

Список використаних джерел

1. Lomotko, D. V. Methodological Aspect of the Logistics Technologies Formation in Reforming Processes on the Railways [Електронний ресурс] / D. V. Lomotko, E. S. Alyoshinsky, G. G. Zambrybor // Transportation Research Procedia. – 2016. – Режим доступу: <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2016.05.482>.

2. Сушарин, Є. В. Формування логістичної моделі обслуговування масових вантажів залізничним транспортом незагального користування [Текст] / Є. В. Сушарин, Т. В. Бутько, Д. В. Ломотко //

Інформаційно-керуючі системи на залізничному транспорті. – 2010. – № 1, 2.

3. Ширін, Л. Н. Транспортні комплекси кар'єрів [Текст]: навч. посібник / Л.Н. Ширін, О.С. Пригунов, О.В. Денищенко; Держ. ВНЗ "Нац. гірн. ун-т". - Дніпропетровськ: НГУ, 2015. – 240 с.

4. Маслак, А. В. Особенности функціонування промислового залізничного транспорту в умовах динаміки виробничого процесу [Текст] / А. В. Маслак // Вісник східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля. – Маріуполь, 2013. – № 9(198). – Ч.1. – С. 1-5.

УДК 656.073.7

О. М. Харламова

МІСЬКИЙ КОНТЕКСТ ІНТЕРМОДАЛЬНИХ АВТОМОБІЛЬНО-ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

О. М. Kharlamova

THE URBAN CONTEXT OF INTERMODAL ROAD AND RAIL TRANSPORTATION

Постійно зростаючі вимоги щодо вантажного транспорту в основному стосуються автомобільних вантажних перевезень. Це відбувається через те, що саме вантажний автотранспорт викликає суттєві негативні наслідки для суспільства, економіки та навколишнього середовища. Вплив, який частіше за все згадується в літературі, – це забруднення повітря, зміна клімату, шум, втручання в природу, ландшафт, брак місця в міських районах, нещасні випадки і додаткові ефекти від процесів збільшення/зменшення активності. Отже, одним з ключових завдань політики сталого розвитку вантажного сектора є зменшення дисбалансу у розвитку різних видів транспорту і передача вантажів на менш екологічно шкідливі їх види – такі, як

залізничний транспорт. Є й песимістичні дослідження, щодо потенційного внеску вантажних залізничних перевезень, скорочення використання енергії та покращення стану навколишнього середовища [1]. Через те, що доступність залізничної мережі є відносно низькою, доставки до і від залізничних терміналів виконуються дизельними вантажівками. Хоча загалом негативні зовнішні ефекти зменшуються, хаотичне використання інтермодального автомобільно-залізничного транспорту (ІАЗТ) може підсилити негативний вплив, особливо в міських районах, де негативні наслідки викидів, затори і землерозподіл є найбільш серйозними.

З огляду на важливість міських факторів щодо зниження впливу на

навколишнє середовище, а також підвищення ефективності та збільшення доступності ІАЗТ, розуміння його міського аспекту важливо для розвитку як більш ефективних інтермодальних транспортних систем, так і сталого розвитку міст. Розглядається взаємозв'язок між міським транспортом і ІАЗТ з метою виявлення можливих дій на місцевому рівні, щоб поліпшити і конкурентоспроможність, і екологічні переваги залізничних вантажних перевезень.

Міські райони являють собою такі системи, що складаються з численних суб'єктів з великою кількістю

взаємозв'язків і різними інтересами. Отже, міста повинні рівною мірою відповідати як соціальним, екологічним, політичним і культурним цілям, так і економічним та архітектурним. Досягнення таких різних цілей є особливо складним завданням для міського вантажного транспорту. Основні зацікавлені сторони міського вантажного транспорту є вантажовідправники і приймачі, вантажоперевізники, резиденти і адміністрація.

Для планування сталого розвитку міських вантажних перевезень була побудована структура, що наведена на рисунку.

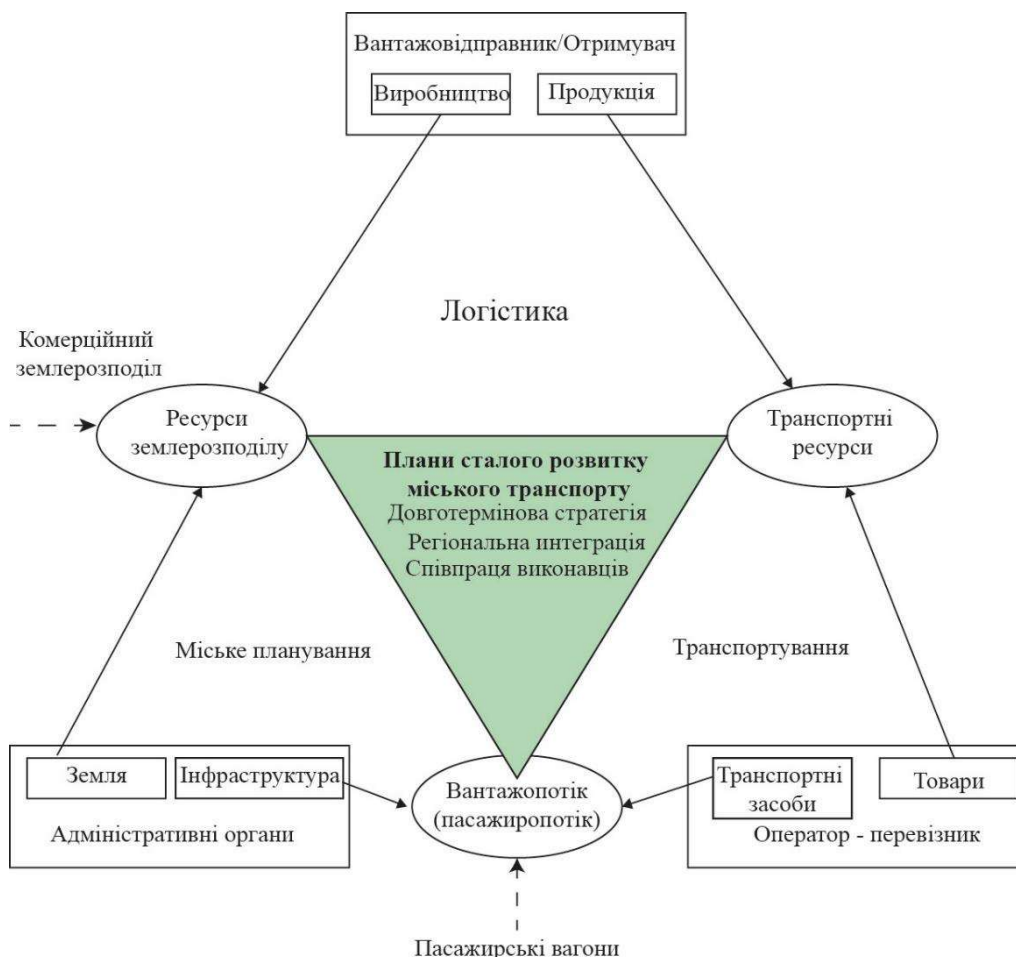


Рис. 1. Структура для сталого міського вантажного транспорту

Структура включає в себе три підсистеми: логістику, транспорт і міське планування. Логістика має справу з рухом

товарів на ланках ланцюга поставок між підприємствами, де виконується господарська діяльність. Попит транспорту

для кожної лінії зв'язку може бути описаний в умовах розміру відвантаження, завчасності, точності і гнучкості доставки.

Структура визначає, що логістика, транспорт і міське планування є взаємодоповнюючими системами з сильними взаємозалежностями. Поліпшення можливостей вантажного транспорту може також викликати зміни в логістичних операціях і, отже, сприятиме зростанню попиту на транспорт [2]. Таким чином, для досягнення стійкої міської системи вантажних перевезень, яка відповідає економічним, соціальним і екологічним цілям всіх зацікавлених сторін, необхідно інтегроване планування, що з'єднає всі зацікавлені сторони і ринки.

Інтермодальний транспорт являє собою комбінацію з двох або більше видів транспорту в одному транспортному ланцюзі. Основна ідея інтермодальних перевезень в тому, що сервіс і вартісні переваги кожного виду транспорту з'єднані один з одним з метою підвищення загальної ефективності транспортної системи. Таким чином, інтермодальний авто-залізничний транспорт збільшує охоплення залізниць і підвищує ефективність транспортної системи. Так як інтермодальні термінали, а також вантажовідправники і приймачі часто розташовані в міських районах, системи міського транспорту є істотним елементом змішаного авто-залізничного транспорту.

В подальшому в роботі було розглянуто спектр питань, щоб визначити можливі дії на місцевому рівні, які можуть підвищити конкурентоспроможність залізничних перевезень вантажів і знизити пов'язаний з цим вплив на систему міського транспорту. Для цього були визначені дії в трьох напрямках 1) міська співпраця вантажовідправників / приймачів, 2) міська співпраця транспортних операторів і 3) адаптоване для залізниць землекористування та планування транспортування [3].

В роботі було розроблено структуру для ув'язування міського планування з основними поняттями логістики і транспорту сталого міського вантажного транспорту. Було зазначено, що в поточній парадигмі використання ІАЗТ міський контекст становить загрозу для бажаного подальшого зростання залізничних вантажних перевезень, так як зростаючий попит на якість транспорту та обсягів перевезень стикається з проблемами ефективності і обмеженням пропускної спроможності. У той же час, вантажовідправники, розташовані в периферійних районах, не мають доступу до інтермодальних залізничних вантажних перевезень. З іншого боку, міський контекст також пропонує можливості, які можуть збільшити потенціал ринку залізничних вантажних перевезень, підвищити ефективність доставки «до вагона та з вагона» і скоротити міські наслідки інтермодальних перевезень.

Список використаних джерел

1. Губенко, В. К. Эффективность маршрутной сети промышленных районов в условиях городской логистики [Текст] / В. К. Губенко, А. А. Лямзин, М. В. Хара, Е. А. Романенко // TRANSPORT PROBLEMS `2013: V International Scientific Conference Katowice, Poland, 24-28 June 2013 y. – Katowice: The Silesian University of Technology, 2013. – N.1. – P. 305-312.
2. Николаенко, И. В. Оценка транспортной доступности объектов в городской логистике [Текст] / И. В. Николаенко, А. А. Лямзин // TRANSPORT PROBLEMS `2013: V International Scientific Conference Katowice, Poland, 24-28 June 2013 y. – Katowice: The Silesian University of Technology, 2013. – N.1. – P. 370-375.
3. S.önke Behrends. The Urban Context of Intermodal Road-Rail Transport – Threat or Opportunity for Modal Shift? / Procedia - Social and Behavioral Sciences. Volume 39, 2012. – P. 463-475.