

Міністерство освіти і науки України  
Український державний університет залізничного транспорту

**ІТТ** | ІНТЕЛЕКТУАЛЬНІ  
ТРАНСПОРТНІ  
ТЕХНОЛОГІЇ



# ІНТЕЛЕКТУАЛЬНІ ТРАНСПОРТНІ ТЕХНОЛОГІЇ

V МІЖНАРОДНА НАУКОВО-ТЕХНІЧНА КОНФЕРЕНЦІЯ

ПРОГРАМА КОНФЕРЕНЦІЇ



**ІТТ2024**

УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО  
ТРАНСПОРТУ

**Тези доповідей 5-ої міжнародної  
науково-технічної конференції**

**«ІНТЕЛЕКТУАЛЬНІ ТРАНСПОРТНІ ТЕХНОЛОГІЇ»**

Харків 2024

5-а міжнародна науково-технічна конференція «Інтелектуальні транспортні технології», Харків, 25–27 листопада 2024 р.: Тези доповідей. – Харків: УкрДУЗТ, 2024. – 339 с.

Збірник містить тези доповідей науковців вищих навчальних закладів України та інших країн, підприємств транспортної та машинобудівної галузей за чотирма 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.

© Український державний університет  
залізничного транспорту, 2024

**Секція  
ТРАНСПОРТНІ СИСТЕМИ ТА ЛОГІСТИКА**

**УДК 624.012.4:699.812**

**ШЛЯХИ ОПТИМІЗАЦІЇ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В СУЧАСНИХ  
УМОВАХ**

**WAYS OF OPTIMIZING PASSENGER TRANSPORT IN MODERN  
CONDITIONS.V.**

*Д.М. Ткаченко, канд. техн. наук Д.В. Арсененко  
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*Tkachenko, D.M. Arsenenko PhD (Tech.)  
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

Сучасні процеси реформування, що проводиться на залізницях України, ставлять особливі вимоги до технології перевезень та потребують раціональної організації транспортного обслуговування пасажирів і вантажів.

Досвід експлуатації залізничних швидкісних та високошвидкісних магістралей (ВШМ) показує, що надання якісної основної послуги з перевезення неможливо без створення відповідного сервісу для пасажирів. Передумовою цього в першу чергу постає створення або модернізація залізничних транспортних мереж шляхом формування транспортно-пересадочних вузлів (ТПВ). Умови конкуренції змушують залізниці розширювати перелік сервісних транспортних послуг в кооперації з індустріями туристичного, екскурсійного, готельного, ресторанного бізнесу, автомобільного та інших видів транспорту.

Особливістю роботи пасажирського комплексу є здійснення змішаного руху пасажирських і вантажних поїздів який є інтегрованим складним процесом та вимагає управління та координації багатьох технологічних та експлуатаційних функцій. Як наслідок, невід'ємною складовою загальної системи організації перевізного процесу стає єдина інфраструктура для пасажирських та вантажних перевезень. Ефективність здійснення пасажирських перевезень залежить від наявності сучасної системи управління, що відповідає мінливим умовам транспортного ринку.

Мережу пасажирських сполучень поділено на напрямки. Під напрямком розуміється лінійна ув'язка визначеного числа залізничних дільниць, по яких без пересадок прямує значна частина пасажирів прямого сполучення. Напрямки лінійно

взаємопов'язані з дільницями, по яких прямують потоки пасажирів середньої та малої потужності, називаються лініями [1].

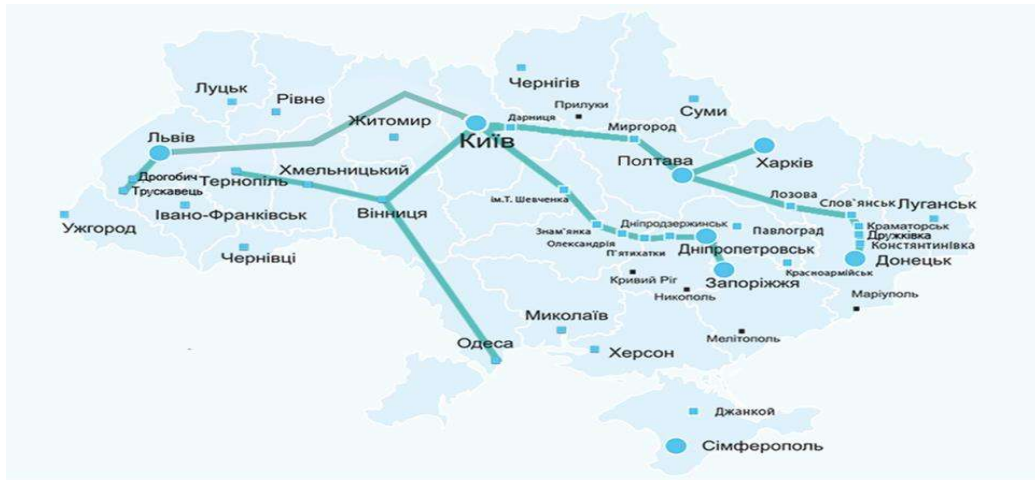


Рис. 1. Схема основних напрямків відправлення і прибуття швидкісних поїздів



Рис. 2. Найбільш популярні залізничні напрямки та обсяги перевезень по них за 2024 рік

Важливим поняттям, що описує процес переміщення пасажирів у транспортній системі залізничних пасажирських перевезень, є пасажиропотік – кількість пасажирів, що перевозяться у визначеному напрямку маршруту або дільниці за одиницю часу (година, доба, місяць, рік). Пасажиропотік обчислюється в прямому та зворотному напрямках [2].

Послуги, які надаються впливають на кінцевий результат - величину доходів і рентабельність роботи транспортних компаній, організацій. На сьогоднішній день навіть новоутворених умовах військового стану фактор сервісу складно переоцінити [3]. Розвиток сервісу в користуванні послугами на всіх рівнях спонукає

до створення ринкового середовища де безальтернативних для залізниці маршрутів стає дедалі менше.

Формуючи проміжний підсумок спробуємо виявити основні напрямки по організації роботи в напрямку оптимізації пасажирських перевезень в рамках існуючих обмежень:

- розвиток сервісу в швидкісних пасажирських перевезеннях є метою залучення користувачів залізничного транспорту особливо на фоні зростаючої конкуренції на автомобільному напрямку;

- залучення додаткових інвестицій в інфраструктуру залізничного транспорту повинно мати багаторівневий характер, оскільки робота залізничного транспорту відбувається в умовах старіння пасажирського вагонного парку та вимагає розвитку ремонтної бази;

- оптимізація існуючих транспортно-пересадочних вузлів та формування умов для створення та укрупнення нових, які надають можливість пасажиром скористуватися перевагами високошвидкісного пасажирського транспорту [5].

Таким чином, саме розвиток сектора сервісних послуг підвищує привабливість основного виду обслуговування – швидкісних перевезень пасажирів [4]. Сервісні послуги в умовах дефіциту інвестування галузі на фоні стагнації залізничної інфраструктури є тією проміжною ланкою в сучасних умовах.

[1] Аксьонов І.М., Яновський П.О. Організація пасажирських приміських перевезень: Навчальний посібник. – К.: КУЕТТ, 2002.-69с.

[2] ГОСТ 2.105-95. Единая система конструкторской документации. Общие требования к текстовым документам. -К.: Госстандарт Украины, 1995.-25с.

[3] Про затвердження Правил безпеки громадян на залізничному транспорті України : Наказ; Мінтранс України від 19.02.1998 № 54. [Ел. ресурс] – <http://zakon.rada.gov.ua/go/z0193-98>.

[4] Технологічний процес з надання послуг пасажиром та організації роботи вокзалу станції Харків-Пасажирський: Рукопис. -Х.: Регіональна філія Південна залізниця ПАТ Українська залізниця, 2016. – 250с.

[5] D.V. Lomotko, E.S. Alyoshinsky, G.G. Zambrybor, Methodological Aspect of the Logistics Technologies Formation in Reforming Processes on the Railways, Transportation Research Procedia, Volume 14, 2016, Pages 2762-2766, ISSN 2352-1465, <http://dx.doi.org/10.1016/j.trpro.2016.05.482>.