

DOI - 10.32743/UniTech.2022.97.4.13343

**АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ СТРАТЕГИИ  
ЭКОЛОГИЧЕСКИ УСТОЙЧИВОГО ТРАНСПОРТА****Шадиметов Юсуфжан Шадиметович**

д.ф.н., профессор  
Ташкентского государственного транспортного университета,  
Председатель Общественного совета при Госкомэкологии Республики Узбекистан,  
Республика Узбекистан, г. Ташкент  
E-mail: [shadimetov3@mail.ru](mailto:shadimetov3@mail.ru)

**Айрапетов Дмитрий Алексеевич**

ассистент  
Ташкентского государственного транспортного университета,  
Республика Узбекистан, г. Ташкент  
E-mail: [ayrapetov92@mail.ru](mailto:ayrapetov92@mail.ru)

**CURRENT ISSUES IN THE STRATEGY  
FOR ENVIRONMENTALLY SUSTAINABLE TRANSPORT****Yusufzhan Shadimetov**

Doctor of Philological Sciences,  
Professor of the Tashkent State Transport University,  
Chairman of the Public Council under the State Committee  
for Ecology of the Republic of Uzbekistan,  
Republic of Uzbekistan, Tashkent

**Dmitriy Ayrapetov**

Assistant  
of Tashkent State Transport University,  
Republic of Uzbekistan, Tashkent

**АННОТАЦИЯ**

В статье рассматриваются актуальные проблемы стратегии экологически устойчивого транспорта. Одной из важнейших особенностей современной транспортной политики является снижения его негативного влияния на окружающую среду и здоровье населения. Это особенно актуально для стран Центральноазиатского региона, которые расположены на пересечении Великого шелкового пути и, как предполагается, примут на себя высокую долю растущего объема евроазиатских транспортных перевозок.

**ABSTRACT**

The article discusses current issues of the strategy of environmentally sustainable transport. One of the most important features of modern transport policy is to reduce its negative impact on the environment and public health. This is especially true for the countries of the Central Asian region, which are located at the intersection of the Great Silk Road and are expected to take on a high share of the growing volume of Euro-Asian transport.

**Ключевые слова:** устойчивый транспорт. Великий шелковый путь, природные экосистемы, стратегия, цели устойчивого развития.

**Keywords:** sustainable transport. The Great Silk Road natural ecosystems, strategy, sustainable development goals.

Одной из важнейших особенностей современной транспортной политики является требование соответствия транспорта целям устойчивого развития, необходимости снижения его негативного влияния на окружающую среду и здоровье населения. Это особенно актуально для стран Центральноазиатского региона, которые расположены на пересечении Великого шел-

кового пути и, как предполагается, примут на себя высокую долю растущего объема евроазиатских транспортных перевозок [1].

Уже сейчас страны региона имеют довольно развитую транспортную коммуникацию, растущий объем пассажиро- и грузоперевозок. Например, только в Узбекистане состав парка дорожно-транспортных средств составляет более 3,1 млн. ед. автомобилей, из

них 82% - легковые автомобили, 14% грузовые автомобили и 4% автобусы. Подобная тенденция увеличения общего количества подвижного состава наблюдается и в других странах региона.

Такая мощная нагрузка на хрупкую экосистему региона в условиях жаркого климата оказывает крайне негативное влияние на природные экосистемы и здоровье населения и требует создания целостной стратегии экологически устойчивого транспорта [2]. В целом, актуальность разработки такой единой стратегии вызвана следующими обстоятельствами:

1. Нанесением ущерба окружающей среде и здоровью человека со стороны транспорта, а также необходимостью снизить воздействие этих факторов в соответствии с экологическими задачами и поддерживать их в допустимых пределах, особенно в отношении атмосферного загрязнения, шума и эмиссии парниковых газов;

2. Особой ситуацией, сложившейся в регионе Центральной Азии, где пересекаются транспортные маршруты многих стран и где имеются высокий потенциал увеличения объема транспортных перевозок, особенно транзитных.

3. Высоким уровнем внешних экологических и социальных издержек, которые до сих пор не возмещаются загрязняющими видами транспорта, что ведет к нарушениям на рынке транспорта и ослабляют конкурентоспособность экологически безопасных видов транспорта;

4. Настоятельной необходимостью внедрения принципа устойчивого развития на транспорте, а также необходимостью сделать транспорт экологичным;

5. Климато-географической особенностью региона, необходимостью разработки адаптационных механизмов к условиям окружающей среды в транспортной системе;

6. Необходимостью реализации решений конференции ООН по окружающей среде и развитию (ЮНСЕД), состоявшейся в Рио-де Жанейро в 1992 году, паневропейской конференции ООН по населенным пунктам (Хабитат-2), проходившей в Стамбуле и других решений международных форумов, относящихся к сфере транспорта и экологии.

За последнее столетие автомобильный, железнодорожный и воздушный виды транспорта преобразили облик нашего мира. Сспособствуя беспрецедентному увеличению числа туристических и деловых поездок и открывая широкий доступ к новым товарам и услугам, современный транспорт во многих аспектах улучшил возможности передвижения людей и сделал грузовые перевозки на большие расстояния самым обычным явлением. Помимо того, современный транспорт содействует развитию современных форм отдыха и досуга, а также расширению торговли. Индустрия транспорта сама стала одним из столпов современной экономики.

В силу этих обстоятельств долгое время считалось, что потребление транспортных услуг непосредственно связано с экономическим ростом. Вместе с тем, наряду с существенным вкладом в повышение качества жизни, новые виды транспорта принесли и новые проблемы. По мере того, как автомобиль все

больше становился неотъемлемой частью повседневной жизни, увеличивалось число автомобильных аварий [3].

С распространением автомобильного транспорта возросли загрязнения атмосферы и шумовое загрязнение, появились и другие отрицательные аспекты воздействия на здоровье человека и состояние окружающей среды. Особую тревогу вызывают канцерогенный, тератогенный и эмбриотоксический характер вредных выхлопных газов автомобилей. За последние годы отмечается тенденция роста раковых заболеваний, врожденных аномалий у детей в регионах с большим потоком транспорта. На фоне свинцового отравления у детей отмечаются поражения костно-мозговой системы.

Несмотря на все более очевидные экологические проблемы, порожденные эксплуатацией автомобильного транспорта, рост мирового парка автомашин и их пробег продолжают увеличиваться беспрецедентными темпами. При такой динамике предполагаемый взлет потребления транспортных услуг в ближайшее десятилетие еще более усугубит нынешние экологические проблемы и оставит грядущим поколениям весьма сомнительное наследие, ибо транспорт не только обостряет экологические проблемы, но и порождает их. Поэтому ясно, что структурный характер передвижения на пассажирском и грузовом транспорте, в долгосрочном плане, является экологически неустойчивым [4].

Современные виды транспорта изменили мир во многих отношениях. Чтобы они окончательно не изуродовали его, сведя тем самым на нет все те блага, которые они привнесли в нашу жизнь, необходимо изменить сложившиеся тенденции в потреблении транспортных услуг и произвести конструктивную модификацию средств транспорта, с тем, чтобы они в конечном счете не угрожали здоровью человека и состоянию окружающей среды [5,6].

Экологически устойчивый транспорт (ЭУТ). Для того, чтобы транспортные перевозки в нынешнем столетии не ставили под угрозу здоровье и благополучие людей, мы должны отказаться от традиционных подходов и найти качественно новые решения, сочетающие программные и технологические аспекты. Уже выдвинуто много новаторских предложений и ведется множество исследований. Но времени остается все меньше. Как подчеркивается в Повестке дня на 21 век, принятой ЮНСЕД, ключевой для будущего развития транспорта должна быть «устойчивость». Понятие «экологически устойчивый транспорт» подразумевает реализацию принципов устойчивого развития в транспортной отрасли экономики. Система устойчивого транспорта, это такая система, при которой:

1. Достигаются общепризнанные цели применительно к здоровью человека и качеству окружающей среды (например, цели, установленные ВОЗ в отношении атмосферных загрязнителей и шума);

2. Целостность экосистем не подвергается существенной угрозе;

3. Не усугубляются такие потенциальные глобальные явления, как изменение климата или разрушение озонового слоя [7].

На наш взгляд, стратегическими подходами обеспечения экологически устойчивого транспорта являются:

1. Интеграция принципов устойчивого развития в транспортную политику, а также установление общих руководящих принципов для перехода к системе устойчивого транспорта.

2. Разработка и утверждение экологических целей норм для транспортной системы.

3. Разработка, распространение и реализация стратегических мер, содействующих переходу к устойчивому пассажирскому и грузовому транспорту включая оценку экологических, экономических и социальных последствий транспортных программ и инфраструктур.

В этих стратегиях должно проводиться различие между снижением спроса на моторизованный транспорт, развитием средств с меньшей степенью загрязнения среды и, наконец, применением инновационных технологий. Кроме того, необходимо содействовать повышению общественного сознания в отношении устойчивого транспорта.

В целях выявления важнейших предпосылок для развития устойчивого транспорта необходимо:

- смоделировать сценарии, предусматривающие принятие различных, по своему характеру, мер снижения негативных факторов воздействия транспорта на среду;

- подготовить обзор и анализ прошлой и нынешней ситуации в сфере окружающей среды и транспорта, а также в сфере экологической и транспортной политики;

- представить перспективный обзор развития транспорта до 2020 года и на более отдаленную перспективу, а также его воздействия на окружающую среду региона Центральной Азии;

- разработать и смоделировать сценарий экологически устойчивого транспорта, используя ключевые показатели разработанные ОЭСР и ЮНЕП.

В апреле 2019 года в Пекине Президент Узбекистана Ш.Мирзиёев, выступая на международном форуме «Один пояс, один путь», выдвинул ряд инициатив по повышению транспортно-логистического потенциала Центральной Азии, достижению продовольственной безопасности через «зеленую экономику», развитию туризма, совместному решению экологических проблем и другим актуальным вопросам. Он отметил актуальное значение формирования экономического коридора Китай — Центральная Азия — Западная Азия. Большие перспективы здесь открываются с запуском автокоридора Ташкент — Андижан — Ош — Иркештам — Кашгар. Стратегическое значение приобретают проекты строительства железных дорог Узбекистан — Кыргызстан — Китай и Мазари-Шариф — Кабул — Пешавар [8].

Авторы данного исследования намерены обосновать и разработать дальнейшие программные выводы и рекомендации по переходу к экологически устойчивому транспорту в Центральной Азии и, по опыту Европейских стран, создать научную основу для формирования проекта «Окружающая среда и транспорт в Центральной Азии».

#### Список литературы:

1. Shadimetov Yu.Sh, Ayrapetov D.A., Ergashev B. Transport, ecology and health // International Journal of Advanced Research in Science, Engineering and Technology. Vol 8, Issue 4, no 33, 2021 – PP. 17226-17230. // URL: <http://www.ijarset.com/upload/2021/april/33-botir-28.PDF>
2. Барханаджян А.Л., Хакимов Р.М., Ибрагимов Б.Д., Собирова Д.К., Абдукаримова Г.У., & Айрапетов Д.А. Проблема использования отходов лакокрасочных материалов и их утилизация. // Известия Томского политехнического университета Инжиниринг георесурсов, 2020, № 331(9), С. 179–185. // URL: <http://izvestiya.tpu.ru/archive/article/view/2821/>
3. Komarov V., Kotsyubinskiy V., Akimova V., Voloshinskaya A. Стратегии «устойчивого транспорта»: лучшие мировые практики (Strategies for ‘Sustainable Transport’: Best International Practices) // SSRN Electronic Journal January 2019 DOI: 10.2139/ssrn.3351824
4. Projet on Enviromentally Sustanable Transport OESD // JSEL «Enviromental Directorate, Paris. 1997., P – 27.
5. Шадиметов Ю.Ш. Айрапетов Д.А., Ниязов Х. Возрастание роли здравоохранения в активизации человеческого фактора // Высшая школа, 2021., №21 С. 22-25.
6. Барханаджян А.Л., Хакимов Р.М., Ибрагимов Б.Д., Тиллаев А., Айрапетов Д.А. Характеристика лакокрасочных материалов для разметки автомобильных дорог на основе местного сырья // Проблемы современной науки и образования 2022 №1 (170) С. 7-11. DOI 10.24411/2304-2338-2022-10101 URL:<https://ipi1.ru/images/PDF/2022/170/karakteristika-lakokrasochnykh.pdf>
7. Бараш Ю.С., Корженевич И.П., Лихопек П.А. Сравнение видов транспорта с учетом устойчивого развития общества // Наука и прогресс транспорта. Вестник Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта. 2009. №28. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sravnenie-vidov-transporta-s-uchetom-ustoychivogo-razvitiya-obschestva>
8. Шадиметов Ю.Ш. Экологическая логистика (Экологистика): Учебник для высших учебных заведений. Ташкент. 2019. С. 268.