

Smart Mobility in Uzbekistan

От реформ общественного транспорта — к доказательному планированию, цифровому управлению и устойчивой мобильности

Главная идея

Узбекистан переходит к национальной рамке smart mobility: решения по маршрутам, инфраструктуре, подвижному составу и инвестициям принимаются на основе данных, моделей, KPI и долгосрочных мастер-планов до 2030–2040 годов.



Текущее положение

Рост городов, автомобилизации и нагрузки на дороги требует новой модели управления мобильностью.

Реформы и результаты

Мастер-планы, брутто-контракты, электронная оплата, обновление парка и прозрачный мониторинг перевозок.

Следующий этап

Масштабирование реформ на агломерации, развитие ITS/ЦОДД, AI-инструмента отрасли и дальнейший переход к электробусам.

Текущее положение: почему нужна новая модель

Транспортные проблемы стали системными: нужны данные, ITS, прозрачные контракты и приоритет общественного транспорта

Рост транспортного спроса

Города и агломерации растут, увеличиваются маятниковые поездки и нагрузка на улично-дорожную сеть.

Необходимость прозрачности

Без единой цифровой базы и real-time мониторинга сложно видеть пассажиропоток, качество рейсов и эффективность маршрутов.

Экологическая нагрузка

Транспорт потребляет топливные ресурсы и влияет на качество воздуха, особенно в крупных городах.



Ответ реформы

- 1 мастер-планы городов и агломераций
- 2 новые маршрутные сети и приоритет общественного транспорта
- 3 брутто-контракты и контроль качества перевозок
- 4 электронная оплата и социальные тарифы
- 5 цифровой мониторинг, ITS, данные и транспортные модели

Реформы уже дают измеримый результат

Первые три года показывают рост сети, обновление парка и повышение доверия к общественному транспорту

+700

маршрутов

+5,2 тыс. км

протяженность сети

+2 400 / +50%

автобусный парк

10 → 6 лет

средний возраст

+1 млн/день

пассажиропоток

+16 п.п.

доля ОТ

Брутто-контракты

По республике сформирована сеть из 418 брутто-маршрутов, из них 282 уже фактически организованы. Реформа переходит от пилотного этапа к масштабному внедрению.

Ташкентский эффект

В Ташкенте действует 169 маршрутов, включая 33 агломерационных. Ежедневно ими пользуются около 1,4 млн пассажиров, включая 221 тыс. на агломерационных направлениях.

+191%

Автобусы

+194%

Рейсы

+280%

Пассажиры

+292%

Выручка

76% → 94%

Качество

Андижанская агломерация: пример доказательного планирования

Цифровая транспортная база и модель позволяют сравнить действующую и предлагаемую маршрутную сеть

Пассажиропоток

+140,6 тыс. пассажиров в день, или примерно +38%.

Охват и сеть

+212,7 км маршрутов и +11 км² зоны 300-метровой доступности.

Вместимость

+27,75 тыс. пассажиро-мест — более чем в 4 раза.

Ожидаемый эффект проекта

-567 тыс. км/сутки

сокращение общего пробега транспорта

-26,6 тыс. м³/сутки

экономия метана

-1,16 млрд сум/сутки

снижение расходов населения

-46,2 т/сутки

сокращение вредных выбросов

156,6 тыс. жителей

доступ к льготным социальным тарифам

Следующий этап: масштабирование реформ, ITS и AI-инструмент отрасли

Цель — сделать общественный транспорт основой городской и агломерационной мобильности, а решения — управляемыми по данным

Масштабирование

Перевод всех городских маршрутов на брутто-контракты: с 282 до 418 маршрутов. Запуск 90 новых агломерационных маршрутов.

Качество сервиса

Безналичная оплата, регулярность движения, прозрачная выручка, контроль KPI и понятные социальные тарифы для пассажиров.

Зеленая мобильность

Закупка 1 800 новых автобусов, расширение электробусов и планирование зарядной инфраструктуры для снижения топлива, выбросов и нагрузки на ресурсы.

AI-инструмент транспортной отрасли

Единая аналитическая платформа для принятия решений на основе данных

Данные

маршруты, платежи, GPS, пассажиропоток, скорость, аварийность, ITS

Модель

оценка сценариев, доступности, загрузки дорог и спроса

Решения

маршруты, выделенные полосы, smart corridors, электробусы, инвестиции

KPI

прозрачность, качество, расходы, выбросы и социальный эффект

Ожидаемые эффекты для страны

Реформы общественного транспорта дают транспортный, экономический, социальный и экологический результат

Транспортный эффект

снижение лишнего пробега, разгрузка дорог, повышение регулярности и скорости движения общественного транспорта

Экономический эффект

экономия топлива, снижение транспортных расходов населения и более эффективное использование бюджетных ресурсов

Социальный эффект

доступность для всех групп населения, включая жителей периферии, пожилых людей и маломобильных граждан, льготные тарифы и качество ежедневных поездок

Экологический эффект

снижение выбросов, развитие электробусов и улучшение качества городской среды

Ключевой вывод: smart mobility для Узбекистана — это управляемая, прозрачная, инклюзивная и низкоуглеродная система перевозок, основанная на данных и ориентированная на пассажира.

Спасибо за внимание!