

**АНАЛИЗ ВАРИАНТОВ РАЗМЕЩЕНИЯ ГРУЗОВЫХ ОБЪЕКТОВ НА СЕТИ
ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ УЗБЕКИСТАНА**

Мухамедова Зиёда Гафурджановна

*Доктор технических наук (DcS)Ташкентский государственный
транспортный университет и.о.профессора кафедры «Транспортно-грузовые
системы»e-mail: mziyoda@mail.ru*

Юлдашова Гузал Мэл кизи

*Студент Ташкентский государственный транспортный университет,
e-mail: guzaluldashova497@gmail.com*

Аннотация: *Тесное сотрудничество со странами ЕАЭС в транспортной сфере позволит повысить страновой транспортный потенциал. Узбекистан заинтересован в увеличении транспортного потока по своей территории, и если сейчас перевозка грузов стран-членов ЕАЭС. Товары из Узбекистана доставляются автомобильным, железнодорожным и авиационным транспортом. Нередко для выполнения доставки в этом направлении применяются мультимодальные схемы перевозок.*

Ключевые слова: *Среди неоспоримых плюсов для транспортной инфраструктуры Узбекистана можно назвать развитую транспортно-коммуникационную систему ЕАЭС, которая обеспечит «кратчайшие» маршруты сообщений между Европой и Азией, выходы к рынкам и морским путям Ближнего и Среднего Востока, Китая, России и Европы. «Одновременно совместно с партнерами будет улучшаться транспортная инфраструктура страны с учетом интеграции в важнейшие трансконтинентальные международные транспортные коридоры, проходящие через территории стран Объединения», – резюмировал парламентарий.*

Из Узбекистана ввозятся хлопок, автомобили, вино, сухофрукты и орехи, фрукты и овощи, посуда, текстиль, драгоценности и прочие товары. Узбекистан находится на транзитной линии товаров из Китая, и это плюс при условии, что страна сможет подтвердить наличие хабов, переваривающих большие потоки грузов.

Железнодорожная доставка грузов из Узбекистана – это наиболее длительный, но в то же время самый бюджетный способ перевозки товаров по данному маршруту. Чаще всего железнодорожным транспортом доставляют наливные или сыпучие грузы, а также хлопок из Узбекистана.

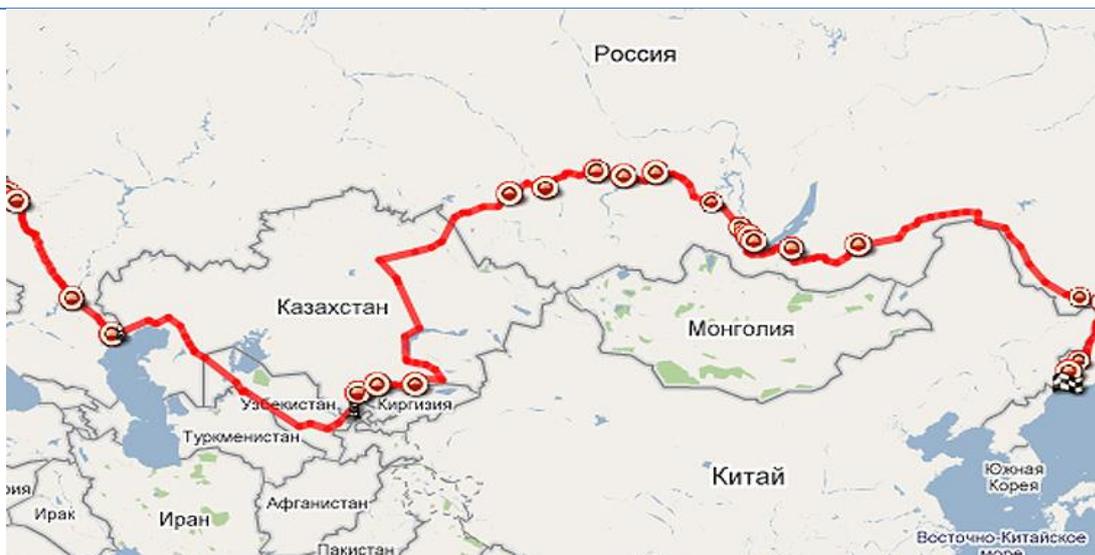


Рисунок 1. Маршрут доставки из Узбекистана

Мультимодальные схемы доставки предполагают, что на пути следования грузов используется как минимум два вида транспорта. Для перевозки товаров из Узбекистана возможны следующие вариации мультимодальных схем:

- авиа + авто;
- ж/д + авто.

Рассмотрим возможности экспорта из Узбекистана при условии использования транспортной инфраструктуры ЕАЭС. В качестве пункта отправки выступает город Самарканд. Наиболее часто используемыми Дальневосточными портами со стабильными значениями грузооборота являются порты Владивосток, Находка, Восточный и Ванино. Именно через эти порты чаще всего осуществляется доставка товаров в Китай, и эти порты в потенциальных вариантах маршрутов впоследствии и будут рассматриваться как пункты назначения скоропортящегося продукта для дальнейшего осуществления экспорта.

Узбекистан строит открытую рыночную экономику, активно диверсифицируя свои внешнеэкономические связи с учетом собственных национальных интересов. В условиях новой экономической политики Узбекистану необходимо расширять сотрудничество с зауз. сумежными государствами, международными и региональными организациями, интеграционными объединениями. При этом важно глубоко изучать и постепенно устранять имеющиеся препятствия, стоящие на пути интеграции республики в мировое экономическое сообщество и свободную торговлю.

В этой связи расширение беспрепятственного доступа узбекских товаров и услуг на рынки государств СНГ, а также стран дальнего зауз. сумежья, прежде всего Европы, Южной Азии и Ближнего Востока, является одной из приоритетных задач для Ташкента. При этом одним из крупных рынков является пространство ЕАЭС с населением более 180 миллионов человек.

Нахождение взаимоприемлемого формата взаимодействия - непростая задача, которая потребует многочисленных и длительных переговоров и разумных компромиссов.

Одно из необходимых условий для эффективного участия в договоре - это наличие возможностей осуществления интермодальных перевозок: возможности перегружать с одного вида транспорта на другой при необходимости. Рассмотрим методику размещения грузовых объектов на сети железнодорожных дорог.

Республика Узбекистан будет вовлечена во всемирный торговый процесс перемещения грузов, что повлечет за собой повышение таможенных налоговых поступлений в казну и существенно увеличит количество рабочих мест.

Акционерное общество «Узбекистон темир йуллари» образовано 7 ноября 1994 года на базе бывшей Среднеазиатской железной дороги, расположенной на территории Республики Узбекистан.

В настоящее время структура компании реформируется коренным образом. Особое внимание уделяется разгосударствлению и приватизации отдельных областей.

Увеличить объемы грузоперевозок в системе железнодорожного транспорта АО «Узбекистон темир йуллари» можно путем строительства мультимодальных транспортно-логистических центров. Для этого требуется разработать четкую методику оценки терминально-логистических комплексов.

Под мультимодальным транспортно-логистическим центром понимается многофункциональный терминальный комплекс, сооружаемый в узлах транспортной сети на пересечении магистральных путей сообщения, гарантированно обеспечивающий клиентуру комплексным транспортно-экспедиционным и логистическим сервисным обслуживанием, функционирующий на основе логистических технологий и обеспечивающий максимальный синергетический эффект на основе логистической координации и согласования экономических интересов участников транспортно-логистического процесса, интеграции товароматериальных, информационных, сервисных и финансовых потоков.

Целями создания мультимодальных транспортно-логистических центров для АО «Узбекистон темир йуллари» являются:

- обеспечение координации и взаимодействия видов транспорта и других участников транспортно-логистического процесса;
- обеспечение высокого качества транспортно-логистического сервиса;
- обеспечение сохранности товаров и грузов в пути, безопасности транспортировки, переработки и хранения;
- информационно-аналитическое сопровождение по всему пути следования товаров и грузов;

- снижение общих транспортно-логистических издержек за счет внедрения передовых технологий, основанных на принципах логистики;
- обеспечение максимального синергетического эффекта на основе логистической координации и согласования экономических интересов участников данного логистического процесса и партнеров по бизнесу.

Уровни охвата территорий при размещении грузовых объектов показаны на рисунке 2.

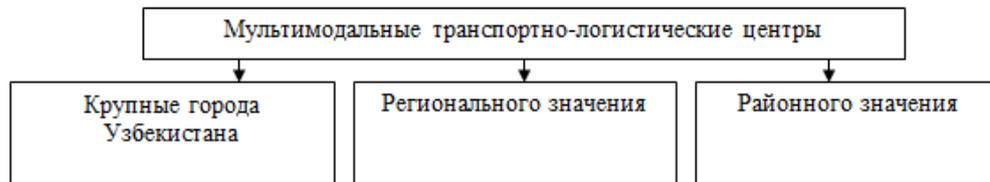


Рисунок 2 – Уровни охвата территорий при создании мультимодальных транспортно-логистических центров

Основное отличие узлов разного уровня заключается в размерах обслуживаемой территории и соответственно в масштабах развития узла.

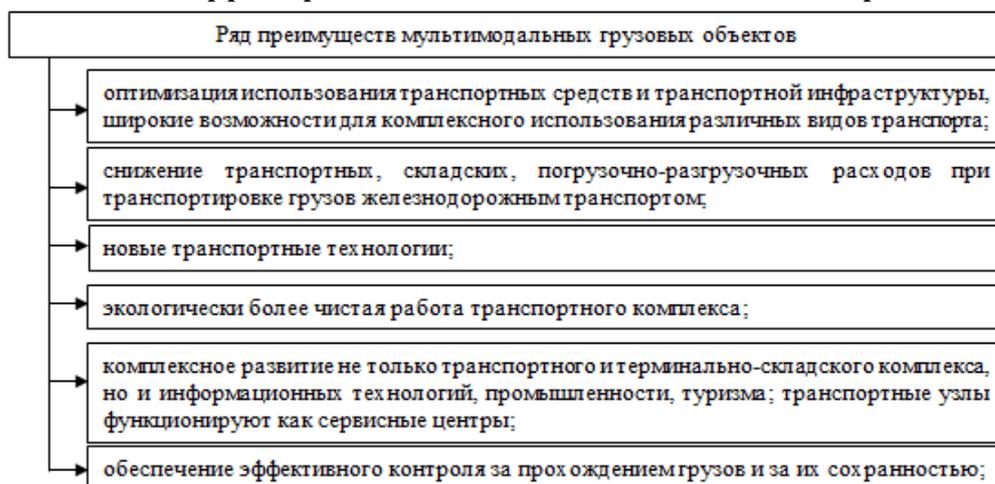


Рисунок 3 – Ряд преимуществ мультимодальных центров размещения грузовых объектов

Мультимодальные системы размещения грузовых объектов позволяют достигнуть ряд преимуществ по сравнению с обычными транспортными системами, так они представлены на рисунке 3.

Рассмотрим схему создания мультимодальной транспортно-логистического центра. АО «Узтемирйулконтейнер» являясь официальным экспедитором по железным дорогам Узбекистана предоставляет услуги по транспортно-экспедиторскому обслуживанию экспортно-импортных, транзитных и внутригосударственных перевозок грузов в контейнерах по территории Республики Узбекистан, стран СНГ, Европы и Азии.

АО «Узтемирйулконтейнер» располагает широкой сетью региональных филиалов, расположенных по всей территории Республики Узбекистан, а также имеет совместные предприятия. Терминалы компании расположены на станциях Чукурсай, Ташкент-товарная, Сергели, Ахангаран, Той-тепа, Джизак, Бухара,

Улугбек, Кармана, Тинчлик, Янги – Заравшан, Термез, Карши, Дехканабад, Нукус, Ургенч, Коканд, Андижан, Темирйулбод, Маргалан и Раустан.

Мощности мультимодальных терминалов позволят осуществлять весь комплекс логистических услуг обеспечить сохранность грузов. Терминалы должны иметь таможенные склады, контейнерные площадки, погрузочно-разгрузочные площадки, эстакады для погрузки спецтехники и автомобилей, козловые краны грузоподъемностью от 5 до 32 тонн, мобильные краны грузоподъемностью 25 тонн, вилочные погрузчики грузоподъемностью от 1,5 до 3 тонн, фронтальные погрузчики для погрузки сыпучих грузов

Максимальным потенциалом для формирования мультимодального транспортно-логистического центра федерального значения в городе Ташкент по обслуживанию внешнего товаропотока. Развитие грузовой работы, наличие железнодорожных магистралей, близкое расположение производственных и складских предприятий, а также намеченные к развитию производственные территории, повышают значимость этой территории и создают выгодные условия для формирования логистической производственной структуры подобного уровня с интеграцией работы железнодорожного, автомобильного транспорта.

Предлагаемая структура управления мультимодального транспортно-логистического центра:



Рисунок 4 – Структура управления мультимодальным центром

Предлагаемая методика оценки размещения грузовых объектов мультимодального транспортно-логистического центра на базе АО «Узбекистон

темир йуллари» представлена на рис. 4. Данная структура разработана по аналогии американской структуры управления. Структура управления мультимодального транспортно-логистического центра на базе АО «Узбекистон темир йуллари» будет представлена следующими подразделениями: центр инновационных технологий с технопарком; транспортно-экспедиционные, оптовые компании – провайдеры логистических услуг; совет директоров и исполнительная дирекция; информационно-логистический центр; управляющая транспортно-экспедиторская компания.

Блок «Совет директоров и исполнительная дирекция» будет представлен следующими подразделениями: мультимодальный центр складского хранения и грузоперевозки, мультимодальный контейнерный терминал, бизнес-центр с офисами и торговыми представительствами, центр оптовой торговли и дистрибуции. Блок «Информационно-логистический центр» представлен следующими подразделениями: центр грузового автотранспорта, служба безопасности.

Условия формирования создания мультимодального транспортно-логистического центра на базе АО «Узбекистон темир йуллари» состоят в следующем:

- пересечение в узле (городе) нескольких транспортных линий различных видов транспорта;
- наличие мощного складского и терминального комплекса, пригодного для хранения и переработки грузов, и в том числе контейнеров;
- присутствие таможенной инфраструктуры, способной обеспечить таможенное сопровождение грузов.

Транспортный узел имеет объективные условия, усиливаемые в перспективе, для формирования мультимодального транспортного узла регионального (межрегионального) значения.

Мультимодальный транспортно-логистический центр на базе АО «Узбекистон темир йуллари» предполагает создание в дополнении к существующей транспортно-логистической инфраструктуры, в том числе терминалов и логистических парков различного типа на принципах государственно-частного партнерства. Рекомендуются создать четыре площадки для размещения мультимодального транспортно-логистического узла, площадью от 70 до 100 гектар, в частности: первая площадка примыкает непосредственно к существующему грузовому терминалу; вторая площадка расположена на пересечении подъездной автомобильной дороге к аэропорту и железной дороге; третья площадка расположена на пересечении автомобильной и железной дорог; четвертая площадка расположена на южной окраине.

Вывод.

Итак, внедрение мультимодального транспортно-логистического центра позволит: ускорить продвижение товароматериальных потоков; улучшить

использование подвижного состава транспорта; повысить качество транспортного обслуживания клиентуры; обеспечить непрерывность транспортно-распределительного процесса; привлечь дополнительный грузопоток и увеличить транзитные перевозки и т.д.

В результате реализации данного мероприятия будут исключены задержки в утверждении планов по грузоперевозкам и принятия их в работу. Процесс планирования не будет затянут по времени, что позволит принимать грамотные оперативные управленческие решения. Также в результате реализации данного мероприятия будет происходить выполнение плановых заданий. Республика будет вовлечена во всемирный торговый процесс перемещения грузов, что повлечет за собой повышение таможенных налоговых поступлений в казну и существенно увеличит количество рабочих мест.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Материалы сайта компании Flexiwaggon. Раздел Environmental Benefits. Flexiwaggon – the fastest route to an eco-friendly future. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.flexiwaggon.se/advantages/environment/74-environmental-benefits.html>
2. Матюшин, Л.Н. Контейнерные и контрейлерные перевозки грузов: справочник. [Текст] – М.: «Сандика Плюс», 2005.
3. Матюшин, Л.Н. Контейнерные и контрейлерные перевозки грузов: справочник. Часть 2. [Текст] – М.: «Сандика Плюс», 2006.
4. Рахмангулов, А.Н. Методологические основы организации функционирования железнодорожных промышленных транспортно-технологических систем: дис.д-р техн. наук: 05.22.01.–Москва, 2013.–373 с.
5. Паршина Р.Н. Методология организации транссибирских международных контейнерных перевозок Европа – Азия транзитом по России [Текст]: дис. ...докт. техн. наук: 05.22.01 / Паршина Раиса Николаевна. Москва: МГУПС,- 2013. – 455с.
6. Логистика: следующий шаг в блокчейнизации мировой экономики//BLOCKCHAINDAILY.ruURL:<https://blockchaindaily.ru/logistiki-sledyushii-shag-v-blockchainization-mirovoi-ekonomiki>.
7. Z.G Mukhamedova, J.S. Barotov Regulation of departure time of freight wagons from stations and optimization of delivery time of freight wagons from stations // Monografia pokonferencyjna Science, research, development. – Barcelona, #16, 29.04.2019- 30.04.2019. P. 303-308.
8. Z.G Mukhamedova. Analysis and assessment of power efficiency of special self-propelled railway rolling stock. // Bulletin of the Turin Polytechnic University in the city of Tashkent. - Tashkent, №3 / 2019. pp. 104-109.