

Міністерство освіти і науки України  
Український державний університет залізничного транспорту

**ІТТ** | ІНТЕЛЕКТУАЛЬНІ  
ТРАНСПОРТНІ  
ТЕХНОЛОГІЇ



# ІНТЕЛЕКТУАЛЬНІ ТРАНСПОРТНІ ТЕХНОЛОГІЇ

III МІЖНАРОДНА НАУКОВО-ТЕХНІЧНА КОНФЕРЕНЦІЯ

**Тези доповідей**



22-23 листопада 2022 р., Харків, Україна

УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО  
ТРАНСПОРТУ

**Тези доповідей 3-ої міжнародної  
науково-технічної конференції**

**«ІНТЕЛЕКТУАЛЬНІ ТРАНСПОРТНІ ТЕХНОЛОГІЇ»**

Харків 2022

3-я міжнародна науково-технічна конференція «Інтелектуальні транспортні технології», Харків, 22-23 листопада 2022 р.: Тези доповідей. – Харків: УкрДУЗТ, 2022. – 225 с.

Збірник містить тези доповідей науковців вищих навчальних закладів України та інших країн, підприємств транспортної та машинобудівної галузей за чотирьма напрямками: розвиток інтелектуальних технологій при управлінні транспортними системами; транспортні системи та логістика; інтелектуальне проектування та сервіс на транспорті; функціональні матеріали та технології при виготовленні та відновленні деталей транспортного призначення.

## ЗМІСТ

### Секція РОЗВИТОК ІНТЕЛЕКТУАЛЬНИХ ТЕХНОЛОГІЙ ПРИ УПРАВЛІННІ ТРАНСПОРТНИМИ СИСТЕМАМИ

ОРГАНІЗАЦІЯ ПОДОРОЖЕЙ ПА САЖИРІВ НА ОСНОВІ ТЕХНОЛОГІЙ РИЗИК-МЕНЕДЖМЕНТУ З ВИКОРИСТАННЯМ КРАУДСОРСИНГОВИХ ДАНИХ ПРО ТРАФІК <b>Т.В. Бутько, Т. Horsin, Ю.І. Ящук .....</b>	14
ОРГАНІЗАЦІЯ ПРОПУСКУ ШВИДКІСНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПОЇЗДІВ НА ОСНОВІ РИЗИК-МЕНЕДЖМЕНТУ <b>Т.В. Бутько, Д.А. Гайдук, В.С. Гарвона.....</b>	16
ОРГАНІЗАЦІЯ РОБОТИ СОРТУВАЛЬНОЇ СТАНЦІЇ НА ОСНОВІ РИЗИК-МЕНЕДЖМЕНТУ <b>Т. В. Бутько, А. В. Топчій, К. А. Ступницька.....</b>	18
ПІДХОДИ ДО ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ УПРАВЛІННЯ ВАГОНОПОТОКАМИ ПРИ ЗДІЙСНЕННІ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ <b>Г.С. Бауліна, Г.Ю. Прокопенко, О.В. Антонова.....</b>	20
ІНОЗЕМНИЙ ДОСВІД ОРГАНІЗАЦІЇ ІНТЕРМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ <b>Т.В. Головка, І.С. Демченко.....</b>	21
ПЕРСПЕКТИВИ ВИКОРИСТАННЯ СВІТОГО ДОСВІДУ МІСЬКОЇ ЛОГІСТИКИ ДЛЯ ДОСТАВКИ ОСТАННЬОЇ МИЛІ В УКРАЇНІ <b>О.О. Грекова, А.С. Галкін.....</b>	23
ОПТИМІЗАЦІЯ ОБСЛУГОВУВАННЯ ВАГОНОПОТОКІВ НА ЗАЛІЗНИЧНІЙ МЕРЕЖІ В УМОВАХ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ <b>П.В. Долгополов, О.Є. Думбасар, М.І. Назаренко.....</b>	26
УДОСКОНАЛЕННЯ РОБОТИ ТРАНСПОРТНОГО ВУЗЛА В УМОВАХ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ <b>П.В. Долгополов, Ю.М. Бондар, Д.С. Гордієнко.....</b>	27
УДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ СКЛАДАННЯ ГРАФІКА РУХУ ПОЇЗДІВ НА ОСНОВІ АВТОМАТИЗАЦІЇ <b>А.М. Кисельова, Ю.С. Мінейкіс, Т.І. Руденко.....</b>	29
АДАПТИВНІ ШЛЯХИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ В УМОВАХ ВІЙСЬКОВОГО СТАНУ <b>Д.В. Константинов, Д.А. Бєліков, А.А. Кубінський, О.П. Опанасюк.....</b>	30

НАПРЯМКИ ОПТИМІЗАЦІЇ ОРГАНІЗАЦІЇ ЕКСПОРТУ ЗЕРНОВИХ ВАНТАЖІВ В УМОВАХ ЗРОСТАЮЧИХ РИЗИКІВ <b>Т.Ю. Калашнікова, А.О. Черниш</b> .....	111
ПИТАННЯ ВЗАЄМОДІЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТА МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ НА ОСНОВІ ЛОГІСТИЧНИХ ПІДХОДІВ <b>С. Коваль, О. Ігнатська, Р. Олійник, В. Старіченко</b> .....	113
УДОСКОНАЛЕННЯ ТЕХНОЛОГІЇ РОБОТИ ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВ <b>А.О. Ковальов, Д.В. Голубков, С.М. Войт</b> .....	114
УДОСКОНАЛЕННЯ ТЕХНОЛОГІЇ ПЕРЕРОБКИ КОНТЕЙНЕРІВ <b>А.О. Ковальов, М.М. Добренюк, О.Ю. Григоренко</b> .....	115
ПОКРАЩЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ ВЗАЄМОДІЇ СТАНЦІЙ І ПІД'ЇЗНИХ КОЛІЙ <b>А.О. Ковальов, Д.В. Олефір, С.М. Бурбала</b> .....	117
УДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВАНТАЖОВЛАСНИКІВ ТРАНСПОРТНИМИ РЕСУРСАМИ <b>О.В. Ковальова, Ю.І. Приходько, П.А. Павлюк</b> .....	118
УДОСКОНАЛЕННЯ МЕТОДУ НОРМУВАННЯ ТРИВАЛОСТІ ОПЕРАЦІЇ ЗБИРАННЯ ВАГОНІВ НА ОДНУ КОЛІЮ <b>Д.М. Козаченко, Б.В. Гера, Р.М. Компанієць</b> .....	119
ЛОГІСТИЧНІ ПІДХОДИ ДО ОРГАНІЗАЦІЇ РУХУ ЕВАКУАЦІЙНИХ ПОЇЗДІВ <b>Р.Г. Коробйова, Р.О. Маляренко</b> .....	121
СТРУКТУРА СТОЯНОЧНОГО ЧАСУ РЕЙСУ СУДНА ВІДПОВІДНО ДО УМОВ ДОГОВОРУ РЕЙСОВОГО ФРАХТУВАННЯ <b>С.П. Онищенко, Ю.О. Коскіна</b> .....	124
КОМПАРАТИВНИЙ АНАЛІЗ ТЕРМІНУ «ДЕМЕРЕДЖ» У ЛІНІЙНОМУ СУДНОПЛАВСТІ ТА У ДОГОВОРАХ РЕЙСОВОГО ФРАХТУВАННЯ <b>Ю.О. Коскіна, О.Л. Дрожжин</b> .....	126
УДОСКОНАЛЕННЯ ТЕХНОЛОГІЇ РОБОТИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ПОЛІГОНУ В СУЧАСНИХ УМОВАХ <b>О.М. Костенніков, В. Придатченко</b> .....	128
ДОСЛІДЖЕННЯ ПОПИТУ НА АВТОМОБІЛЬНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ГРОМАДСЬКИМ ТРАНСПОРТОМ У ПРИМІСЬКОМУ СПОЛУЧЕННІ <b>А.А. Кочина</b> .....	129

**КОМПАРАТИВНИЙ АНАЛІЗ ТЕРМІНУ «ДЕМЕРЕДЖ» У ЛІНІЙНОМУ СУДНОПЛАВСТІ ТА У ДОГОВОРАХ РЕЙСОВОГО ФРАХТУВАННЯ**

**COMPARATIVE ANALYSIS OF DEFINITION "DEMURRAGE" IN LINER SHIPPING AND VOYAGE CHARTERING**

*О.Л. Дрогжин<sup>1</sup>, к.т.н., доц., Ю.О. Коскіна<sup>1</sup>, д.т.н., проф.*

*<sup>1</sup>Одеський національний морський університет (Одеса)*

*O.L. Drozhzhyn<sup>1</sup>, PhD, assoc. prof., Yu.O. Koskina<sup>1</sup>, Dr. Eng. prof.*

*<sup>1</sup>Odessa National Maritime University (Odesa)*

Термін «демередж» регулює відносини сторін договору морського перевезення, яким у трамповому судноплаванні є рейсова чартер-партія, у лінійному – коносамент чи морська накладна.

Відповідно до стандартних умов договорів рейсового фрахтування застереження про демередж набуває чинності за невиконання фрахтувальником погоджених термінів обробки судна – сталійний час. Останнім, відповідно до тлумачення БІМКО [1], є період часу, на який судновласник надає та забезпечує доступ до судна для виконання вантажних робіт без сплати фрахтувальником додаткових до фрахту платежів. Цей період часу погоджується сторонами під час проведення перемовин та фіксується у договорах рейсового фрахтування кількістю днів або нормами вантажних робіт із погодженням порядку рахування сталійного часу. Тож за затримки судна під вантажними роботами довше за такий обумовлений термін судновласник отримує грошову виплату – демередж. Час знаходження судна під вантажною обробкою після закінчення сталійного часу називається контрсталійним та за кожен день знаходження судна на контрсталійному часу (незалежно від того, чи виконувались вантажні роботи) судновласник має отримувати демередж. Контрсталійний час рахується у «календарних днях» відповідно до тлумачення БІМКО [1], починаючи з моменту сплину сталійного часу до моменту фактичного закінчення вантажних робіт: відомою у фрахтовому бізнесі є приказка «once on demurrage – always on demurrage». Порядок рахування контрсталійного часу не є предметом обговорення сторонами під час укладання угоди, на відміну від ставки демереджа – тієї грошової величини, яка має бути сплачена судновласнику за затримки судна. Величина такої ставки залежить від типорозміру судна, а також у вірогідності затримки судна у портах під вантажними роботами.

У лінійному судноплаванні можливими є перевезення вантажів як в контейнерному обладнанні, яке належить перевізникові (Carrier Owned Container, СОС), так і в контейнерах вантажовласника (SOC, *Shipper Owned Container*). Оскільки демередж є платою за понаднормативне користування контейнерами, цей вид витрат нараховується лише для СОС-контейнерів. Лінійні коносаменти визначають демередж як невід'ємну складову фрахту.

Порядок надання вільних днів користування контейнерами (free-time), нарахування демереджу (або комплексного нарахування демереджу і детеншену) визначається тарифом перевізника. Перевізник визначає free-time, ставки демереджу відповідно до типу контейнерного обладнання, портів завантаження і розвантаження, напрямку перевезення (імпорт/експорт). Якщо застосовується демередж як такий, то днями для його нарахування є календарні дні поза тими, які визначені free-time, і до того дня, коли контейнер буде навантажений на судно (для експорту) чи до дня повернення контейнера порожнім в розпорядження перевізника (для імпорту). У випадку комплексного нарахування демереджу і детеншену, демереджем буде плата, яку стягує перевізник за понаднормативне користування контейнерним обладнанням лише на території терміналу поза терміну встановленого (чи узгодженого) вільного часу. Для експорту дні демереджу відраховуються від в'їзду контейнера на термінал (повного) до завантаження контейнера на судно без врахування безоплатних днів вільного користування (для експорту). Для імпорту дні демереджу рахуються від дня розвантаження контейнера з судна до виїзду з терміналу (повного) за вирахуванням днів безоплатного користування.

Необхідність розмежування зазначених понять в контексті трампового і лінійного судноплавства (рис. 1) пояснюється наведеними суттєвими змістовними відмінностями, нерозуміння яких може призвести до суперечок стосовно характеру та розміру виплат за демереджем. Тож вантажовласники, вступаючи у договірні відносини із перевізниками, мають чітко уявляти межі власної відповідальності відповідно до організаційної форми перевезення, до якого вони вдаються задля забезпечення транспортування вантажу.



Рисунок 1 – Розмежування поняття «демередж» у контексті лінійних перевезень та перевезень на умовах рейсового фрахтування

[1] Laytime Definitions For Charter Parties 2013. URL: <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/laytime-definitions-for-charter-parties-2013#>