МАЗ 206 – 6 од. Це пояснюється умовами формування граничної технологічної корисності управління МГПТ, що визначається похідною загальної накопиченої корисності та може свідчити про межу доцільності застосування конфігураційного управління ЯТОН. По суті це означає, що подальше збільшення транспортної пропозиції є малоефективним з точки зору впливу на показники ЯТОН та необхідне застосування інших методів управління роботою МГПТ у тому числі за рахунок впровадження заходів спрямованих на покращення умов руху на вуличньо-дорожній мережі.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Іванов І.Є., Рогальський Р.Б. Корисність сукупності технологічних параметрів системи міського пасажирського транспорту. *Вісник науковий журнал Донецької академії автомобільного транспорту.* 2014. №2. с.15-18.

2. Вдовиченко В.О. Сервісно-ресурсна модель функціонування міського громадського пасажирського транспорту. Вісник КрНУ імені Михайла Остроградського. 2017. №2(103). С. 82-90.

УДК 656.03

Запара Я.В.[1], Болотний К.Є.[2], Крупко С.М.[3], Яриніч О.В.[4]
[1] канд. техн. наук, доц. УкрДУЗТ
[2] маг. гр.211-ОПУТ-Д20 УкрДУЗТ
[3] маг. гр.212-ОПУТ-З20 УкрДУЗТ
[4] маг. гр.212-ОПУТ-З20 УкрДУЗТ

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ В ТРАНСПОРТНІЙ СИСТЕМІ «ЗАЛІЗНИЦЯ-РІЧКОВИЙ ТРАНСПОРТ»

На сьогодні перевізники в Україні вносять відповідну плату за розведення ферм мостів, що негативно впливає на розвиток річкового судноплавства, призводить до подорожчання річкової логістики та є одним із стримуючих факторів, що не дає змогу збільшити обсяги перевезень річковим транспортом. Це питання, починаючи з 01 січня 2022 року, врегульовується Законом України «Про внутрішній водний транспорт» [1].

Практично в усіх країнах світу, у тому числі у країнах ЄС, мости на внутрішніх водних шляхах розглядаються як штучно створена перешкода на шляху прямування судна, що заважає судноплавству, а отже, плата за розведення ферм мостів з перевізника (судновласника) не стягується.

Виходячи з того, що діючі положення Статуту залізниць України [2] (стаття 99) суперечить нормам статей 25 та 46 Закону [1], який набирає чинності з 01 січня 2022 року та пункту 114 Плану заходів щодо дерегуляції

господарської діяльності та покращення бізнес-клімату, постановою Кабінету Міністрів України передбачено скасувати плату за розведення та/або піднімання ферм мостів. Передбачається внести зміни до пункту 99 [2], якою приводиться зазначений статут у відповідність до норм Закону [1] з метою уникнення колізії норм права.

Передбачено внести зміни до пункту 99 [2], зокрема в частині зобов'язань власників розвідних мостів на внутрішніх водних шляхах відповідно до статті 25 Закону [1] забезпечувати наявність та надійну роботу засобів навігаційного обладнання, іншого обладнання, необхідного для своєчасного та безпечного проходження суден через судноплавні розвідні прогони мостів, а також безоплатного підйому, повороту, розкриття прогонних будівель судноплавних розвідних прогонів мостів для пропуску суден та плавучих об'єктів. Також, відповідно до статті 46 Закону [1], пункт 99 [2] доповнюється нормою щодо щорічного подання до Державної служби морського та річкового транспорту України, з метою можливості планування необхідних перерв у навігації на окремих ділянках внутрішніх водних шляхів, інформації про заплановані на рік профілактичні і ремонтні роботи на прогонових будівлях судноплавних розвідних прогонів мостів на внутрішніх водних шляхах.

Реалізація правових змін не потребуватиме додаткових витрат з державного чи місцевого бюджетів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Закон України «Про внутрішній водний транспорт» від 03.12.2020 року за №1054-IX.

2. Статут залізниць України: нормат.-правовий акт: затвер. Кабміном України 06.04.1998 № 457. Київ: Транспорт України, 1998. 84 с.