЛЯ УЗБЕКИСТАНА

В рамках исследования национальной дорожной карты для Узбекистана разработаны пути декарбонизации для городского пассажирского транспорта в Ташкенте. В нем особое внимание уделяется роли общественного транспорта и его развитию. Исследование состоит из четырех частей:

- Обзор существующей среды городского транспорта в Ташкенте
- План улучшения городской мобильности в Ташкенте
- Количественная оценка путей декарбонизации для Ташкента с использованием индивидуальной транспортной модели
- Резюме лучших практик и политических рекомендаций для низкоуглеродного транспорта в Ташкенте



## Контакты

### МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ

2 rue André Pascal  
F-75775 Paris Cedex 16  
+33 (0)1 73 31 25 00  
[contact@itf-oecd.org](mailto:contact@itf-oecd.org)

### КОМАНДА SIPA-T

#### Гуиненг Чен

Руководитель транспортной программы  
[guineng.chen@itf-oecd.org](mailto:guineng.chen@itf-oecd.org)

#### Ярослав Холодов

Менеджер проекта  
[yaroslav.kholodov@itf-oecd.org](mailto:yaroslav.kholodov@itf-oecd.org)

#### Маллори Труве

Аналитик городской мобильности  
[mallory.trouve@itf-oecd.org](mailto:mallory.trouve@itf-oecd.org)

## Подробнее об исследовании

Вебсайт МТФ SIPA-T



# Пути декарбонизации городской мобильности Ташкента

## Краткое содержание проекта



Supported by:



on the basis of a decision  
by the German Bundestag

