

3. Tretheway MW, Waters WG (1999) Comparing total factor productivity and price performance, concepts and applications to Canadian railways. J Transp Econ Policy 33:209– 220 Part 2.
4. Gacogne V, Tweddle G, Viegas J, Mesquita R (1998) Quality of service in transport, EU project SOFTICE, Task 3, Bruxelles.
5. PRTM, Cohen S, Roussel J (2002) Avantage supply chain, Edition d'organisation, coll performance/ qualité, Paris, septembre.

УДК 656

МІЖМІСЬКІ ПАСАЖИРСЬКІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

Лебедь В.О., студент 4 курсу групи 43ТТнр

*Бережна Н.Г., к.т.н., доц. кафедри транспортних технологій і логістики
Харківський національний технічний університет сільського господарства
імені Петра Василенка*

INTERCITY PASSENGER TRANSPORTATION

Lebed V.O., student 4 courses 43TТnр

*Berezhnaja N.G., Ph.D., Assoc. Department of Transport Technologies and Logistics,
Kharkiv Petro Vasilenko National Technical University of Agriculture*

У сучасному місті недооцінити значимість громадського пасажирського транспорту неможливо. В умовах пандемії COVID – 19 і закриття, на деякий час, по всій країні ліній метрополітену та введення обмежень, щодо кількості пасажирів, які одночасно перебувають в салоні транспортного засобу – необхідність функціонування міського пасажирського транспорту проявилася в повній мірі.

За обсягами перевезень пасажирів автомобільний транспорт – є лідером серед усіх інших видів міського транспорту. Розширення меж міста, підвищення щільності житлових забудов і, як наслідок, збільшення чисельності мешканців міст – призводить до зростання попиту на пасажирські перевезення й, відповідно, перегляду існуючої маршрутної мережі та технічних характеристик транспортних засобів, які обслуговують пасажирів.

Проблемою великих міст ще можна назвати збільшення кількості індивідуального транспорту, а останнім часом й старіння автопарку України. Ефективна і раціональна організація роботи пасажирської транспортної мережі вирішить проблеми із заторами, шумом, екологією, комфортним пересування пасажирів по місту, безпекою дорожнього руху, швидкістю переміщення в просторі і часі та багато інших важливих завдань.

Виходячи з аналізу останніх тенденцій у розвитку великих і середніх міст країни можна зазначити наступне: приріст території практично не спостерігається, територіальне розміщення об'єктів міста, що утворилося в період реалізації ринкових відносин, суттєво не змінюється, приріст населення, який є характерним для більшості міст, суттєво не впливає на розвиток міського пасажирського транспорту, впровадження в експлуатацію нових видів маршрутного пасажирського транспорту не проводиться та у найближчій перспективі не планується через відсутність необхідних коштів [1]. На підставі цього можна зробити висновок, що для більшості великих та середніх міст України єдиним напрямом підвищення ефективності роботи міського маршрутного пасажирського транспорту є удосконалення існуючої системи міських пасажирських перевезень.

Для удосконалення транспортного обслуговування пасажирів в міському сполученні перше, що необхідно зробити – визначити, яка кількість пасажирів використовує даний вид транспорту на обраному маршруті. Величина пасажиропотоку – це найголовніший показник, що характеризує попит на маршрут та його зміну по годинах доби, днях тижня, напрямку та інше [2]. Дані про пасажиропотоки важливі при складанні оперативних планів перевезень на маршрутах, дають можливість прогнозувати зміну обсягів перевезень, визначити необхідність залучення нових марок рухомого складу для роботи на маршруті, планувати відкриття нових чи закриття неефективних маршрутів [3].

І саме завданням перевізника – є надання якісної транспортної послуги та відстеження попиту і пропозиції на ринку перевезень.

Список посилань

1. Біліченко В. В. Підвищення ефективності системи міських пасажирських перевезень / В.В. Біліченко, С.В. Цимбал, С.С. Коробов // Вісник машинобудування та транспорту. №1(7), 2018. – С. 18-25.

2. Бережна Н.Г. / Щодо обсягів перевезення пасажирів, тенденції їх зміни і прогнозування / Н.Г. Бережна, Т.В. Волкова, О.В. Кутя // Матеріали VIII-ої міжнародної науково-практичної інтернет-конференції «Проблеми і перспективи розвитку автомобільного транспорту», 14-15 квітня 2020 року: збірник наукових праць / Міністерство освіти і науки України, Вінницький національний технічний університет [та інш.]. – Вінниця: ВНТУ, 2020. – С. 46 – 50.

3. <https://apluss.pro/upravlinnya-hromadskym-transportom/doslidzhennja-pasazhiropotokiv-na-gromadskomu-transporti/>

УДК 338.47:656

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

*Городецька Т.Е., к.е.н., доцент, Овчаренко Д.В., студентка
Харківський національний технічний університет сільського господарства
імені Петра Василенка*

PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF RAILWAY TRANSPORT OF UKRAINE

*Gorodetska T.E., Ovcharenko D.V., student
Kharkiv Petro Vasylenko National Technical University of Agriculture*

Досить вдале географічне розташування України в центрі Європи створює природний міст між високоінтегрованим Європейським Союзом і країнами Азії, які сьогодні розвиваються прискореними темпами. Це є однією з основних передумов для розвитку транспортної системи.

Українські залізниці безпосередньо межують і взаємодіють із залізними дорогами Білорусії, Молдови, Польщі, Росії, Румунії, Словаччини, Угорщини та забезпечують роботу 40 міжнародних залізничних переходів, а також обслуговують 18 українських морських портів Чорноморсько-Азовського басейну (Чорноморського, Азовського і Дунайського).

Залізничний транспорт є основою транспортної системи України і ним перевозитися близько 55% усіх вантажів у країні. За підсумками 2019 року АТ «Укрзалізниця» перевезено 312,9 млн тонн вантажів. Загальне падіння перевезень вантажів УЗ за рік склало -2,9%, або -9,4 млн тонн. За даними перевізника фіксується зростання обсягів перевезення тільки трьох видів вантажів:

- зернових +21%, або +6,9 млн тонн (до 39,8 млн тонн);
- хімічних і мінеральних добрив +31,5%, або +1 млн тонн (до 4,4 тонн);
- залізна руда і марганець +2,7%, або +1,8 млн тонн (до 68,3 млн тонн).

Решта вантажів без винятку показали падіння обсягів перевезення залізничним транспортом. Максимальне падіння перевезень:

- лісових вантажів -58,2%, або -1,4 млн тонн (до 1 млн тонн);
- мінеральних будматеріалів -19,1%, або -6,8 млн тонн (до 29,1 млн тонн);
- металобрухту чорного -21,9%, або -0,6 тонн (до 2,4 млн тонн) [1].

Залізнична галузь незалежної України щорічно забезпечує перевезення понад 300 млн т вантажів та біля 500 млн пасажирів. Вона пройшла складний період становлення і розвитку держави, пошуку шляхів виживання в умовах переходу до ринкових відносин. Ситуацію ускладнювало різке падіння обсягів перевезень і несвочасні розрахунки клієнтів за перевезення, що призвело до значних фінансових втрат та хронічних неплатежів до бюджету і не виплат заробітної плати.