

ИУЦТ. Грузу сквозь город удобнее и быстрее

Ожидаемые сроки исполнения:

1 учебный семестр

Заказчик

-

2024



Контекст

В какой области решаем проблему?



Логистика, отправки,



Проблема

Что за проблема: кто пытается достичь какую цель и что мешает?

Кто?

Начальник отдела развития пассажирско-грузовой инфраструктуры Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы.

Что хочет?

Хочет создать пилотную модель интегрированного ТПУ с элементами грузового терминала («гибридный ТПУ») на одной из станций МЦД, позволяющую осуществлять развоз контейнеров мелкими партиями (до 10 TEU) с последующей доставкой получателям силами электрогрузовиков или дронов, сократив протяжённость автомобильного этапа логистики «последней мили» на 50%.

Что мешает?

Носитель проблемы не может достичь поставленной цели из-за: - нормативного разделения пассажирской и грузовой инфраструктуры в границах ТПУ; - отсутствия технических решений по безопасному совмещению пешеходных и грузовых потоков в пределах одного узла; - низкой пропускной способности прилегающих подъездных путей для регулярного ввода шаттл-поездов; - отсутствия экономических механизмов стимулирования логистических компаний к использованию железнодорожных узлов в качестве точек доставки.

Какие есть способы решения и почему они не подходят?

На сегодняшний день реализуются следующие подходы: 1. Строительство ТПУ без учёта грузовых функций — приводит к упущенной возможности использовать существующую железнодорожную инфраструктуру для логистики. 2. Создание отдельных грузовых терминалов за МКАД — увеличивает протяжённость автомобильного пробега, создаёт транспортные заторы. 3. Использование ТПУ как точек выдачи заказов (типа пунктов самовывоза) — но без прямого железнодорожного подключения, что делает систему зависимой от автотранспорта. 4. Эксперименты с микрологистикой на базе метро («грузовое метро») — технически сложны, требуют модификации подвижного состава, не масштабируемы.

