

Найбільш важливими характеристиками при виборі виду транспорту у приміському сполученні є стабільність розкладу, частота руху поїздів, стан рухомого складу, час у дорозі, комфортність, а вартість проїзду знаходиться на одному з останніх місць (вартість поїздки за ступенем важливості оцінюється в 6,1 балів за 10-бальною шкалою).

Зведений показник рівня задоволеності розраховується за формулою (у балах) [1]

$$S_i = \frac{\sum S_{сер}}{n},$$

де S_i - індекс задоволеності;

$S_{сер}$ - середнє значення задоволеності за найменуванням чинника, що входить до функціонального блоку, бали;

n - кількість чинників даного функціонального блоку.

За даними опитування, загальна оцінка задоволеності послугами приміського пасажирського комплексу становить 4,7 бала, тому необхідно вживати заходів щодо зацікавленості пасажирів перевезеннями саме приміським залізничним транспортом.

Список використаних джерел

1. Alodhaibi Sultan. Framework for Airport Outbound Passenger Flow Modelling / Sultan Alodhaibi, Robert L. Burdett, Prasad KDV Yarlagadda // Procedia Engineering. – 2017. - Volume 174. – P. 1100-1109.

*Ломотько Д. В., д.т.н., професор,
Ковальов Д. Д., аспірант
(УкрДУЗТ)*

ФОРМУВАННЯ СУЧАСНОЇ ТЕХНОЛОГІЇ ЗАЛІЗНИЧНИХ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Сучасні тенденції глобалізації світової економіки значно впливають на роль транспорту у забезпеченні функціонування комерційних відносин між країнами. У транспортному секторі значного застосування набувають контейнерні перевезення, зокрема на залізничному транспорті. В умовах реструктуризації галузі виникає необхідність нового підходу в організації контейнерних перевезень, який дозволив би з однієї сторони скоротити витрати залізниць, з іншої – підвищити їх привабливість для користувачів.

Необхідність пошуку нового підходу обумовлена збільшенням транзиту вантажів залізницями України. За підсумками 5 місяців 2020 року територією України у складі контейнерних поїздів було

перевезено 109 440 контейнерів. Це вдвічі більше, ніж було перевезено вантажів у січні-травні минулого року, і 60% від усього об'єму контейнерів, що були перевезені територією України різними видами транспорту

Вигідне географічне положення України на перетині шляхів з Європи в Азію, з Півночі на Південь на фоні перевантаження і перенасичення європейських транспортних вузлів створює передумови для інтеграції транспортної мережі України в міжнародну транспортну систему, а її потужні контейнерні термінали (Одеський, Південний, Чорноморський МТП тощо) роблять її потенційно привабливою для залучення в систему міжнародних транспортних коридорів.

Розробка комплексу відповідних логістичних технологій обробки контейнерів дозволить визначити раціональну технологію організації транспортного процесу залізниць України та скоротити експлуатаційні витрати.

Питання формування сучасної контейнерної системи вимагає створення особливих логістичних платформ у вигляді розширених транспортних вузлів або транспортно-логістичних центрів. Ця ідея базується на створенні мережі транспортно-логістичних кластерів (ТЛК) у найбільш завантажених районах. У загальноприйнятому сенсі транспортно-логістичні кластери включають до себе комплекс інфраструктури і компаній, які спеціалізуються на зберіганні, супроводженні і доставці вантажів та пасажирів. Крім того, ТЛК може включати також: організації, які обслуговують об'єкти портової інфраструктури; компанії, які спеціалізуються на морських, річних, наземних, повітряних перевезеннях; логістичні комплекси та інші. ТЛК розвиваються в регіонах, які мають значний транзитний потенціал. На території України такими регіонами виступають порти та прикордонні міста на транспортному коридорі Китай – ЄС.

Перед провадженням ТЛК доцільно сформувати вимоги до таких транспортних вузлів. При перевезенні контейнерів територією України велике значення має спроможність кластеру забезпечити ефективну взаємодію між різними видами транспорту та вантажовласниками, що в свою чергу створює проблему вибору найбільш доцільного виду транспорту. При великих об'ємах транспортування, що характерно для контейнерних перевезень, основним критерієм вибору транспорту буде висока провізна здатність. Саме тому пропонується залучення залізничних підприємств до здійснення контейнерних перевезень саме через його специфіку та характерні переваги:

- масовість перевезення;
- регулярність відправлень;
- високий показник схоронності вантажу.

Таким чином при розгляданні проблеми вибору транспорту, при позитивній тенденції зміни об'ємів контейнерних перевезень, буде розглядатися комбінація морський – залізничний транспорт.

Інтеграція України у світову транспортну вимагає від нашої країни сучасних логістичних рішень. На нашу думку провадження транспортно-логістичних кластерів може стати хорошим рішенням поставленої задачі та дозволить кардинально змінити становище транспортної системи у кращу сторону.

Список використаних джерел

1. Ніколаєв Ю. О. Структура транспортно-логістичного кластера та процес його формування / Ю. О. Ніколаєв // Вісник соціально-економічних досліджень. - 2012. - Вип. 1. - С. 345-350. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vsed_2012_1_53.
2. Альошинський Є. С. Аналіз передумов формування прикордонних транспортно-логістичних кластерів для удосконалення міжнародних залізничних вантажних перевезень / Є. С. Альошинський, Г. Г. Замбрибор // Збірник наукових праць Української державної академії залізничного транспорту. - 2014. - Вип. 150. - С. 11-17. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Znpudazt_2014_150_4.
3. Ломотько Д.В., Обухова А.Л., Сеніва І.В. Аналіз перспективних напрямків використання контейнерних та контейнерних перевезень в Україні / Д. В. Ломотько, А. Л. Обухова, І. В. Сеніва // Науково-практичний журнал «Залізничний транспорт України». - 2015. - Режим доступу: <http://lib.kart.edu.ua/bitstream/123456789/4502/1/%d0%9b%d0%be%d0%bc%d0%be%d1%82%d1%8c%d0%ba%d0%be.pdf>

*Ломотько Д. В., д.т.н., професор,
Анісімова В. С., магістр (УкрДУЗТ)*

ФОРМУВАННЯ ІННОВАЦІЙНОЇ ТЕХНОЛОГІЇ ОБРОБКИ БАГАЖУ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

Актуальність дослідження. Пасажирські перевезення є одним з основних напрямів роботи залізничного транспорту України. Вони забезпечують не тільки потреби в пересуванні населення, але й потреби в перевезенні багажу та вантажобагажу, а також відіграють дуже важливу соціально-економічну роль у розвитку транспортної системи країни. Водночас з цим, залізничні пасажирські перевезення носять збитковий характер та все менше користуються популярністю у населення. Це обумовлено застарілим

технічним оснащенням, відсутністю можливості здійснення комфортних пересадок між різними видами транспорту, низькою якістю послуг. Дана задача потребує створення єдиного проїзного документу, застосування інноваційних технологій обробки багажу та покращення якості послуг, які надаються у вокзальному комплексі.

Метою роботи є удосконалення сервісу пасажирських перевезень за рахунок впровадження методики трансферу багажу у поїздах Intercity, що дозволить зекономити час на його оброблення та отримання вантажобагажу пасажирями. Переїняття досвіду роботи з багажем з інших видів транспорту, а саме інтегрування методики трансферу багажу з авіаційного транспорту у залізничний.

Основний матеріал дослідження. З урахуванням мети дослідження опрацьована та запропонована удосконалена інноваційна технологія трансферу багажу пасажирів, що прямують залізничним транспортом.

Технологія обробки трансферного багажу та вантажобагажу.

Обробка трансферного багажу та вантажобагажу при внутрішньодержавних перевезеннях

Після прибуття потягу на станцію, прийомоздавальник багажу та вантажобагажу знімає в першу чергу (якщо інше не передбачено) трансферний багаж з потягу на окрему електрокару. Після зняття трансферний багаж доставляється в багажне відділення вокзального комплексу.

Якщо трансферний багаж прибув на станцію несорттованими і змішаним з багажем інших пасажирів, прийомоздавальник багажу та вантажобагажу знімає весь багаж з потягу та доставляє його в багажне відділення вокзального комплексу. Під час розвантаження відбувається сортування багажу. Багаж, позначений бирками трансфер відкладається, а багаж пасажирів, що прибули до пункту призначення вивантажується на стрічку конвєсера для видачі його пасажирам.

Примітка.

При внутрішньодержавних перевезеннях, у разі необхідності (якщо період від часу прибуття трансферного вантажу до часу відправлення в стикувальному пункті менше 2-х годин), може проводитись перевантаження трансферного багажу з одного потягу на інший, при цьому перевантаження проводиться під контролем співробітника вантажно-багажного відділу.

Трансферний вантаж сортується прийомоздавальником багажу та вантажобагажу, який проводить комплектовку багажу, по потягам або поміщується у відділення для зберігання трансферного багажу.

Після обробки трансферного багажу, прийомоздавальник багажу та вантажобагажу записує