

ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ВНЕДРЕНИЮ КОНТРЕЙЛЕРНЫХ СИСТЕМ ПЕРЕВОЗОК В ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКУЮ СИСТЕМУ УЗБЕКИСТАНА

Ш. М. Суюнбаев, к.т.н., доцент,

Студент бакалавриата: Т. С. Солиев,

У. М. Мехмонбоев,

М. Т. Яхшикулова

Ташкентский государственный транспортный университет

Научный руководитель: Ш. М. Суюнбаев,

к.т.н., доцент,

Аннотация: статья о роли транспортной логистики в экономике. Транспортный сектор является важной составляющей экономики и общим инструментом развития во всём мире. Также и в Узбекистане транспортная отрасль, в силу исторических, географических и геоэкономических факторов играет особую роль в экономике страны. В условиях внедрения новых систем перевозок в сфере транспорта Западных стран, Узбекистан также нуждается в организации перевозочного процесса по современным технологиям логистики.

Ключевые слова: транспортная логистика, транспортный сектор, Узбекистан, Flexiwaggon, скорость движения.

Транспортный сектор является важной составляющей экономики и общим инструментом развития во всём мире. Также и в Узбекистане транспортная отрасль, в силу исторических, географических и геоэкономических факторов играет особую роль в экономике страны. В условиях внедрения новых систем перевозок в сфере транспорта Западных стран, Узбекистан также нуждается в организации перевозочного процесса по современным технологиям логистики. Так как экономика страны растет и будет расти в долгосрочной перспективе динамичными темпами. Рост ВВП к 2035 году составит ежегодно в среднем 6.6% и к 2035 году увеличится в три раза по сравнению с 2018 г [1].

Proposals for the introduction of piggyback transportation systems into the transport and logistics system of Uzbekistan

Students: T. Soliyev,

U. Mekhmonboev,

M. Yakhshiqulova

Tashkent State Transport University,

Annotation: the article on the role of transport logistics in the economy. The transport sector is an important component of the economy and a common tool for development around the world. Also in Uzbekistan, the transport industry, due to historical, geographical and geo-economic factors, plays a special role in the country's economy. In the context of the introduction of new transportation systems in the transport sector of Western countries, Uzbekistan also needs to organize the transportation process using modern logistics technologies.

Key words: transport logistics, transport sector, Uzbekistan, Flexiwaggon, speed.

В этих условиях со стороны экономики и населения страны растет спрос на качественные услуги транспорта. Готов ли транспортный сектор к ответу на эти вызовы?

На мой взгляд, на бумаге может и готов, но если учитывать практическую составляющую, то транспортный сектор Узбекистана ещё не готов к этому и именно поэтому считаю необходимым переход к практическим действиям по модернизации транспортной сферы нашей страны. Эти практические действия должны быть комплексными, на основе синхронизированного развития всех видов транспорта и логистического сектора, на основе долгосрочного прогнозирования и планирования со стороны институтов государственного управления, формирующих и реализующих транспортную политику страны.

Несмотря на ряд позитивных сдвигов в создании и совершенствовании транспортной системы Узбекистана, имеется ряд проблем, снижающих ее общую эффективность и привлекательность. Без их решения транспортный сектор будет не способен удовлетворить растущий спрос со стороны экономики и населения на сравнительно низкие по стоимости, но при этом оперативные и надежные по срокам грузоперевозки. Основными проблемами развития транспортной системы Республики Узбекистан на современном этапе являются:

- Низкий уровень объема и качества транспортных услуг, недостаточная доступность и оперативность транспортных услуг для экономики. Наблюдается слабый рост объемов грузоперевозок, как результат слабого качества оказываемых услуг населению и хозяйствующим субъектам, в лице предпринимателей-производителей у которых имеется спрос на перевозку своей продукции с наименьшими затратами и точно в срок.

- Низкими остаются темпы инновационного развития транспортной отрасли, налицо недостаток внедрения инноваций и цифровизации по всем видам транспорта.

Транспорт является важнейшей сферой, где цифровизация должна обеспечить рост всех показателей транспортного сектора. Это вопросы электронного контроля и регулирования дорожного движения, повышения скорости транспортно-логистических операций, снижения уровня загрязнения транспортом окружающей среды, обеспечения безопасности на транспорте. Формирование системы «умного транспорта», основанного на повсеместном внедрении ИКТ в транспортный сектор должно стать важнейшим направлением стратегии развития транспорта в стране на средне и долгосрочную перспективу. Как итог Узбекистану не хватает смелых, инновационных решений в сфере транспорта [1].

Исходя из вышеперечисленных проблем, следует один итог. Необходимо внедрить инновационное решение, которое решало бы весь этот комплекс проблем транспортной инфраструктуры Узбекистана.

Таким образом, внедрение контрейлерных систем перевозок в ближайшей перспективе сможет решить проблемы, которые стоят перед Министерством транспорта Узбекистана и всего государства, на пути его устойчивого развития.

Контрейлерные перевозки – интермодальный симбиоз автомобильно-железнодорожных грузовых перевозок, где в качестве укрупненной грузовой единицы выступает контрейлер (груженный автомобиль, автоприцеп, фургон), который на железнодорожном участке пути погружается на железнодорожную платформу. В мировой практике перевозки грузов под контрейлерными перевозками грузов понимают экономически выгодную комбинацию двух видов транспорта. На данный момент эта система перевозок набирает всё большую популярность в Западных странах [3].

Контрейлерные перевозки имеют множество технологий, которые совмещают в себе различного рода кооперацию и не все из них подходят под условия, которые мы имеем в Узбекистане. Поэтому, исходя из особенностей нашей транспортно-логистической инфраструктуры, хочу выделить наиболее экономически и технически целесообразную технологию «Flexiwaggon».

Технология «Flexiwaggon» не предполагает строительства терминалов для погрузки-выгрузки транспортных средств, а полностью ориентирована на использование специализированной платформы, которая позволяет производить погрузку-выгрузку состава практически в любом месте.

Вагон-платформа сконструирован таким образом, что при помощи системы гидравлических домкратов и специального поворотного механизма позволяет поворачивать корпус вагона, создавая тем самым своеобразный трап, обеспечивающий условия для беспрепятственного заезда автопоездов. Погрузка и разгрузка возможны с любой стороны платформы, поэтому нет необходимости неудобного движения автопоезда задним ходом при погрузке или выгрузке [2].

Вы только представьте, процедура погрузки-выгрузки поезда занимает не более 10 мин. Кроме того, легкость эксплуатации системы позволяет водителям транспортных средств выполнять погрузку-выгрузку самостоятельно, без участия дополнительного персонала, что приносит дополнительную экономию. Система позволяет перевозить как отдельно прицеп, так и автопоезд полностью.

Дополнительно специализированный вагон оборудован устройством для подключения прицепа или двигателя автомобиля к электропитанию. Данный сервис особенно востребован в холодное время года, а также для рефрижераторных прицепов. Конструкционная грузоподъемность вагона составляет 50 т, максимальная скорость эксплуатации – до 120 км/ч. Главные преимущества технологии «Flexiwaggon»:

- возможность перевозки автопоездов, полуприцепов и контейнеров на одних и тех же платформах;
- скорость движения до 120 км/ч;
- нет необходимости строить специальный терминал, возможность погрузки и выгрузки на собственном прирельсовом складе, а не в контейнерном терминале;
- простота эксплуатации;
- отсутствие необходимости позиционирования вагонов по фронту погрузки/выгрузки;
- возможность быстрой погрузки и выгрузки всего состава;
- высокая производительность.

Главным и единственным недостатком технологии «Flexiwaggon» является высокая стоимость специальных поворотных платформ, но имея столько плюсов при правильном внедрении и эксплуатации данной системы, вопрос окупаемости не заставит себя долго ждать [2].

Благодаря новым технологиям перевозок отрасль выйдет на конкурентные позиции по уровню удельных транспортных издержек, безопасности, экологичности и качеству транспортных услуг. Будет достигнуто увеличение коммерческой скорости и своевременности доставки товаров, доступности транспортных услуг для населения. Формирование единой транспортной системы Узбекистана на основе новых логистических систем, ее интеграция в мировую транспортную систему обеспечат повышение эффективности транспортных услуг внутри страны, рост их экспорта, более полную реализацию транзитного потенциала, удовлетворение потребностей экономики и общества в качественных и конкурентоспособных транспортных услугах.

Опыт других стран показывает, что независимо от выбранной технологии стимулирование спроса на инновационные «зеленые технологии» невозможно без участия органов государственной власти. Участие Министерства транспорта, АО «Ўзбекистон темир йўллари», Комитета по автомобильным дорогам РУз, а также смежных органов законодательной и исполнительной власти в процедуре разработки нормативной базы и стимулирования спроса на контейнерные перевозки становится беспрецедентным. При этом создать необходимый методологический фундамент организации контейнерных перевозок на территории Узбекистана можно, изучая мировую практику эксплуатации контейнерных технологий. Из вышесказанного хочу подытожить одну мысль: наша страна и так осталась позади в процессе перехода на контейнерные перевозки и согласно прогнозам экспертов, транспортный сектор Узбекистана к 2035 году станет системообразующей отраслью, растущей темпами, опережающими темпы роста национальной экономики. Этого можно достичь только одним способом-внедрением новых передовых и инновационных технологий в сфере логистики.

Список литературы

1. Стратегия развития транспортной системы Узбекистана до 2035 года. - Т.: Стратегия развития транспортной системы Узбекистана до 2035 года, 2019г. - 116 с 2.
2. Скорченко.М.Ю. «Зарубежный опыт организации регулярного контейнерного сообщения».-М.: РГУС, 2018. - 50 с 3.
3. <https://spravochnick.ru>