

УДК 338.49

ОПЫТ ИЗУЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ КРУПНОГО ГОРОДА ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ МЕСТ СОЗДАНИЯ ПЛАТНЫХ И БЕСПЛАТНЫХ АВТОСТОЯНОК (НА ПРИМЕРЕ ГОРОДА ИЖЕВСКА)

Сидоров В. П., к.г.н., доц.

*Удмуртский государственный университет,
г. Ижевск, Российской Федерации*

В качестве объекта изучения выступила транспортная система города Ижевска – столицы Удмуртской Республики Российской Федерации с населением более 640 тысяч человек. Конкретнее – параметры распределения возможностей общественного транспорта, загруженности транспортных магистралей, плотности жителей, расположения и вместимости автомобильных стоянок, центров притяжения автотранспорта (автопривлекательных зон). На территории города было выделено около 50 районов жилой застройки, каждый из которых рассматривался как операционно-территориальная единица (ОТЕ) с общим значением одного из вышеуказанных параметров. Для каждой характеристики выявлялись проблемные зоны, где величина параметра либо не соответствовала нормам, либо отличалась в негативную сторону от средней величины, либо была меньше ожидаемого спроса на услуги, оцениваемые этим параметром. Работа включала 5 этапов.

1-й этап: анализ распределения потенциала общественного транспорта по территории Ижевска с определением «проблемных» областей основывался на результатах предыдущих научных исследований [1]. Было выявлено 16 проблемных ОТЕ, находящихся преимущественно в северной, северо-восточной и восточной частях города.

2-й этап: исследование интенсивности транспортного потока на всех крупных улицах Ижевска осуществлялось через прямые наблюдения и видеосъёмку с последующим анализом видеоматериала. Наблюдения велись в утренние и вечерние часы пик (8:00–9:00 и 17:30–18:30 соответственно), а также в периоды с 11:00 до 12:00 и с 14:30 до 15:30. Дополнительно фиксировалось среднее значение автомобильного трафика в течение всего светлого времени суток. Анализировались как общая интенсивность движения, так и количество транспортных средств, пересчитанное в приведенные легковые автомобили.

3-й этап: оценка плотности населения по ОТЕ с учётом текущего уровня автомобилизации. Основой для расчёта численности населения по отдельным ОТЕ и их группам стали данные участковых избирательных комиссий. На картах-схемах, сгруппированных по административным округам города, указаны адреса зданий, количество квартир и число зарегистрированных избирателей. В районах с высотной застройкой численность избирателей подсчитывалась путём сложения соответствующих значений по всем зданиям. После этого итоговый результат умножали на коэффициент, рассчитанный для каждого административного округа. Этот коэффициент определялся на основании доли избирателей среди общего числа жителей.

4-й этап: изучение размещения и ёмкости автомобильных стоянок. Расположение и вместимость наземных оборудованных и стихийных парковочных площадок в Ижевске оценивалось с использованием спутниковых снимков, а также непосредственных наблюдений и измерений на месте.

5-й этап: анализ автоаттрактивности ОТЕ в Ижевске. Автоаттрактивность означает способность объекта притягивать владельцев личных автомобилей и служебного транспорта. Эта возможность ограничивается числом парковочных мест на территории объекта. Чем больше таких мест имеется, тем выше потенциальная автоаттрактивность объекта.

Список использованных источников

1. Научно-исследовательская работа «Исследование пассажиропотока и совершенствование организации маршрутных перевозок пассажирским транспортом на территории города Ижевска в целях подготовки документа планирования». Догадина Н. В., Кашин А. А., Кудрявцев А. Ф. и др. Под общ. руководством Сидорова В. П. – Ижевск: лаборатория «UrbanGEOlab», 2016. – 185 с.

УДК 338.001.36

ESG-ИНДЕКС ДЛЯ ЭКОНОМИЧЕСКИХ СУБЪЕКТОВ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

*Берестенко В. Д., студ., Иношевская Е. А. , студ., Труфина Е. С., студ.,
Груневич Е. С., к.э.н., доц.*

*Витебский государственный технологический университет,
г. Витебск, Республика Беларусь*

В условиях глобального перехода к устойчивой экономике ESG-индексы стали ключевым инструментом для привлечения инвестиций, повышения конкурентоспособности, соответствия международным стандартам.

ESG-индексы – это специализированные индексы, которые используют организации, демонстрирующие высокие показатели в области экологии (Environmental), социальной ответственности (Social) и корпоративного управления (Governance).

В мировой практике ESG-индексы получили значительное распространение. Один из самых известных индексов устойчивого развития является Dow Jones Sustainability Indices (DJSI), который фокусируется на лидерах устойчивого развития, учитывая отраслевые особенности. FTSE4Good Index Series использует более 300 критериев оценки и ориентирован на предприятия, соответствующие экологическим и социальным стандартам. MSCI ESG Indexes анализируют ESG-риски и возможности, выделяя организации с лучшими показателями, как на развитых, так и на развивающихся рынках.

Российские ESG-индексы оценивают прозрачность и результативность устойчивого развития организаций. Рейтинг раскрытия информации об интеграции ЦУР от Российского союза предпринимателей и промышленников анализирует стратегию бизнеса в достижении Целей ООН, включая оценку влияния и установку конкретных задач ЦУР. Индексы «Ответственность и открытость» и «Вектор устойчивого развития» оценивают полноту раскрытия данных и динамику внедрения ESG-инициатив.

В Республике Беларусь ESG-индексы пока не внедрены, но их развитие может усилить доверие инвесторов, привлечь капитал и укрепить международный имидж предприятий. Они стимулируют организации к повышению прозрачности, снижению негативного