

УДК 629.4

Эргашев Бахромжон Олимжон угли,

студент,

научный руководитель – Алиев Обиджон Туйчиевич,

канд. техн. наук (Ph.D),

ТашИИТ «Ташкентский институт инженеров железнодорожного транспорта»,

г. Ташкент, Республика Узбекистан

УПРАВЛЕНИЕ ЛОГИСТИКОЙ В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СИСТЕМЕ АО «УЗБЕКИСТОН ТЕМИР ЙУЛЛАРИ»

В данной статье рассматриваются современные тенденции развития существующих железнодорожных линий, а также существенный вклад железнодорожного транспорта в экономику города в сравнении с другими транспортными средствами. Использование инвестиций в железнодорожный транспорт имеет первостепенное значение.

Ключевые слова: логистический процесс железнодорожного транспорта; грузовые склады; процедура обработки груза; преимущества железнодорожного транспорта.

Bahromjon O. Ergashev,

Student,

Scientific adviser – Obidjon T. Aliev,

Ph.D in Tech. Sciences,

Tashkent Institute of railway engineers

Tashkent, the Republic of Uzbekistan

LOGISTICS DEPARTMENT IN THE RAILWAY SYSTEM JSC «UZBEKISTON TEMIR YULLARI»

This article examines the current trends in the development of existing railway lines, as well as the substantial income of rail transport into the city's economy, compared with other means of transport, the use and use of investments in rail transport is of paramount importance. Mentioned above.

Keywords: logistic process of railway transport, cargo warehouses, cargo handling procedure, cargo handling procedure, railway transport benefits.

Задачи логистики грузовых железнодорожных перевозок заключаются в следующем:

- выбор типа подвижного состава грузового железнодорожного транспорта;
- создание оптимальных (рациональных) маршрутов доставки грузов;
- минимизация транспортных затрат на грузовые перевозки;
- планирование транспортных процессов на железнодорожном грузовом транспорте.

Таким образом, эффективная логистика грузовых железнодорожных перевозок – это создание оптимальных маршрутов, на которых существует возможность доставить груз до нужных станций в кратчайшие сроки с минимальными затратами.

Значение любого вида транспорта в экономике Узбекистана объективно характеризуется такими показателями, как его доля в валовом внутреннем продукте, основных фондах, капитальных вложениях и др.

Нерациональная структурная и инвестиционная политика, отставание в развитии транспортного сервиса привели к тому, что доля доходов, получаемых от предоставления услуг, связанных с перевозкой, составляет от 5 до 20% по разным видам транспорта (в развитых странах она превышает 25-30%). Транспорт относится к числу наиболее капиталоемких отраслей экономики. В развитых странах ежегодные капиталовложения в инфраструктурные отрасли, крупнейшей из которых является транспорт, составляют примерно 20%. При этом в эти отрасли идет около половины государственных инвестиций [1].

Однако в Узбекистане железнодорожным транспортом по-прежнему выполняется более 75% всего объема перевозок грузов и более половины всех перевозок пассажиров. По числу пассажиров автомобильный транспорт ежедневно перевозит в семь раз больше людей, чем железнодорожный и авиационный транспорт, вместе взятые. Главным образом, это перевозки осуществляются автобусами в городском и пригородном сообщениях. Только по пассажирообороту железнодорожный транспорт уступает автомобильному, поскольку он перевозит пассажиров на большие расстояния. Этот показатель в 2016 г. снизился по сравнению с 2005 г. на 14% и составил 6,9 тыс. пасс-км/год на 1 жителя.

Определяющая роль железнодорожного транспорта на транспортном рынке страны обуславливается его преимуществами перед другими видами транспорта. В первую очередь к ним относятся следующие (см. рис. 1):



Рисунок 1 – Преимущества железнодорожного транспорта

В последние годы обостряется проблема обеспечения регулярности перевозок в рыночных условиях. Поскольку выпуск продукции или формирование пассажиропотоков есть циклический процесс, то и транспортировка должна им соответствовать [2]. Увеличение скорости доставки снижает стоимость грузов, находящихся в процессе транспортировки, а большая часть поездок пассажиров, связанных с трудовым процессом в городах, экономит временной потенциал. Поэтому проблема регулярности в настоящее время рассматривается по-новому – в плане создания непрерывной системы транспортировки грузов и пассажиров по принципам логистической системы, основным условием которой является своевременное удовлетворение потребности (спроса) в транспортной услуге.

Остро стоит и проблема безопасности движения, несмотря на совершенствование железной дороги в плане повышения пассивной и активной безопасности – использование травма защитных подушек, антиблокировочных тормозных устройств, неслепящих фар, бортового контроля режима движения, более надежных шин. Глобальной задачей при решении проблемы безопасности автомобильного движения остается планировка переходов и

пересечений в разных уровнях, строительство альтернативных проездов транспорта, двухуровневых дорог и тоннелей.

У проблемы сбалансированности единой транспортной системы с внешней средой есть и еще один аспект – взаимоотношение транспорта с окружающей природной средой. По-видимому, настает такой момент, когда большое значение в выборе видов транспорта, типов технических средств будут играть степень безвредности для человека и окружающей природной среды, экологические характеристики (уровень шума, наличие вредных выбросов, излучений, вибраций, потребность в территории, ландшафтная органичность и т.п.). Вероятно, все промышленно развитые страны стоят перед проблемой своеобразной «экологической революции», которая начнется с наиболее крупных центров.

Следует считаться с необходимостью коренных изменений в течение ближайших лет во взглядах на достоинства и недостатки различных видов транспорта именно с точки зрения их экологических характеристик. Организованная транспортная система общего пользования, как бы она ни была значительна и самостоятельна, не может быть изолирована от транспорта субъективного пользования. Отсюда вытекает необходимость условного расширения границ управления единой транспортной системой и включения в ее состав ведомственного и индивидуального транспорта. Целесообразность этого становится вполне оправданной при планировании перспективного развития транспортного движения в экономических районах, транспортных узлах и промышленных зонах. Единая транспортная система (рис. 2) должна содержать в себе много новых черт и свойств, в том числе характерных, относящихся ее к типовым логистическим системам.

Направленность логистического управления на удовлетворение спроса потребителей является его главной особенностью. В результате применения логистики реализуется механизм, который в конечном итоге и определяет стратегические цели функционирования единой транспортной системы – обеспечить качественные транспортные услуги населению при минимальных затратах со стороны управляемых структурных элементов. Признавая

специфику и даже уникальность отдельных видов транспорта, следует подчеркнуть и такой новый момент, проявившийся с применением логистики, – это взаимное проникновение различных видов транспорта и паритетное их взаимодействие.

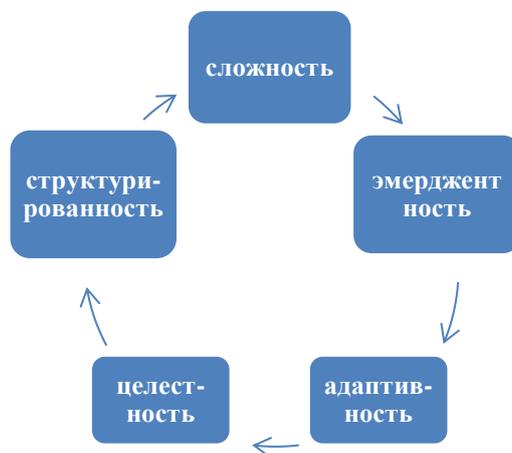


Рисунок 2 – Единая транспортная система

Необходимость применения логистического управления транспортным комплексом Узбекистана в условиях рыночной экономики обуславливается, прежде всего, инфраструктурным характером транспорта, его тесной взаимосвязью со всеми отраслями экономики и социальной сферы. Разумное сочетание государственных и рыночных механизмов в управлении и регулировании транспортной системы необходимо и для обеспечения единства требований к нормам и правилам проектирования и строительства транспортных коммуникаций, стандартов экологического воздействия транспортных средств на окружающую среду, а также для учета национальных интересов при выполнении международных перевозок.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Единая транспортная система: Учеб. для вузов / Галабурда В.Г., Персианов В.А., Тимошин А.А. и др. – Транспорт, 2001. – 303 с.
2. Транспортная стратегия Пермского края на период 2010-2030 годы // Собр. законодательства ПК от 24.11.2010.
3. Федеральный закон №16 «О транспортной безопасности» от 2.02.2007 [Электронный ресурс]. – Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс».