

## Исследование Технических Решений Для Перевозки Скоропортящихся Грузов В Условиях Республики Узбекистан

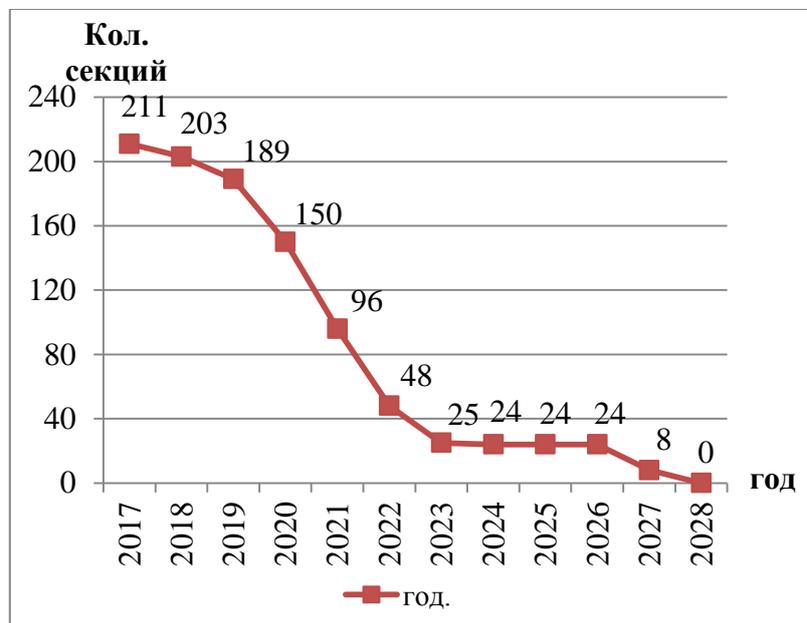
Х. З. Тайирханов<sup>1</sup>, Ш. Б. Джаббаров<sup>2</sup>, Б. А. Абдуллаев<sup>3</sup>

Перевозки скоропортящихся товаров рефрижераторным подвижным составом (РПС) являются постоянно актуальными. Обеспечение холодильных установок электроэнергией во многом зависит от надежной и долговечной работы дизель-генераторных установок и в частности дизелей.

В последнее время на рынке перевозок согласно правилам грузов (СПГ) сложилась ситуация когда рефрижераторные секции ЦБ-5, БМЗ-5 становятся не востребованы по ряду причин. В США, Западной Европе, России уже отказались от эксплуатации данного типа подвижного состава. Всё большее количество СПГ перевозятся альтернативными видами транспорта: авиация, автотранспорт, контейнеры.

Основные причины снижения объёмов перевозок в рефрижераторных секциях.

1. Снижение спроса на перевозки СПГ в рефрижераторных вагонах (с 2,5- 3 тыс. рейсов в год в 2005-2012 гг до 250-300 рейсов в 2015-2016г.)
2. Истечение срока эксплуатации рефрижераторных секций (см. график), в том числе продлённого срока службы.



3. Отсутствие запасных частей для ремонта дизельного, холодильного электрооборудования в связи с их отсутствием в РУз и прекращением производства на заводах-изготовителях.

4. Изменение требований грузоотправителей к перевозкам СПГ логических схем перевозок и увеличением конкуренции со стороны автоперевозчиков и авиаперевозчиков.

Во всем мире логистика сама по себе является очень прибыльным сегментом. Мировой рынок транспортной логистики оценивается в 2,7 трлн. долларов США, т. е. порядка 7% мирового ВВП. В развитых странах доля транспортной логистики составляет на уровне 13–14% от ВВП. Так, в Ирландии этот показатель достигает 14,2%, в Сингапуре-13,9%, Гонконге-13,7%, в Германии 13,0% и т. д. Это свидетельствует о том, что эти страны обращают особое внимание развитию данного сектора как одного из источников национального дохода. Один успешный пример развития — деятельность из европейских компании, это немецкая логистическая компании «DB Schenker». С годовым оборотом в 19 миллиардов евро, 91000 сотрудников и около 2000 офисов по всему миру, DB Schenker является одним из крупнейших в мире провайдеров интегрированных логистических услуг, предлагая наземные операции, авиа и морские перевозки, а также логистические решения и управление глобальными цепями поставок из одного источника. По оценкам международных экспертов компания является лидером в Европе в области железнодорожных перевозок. Добиться столь впечатляющей позиции ей удалось благодаря тому, что работа

<sup>1</sup> Омский государственный университет путей сообщения, магистр

<sup>2</sup> Ташкентский государственный транспортный университет, кандидат технических наук, доцент

<sup>3</sup> Ташкентский государственный транспортный университет, кандидат технических наук, доцент

ведется по принципу «одного окна», то есть предоставление транспортных и логистических услуг от одного провайдера, обеспечение безопасности — контроля всего процесса перевозки и регулярность линий — ежедневная доставка сборных грузов, и наконец, использование современных терминалов — многофункциональных транспортно-логистических центров.

Учитывая ежегодно возрастающие объемы торговли между странами Юго-Восточной Азии и Европы, а также перспективность использования транспортно-транзитного потенциала Узбекистана, вызывает необходимость улучшения транспортной и торговой инфраструктуры, которые включают в себя создание современных складских комплексов по хранению, переработке, складированию и распределению экспортно-импортных грузов. Несомненно, эти складские терминалы могли бы обслуживать как внутренние грузы, так и грузы, проходящие транзитом через Узбекистан. Создание Логистических Центров с функциями и всей надлежащей инфраструктурой «сухого порта» могли бы стать хорошим решением по оптимизации международных перевозок грузов. Если ещё недавно для узбекских предпринимателей было достаточно организовать только доставку грузов от поставщика до получателя, то теперь сформировался устойчивый спрос на увеличение спектра услуг по организации перевозок товаров – это организация интермодальных перевозок, доставка по принципу «от двери до двери», таможенная очистка, расфасовка, упаковка, хранение, товаров и т.д. В связи с этим, возникла необходимость в институциональном развитии логистической отрасли Узбекистана, повышении качества предоставляемых услуг в области промышленной, торговой, информационной, транспортной, складской, управленческой и других видов логистики. В настоящее время из существующих на территории Узбекистана складских терминалов, только небольшое количество отвечает современным требованиям, предъявляемым к подобным комплексам и они, как правило, являются специализированными и ориентированными на экспортную продукцию (например, хлопковые терминалы) или созданные для обеспечения грузовых перевозок и обслуживания специализированных свободных экономических и индустриальных зон (СИЭЗ «Навои» и СИЗ «Ангрен»). Например, Узбекистан производит значительное количество сельскохозяйственной продукции (овощей, фруктов) однако из-за отсутствия соответствующих логистических центров по обработке, упаковке и их хранению, более 50% продукции становятся неконкурентными на внешних рынках [5].

Одним из логистических систем Узбекистана является железная дорога. Система железнодорожного сообщения стран Центральной Азии простирается более чем на 22000 километров. Казахстан обладает самой крупной и самой эксплуатируемой железной дорогой, которая составляет 66% от общей протяженности железнодорожных путей региона и выполняет 84% всех грузовых перевозок. По территории Узбекистана проходит около 18% региональных железнодорожных путей, на долю которых приходится около 11% всех перевозок. Туркменистан располагает приблизительно 12% региональных железнодорожных путей и 4 % от всех перевозок [3].

Потенциальный клиент, в нашем случае фермер выращивает сельхоз продукт который должен отправится в страны СНГ. Одним из требований для этого товара является то что товар не должен испортиться и не терять свой товарный вид. Для обеспечения этого, необходимо чтобы товар после упаковки желательно меньше передвигался с одной место в другой. Для осуществления этого, предлагается рефрижераторный контейнер (Рисунок 1), которую можно использовать под несколько видов товаров. Контейнер имеет свою автономную электроподпитку с помощью аккумуляторных батарей.

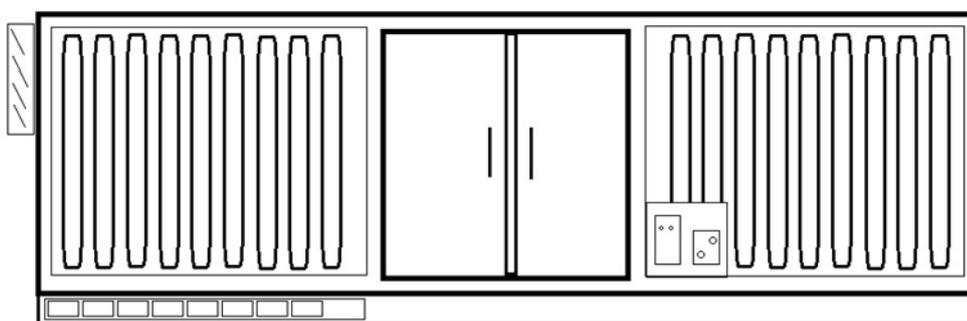


Рисунок 1- Рефрижераторный контейнер

Контейнер работает по принципу термос, а также имеет систему климат контроль, которая регулируется холодильным оборудованием. Контейнер устанавливается на специальную платформу (Рисунок 2), которая имеет так же аккумуляторных батарей, генератор электрического тока и проводами для подключения в общую электрическую сеть.

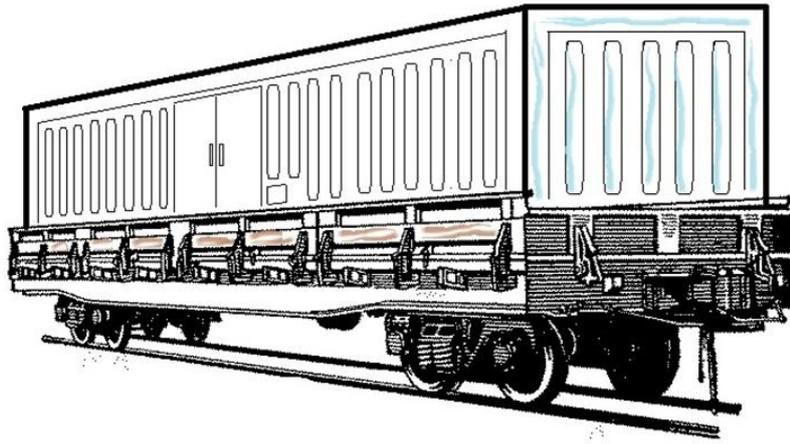


Рисунок 2- Платформа для перевозок рефрижераторных контейнеров.

Систему охлаждения можно запрограммировать под каждый вид товара с своим температурным режимом. После транспортировки железнодорожным путем, контейнер поднимается с платформы с помощью краном и устанавливается на автомобиль (Рисунок 3 ), для дальнейшего транспортировки до пункта назначения. Автомобиль тоже переоснащена на данный вид контейнера и системой подачи электричеством.

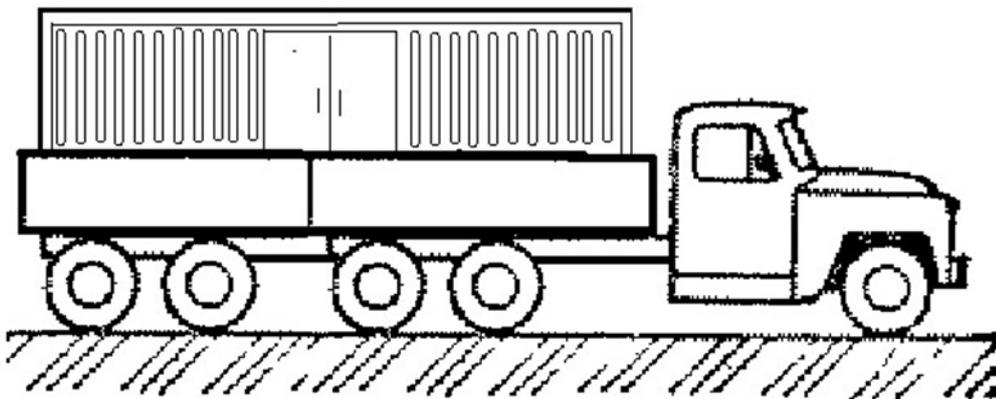


Рисунок 3- Автомобиль для перевозок рефрижераторных контейнеров

Таким образом можно осуществить без перебойную доставку товаров на пункты назначения, не испортив их и сохранить товарный вид.

Недавно, Узбекистан подписал ряд соглашений с Российской Федерацией на поставку сельхоз продуктов. Выше предложенная технология может помочь для решений по осуществлению качественной перевозки быстропортующихся сельхоз угодий в страны СНГ, а также и на Азиатском континенте.

#### Литература

1. Dr. Jean-Paul Rodrigue: Freight Distribution Clusters (Logistics Zones) Hofstra University, New York, USA.
2. Авдейчикова Е. В. Формирование и технолония грузопереработки в логистических центрах. Опыт Германии, 2011.
3. Транспортная логистика сегодня — это ключевой компонент в реализации ГП ФИИР — Ерхат Искалиев [Электронный ресурс: <http://kazlog.tmweb.ru/analytics/95/708/>]
4. Савенкова Т. И. Логистика: учеб. пособие — 5-е изд., стер. — М.: Издательство «Омега-Л», 2010. — 255 с.: ил.,табл. — (Библиотека высшей школы)
5. Обзор состояния транспортной логистики в Узбекистане. [Электронный ресурс: <http://adbl.uz/index.php/ru/poleznye-adresa/vse-o-logistike/204-obzor-sostoyaniya-transportnoj-logistiki-v-uzbekistane>]
6. Mustaqimova Q. S. PECULIAR FEATURES OF THE MODERN MEDIA LANGUAGE //Theoretical & Applied Science. – 2020. – №. 3. – С. 108-110.

7. SOBIROVNA M. Q., NAJIMOVNA O. L. The national-cultural features of the language of modern advertising (Comparative study) //Journal of Contemporary Issues in Business and Government| Vol. – 2021. – T. 27. – №. 3. – C. 102.
8. Mustaqimova M. Q. S. FEATURES HISTORICAL AND MODERN ADVERTISING //Scientific reports of Bukhara State University. – 2020. – T. 4. – №. 4. – C. 227-232.
9. Sobirovna M. K. Psycholinguistic Aspects of Speech Impact //Eurasian Research Bulletin. – 2022. – T. 5. – C. 30-37.