

комфорту та зручності пасажирів. Мережа громадського транспорту, яка є ефективною та справедливою та може сприяти міському середовищу, є важливою.

Планування міського громадського транспорту залежить від наукових досліджень та сучасних технологій, які можуть допомогти у покращенні якості життя мешканців міста.

Перелік використаної літератури

1. Ноланд Р. та Лем Л. Новий погляд на докази індукованих подорожей та змін у транспортній та екологічній політиці у США та Великобританії, Транспортні дослідження, частина D: Транспорт і навколишнє середовище, том 7, с. 1-26, 2002 р.
2. Харамільйо П. та Лотеро Л. Історія експлуатації громадського транспорту, 150 років Богота: Національний університет Колумбії, 150 років факультету інженерії, 2011. Колумбія, 150 років інженерному факультету, 2011.
3. Посада Х. і Гонсалес С. «Методологія для вивчення попиту на громадський транспорт пасажирів у сільських районах», Журнал Факультету Інженерії Університету Антіокії, с. 106-118, 2010.
4. Цедер А. і Вілсон Н. «Проектування мережі автобусного транспорту», Транспортні дослідження Частина В: Методологічні, т. 20, с. 331-344, 1986.
5. Гонсалес К. і Сармієнто І. «Моделювання розподілу подорожей у Валі Абурра з використанням гравітаційної моделі», DYNA, с. 199-208, 2009.
6. Уордроп Дж. «Деякі теоретичні аспекти дослідження дорожнього руху», у зустрічі відділу дорожнього інженерії, 1952, с. 325-362.

УДК 656.225

АНАЛІЗ ТЕХНОЛОГІЇ ОРГАНІЗАЦІЇ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПОЇЗДІВ ІНТЕРМОДАЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ

Компанієць Р.М., аспірант, Український державний університет науки і технологій,
e-mail: rkompaniets@gmail.com

Одними з головних цілей всіх учасників ланцюгів постачання є безпечне, контрольоване в часі переміщення товарів від виробника до кінцевого споживача із мінімальними фінансовими витратами. Особливо важливим фактором при міжнародних мультимодальних та інтермодальних перевезеннях є строк доставки, оскільки використання декількох видів транспорту потребує узгодження перевезення у часі для мінімізації простою вантажу в очікуванні перевезення.

З метою задоволення потреб клієнтів залізниці у швидкому і прогнозованому перевезенні вантажів Укрзалізниця запровадила інтермодальний сервіс, який об'єднує перевезення контейнерних поїздів, контрейлерних поїздів та поїздів комбінованого транспорту [1] і розробила відповідну Технологію надання послуги з організації перевезення поїздів інтермодального транспорту. Перевізник зазначає, що перевагами таких перевезень є ритмічність перевезення; прогнозований час перевезення; можливість інтеграції в європейську систему контейнерних поїздів; прогнозована вартість послуги перевезення інтермодальних поїздів.

Але на противагу перевагам Технологія містить і недоліки. По-перше, власне визначення «інтермодальний поїзд» не відповідає загальному поняттю інтермодального перевезення, яке означає перевезення вантажу щонайменше двома видами транспорту. Таким чином поїзд можна розглядати лише як складову частину такого перевезення, а тому є необхідність у створенні нової назви для поїздів, які рухаються за розкладом відповідно до Технології.

По-друге, відповідно до Технології відправником поїзда та платником за послугу може бути лише оператор інтермодального поїзда, який повинен укласти з Укрзалізницею окремий договір [3]. Такий підхід створює нерівні умови для клієнтів, які з певних причин не можуть укласти договір із залізницею, а також створює відповідні корупційні ризики. Для забезпечення однакового доступу до послуги, перевізник міг би самостійно стати оператором такого типу поїздів наряду з приватними компаніями.

З іншого боку перевезення інтермодальних поїздів також створює значне навантаження на всі виробничі підрозділи Укрзалізниці, тому що для організації перевезення необхідно виділяти окрему нитку графіка, вчасно забезпечити клієнта вагонами під навантаження, передбачити наявність локомотивів та локомотивних бригад на всьому шляху прямування, внести зміни в роботу технічних станцій, на яких поїзд зупиняється для проведення технологічних операцій (зміна локомотива, технічний та комерційний огляд тощо). Для зменшення навантаження на локомотивне господарство і лібералізації ринку вантажних перевезень Технологією необхідно передбачити доступ приватних компаній до залізничної інфраструктури, тобто використання власних локомотивів та локомотивних бригад для перевезення інтермодального поїзда. Це дозволить вивільнити дефіцитний рухомий склад Укрзалізниці для перевезення інших категорій поїздів, зменшити витрати на перевезення як перевізника, так і оператора інтермодального поїзда.

Ще одним недоліком Технології є недостатньо гнучке планування перевезення інтермодального поїзда. Оператор інтермодального поїзда зобов'язаний подати заявку на організацію перевезення такого поїзда не пізніше ніж за 7 робочих днів до відправлення. А скасувати відправлення поїзда можливо не пізніше ніж за 3 робочих дні. Таким чином оператор несе великі фінансові ризики у випадку неперед'явлення поїзда до перевезення, оскільки він повинен сплатити компенсацію у розмірі повної вартості організації перевезення інтермодального поїзда, хоча фактичний розмір можливих заподіяних перевізнику збитків значно менший.

Отже, організація перевезень вантажів поїздами інтермодального транспорту – це нова сучасна та зручна послуга, що надається клієнтам Укрзалізниці, проте технологія цих перевезень потребує перегляду та вдосконалення.

Перелік використаної літератури

1. Інтермодальні перевезення. Веб-сайт АТ "Укрзалізниця". URL: https://uz.gov.ua/cargo_transportation/intermodal_transportation/ (дата звернення: 14.11.2024).
2. Технологія надання послуги з організації перевезення поїздів інтермодального транспорту. Веб-сайт АТ "Укрзалізниця". URL: [https://uz.gov.ua/files/file/cargo_transportation/intermodal/1.1.%20Додаток%201%20до%20ППП%20\(Технологія\).pdf.docx](https://uz.gov.ua/files/file/cargo_transportation/intermodal/1.1.%20Додаток%201%20до%20ППП%20(Технологія).pdf.docx) (дата звернення: 14.11.2024).
3. Договір про надання послуг з організації перевезення вантажів залізничним транспортом у складі поїздів інтермодального транспорту. Веб-сайт АТ "Укрзалізниця". URL: [https://uz.gov.ua/files/file/cargo_transportation/intermodal/1.2.%20Додаток%202%20до%20ППП%20\(Договір\).docx](https://uz.gov.ua/files/file/cargo_transportation/intermodal/1.2.%20Додаток%202%20до%20ППП%20(Договір).docx) (дата звернення: 14.11.2024).