

порівняння з попередніми витратами, друкуються раціональні параметри керування – ступінь гальмування, число включень та моменти його початку і кінця на кожному уповільнювачі при гальмуванні кожного відчепу.

[1] Бобровский В. И. Поиск оптимальных режимов торможения на проектируемых сортировочных горках. *Информационно-управляющие системы на железнодорожном транспорте*. 1999. №5. С. 50-54.

[2] Бобровский В. И. Многошаговый двухэтапный метод оптимизации режимов роспуска составов на горках. *Информационно-управляющие системы на железнодорожном транспорте*. 2004. №2. С. 8-14.

УДК 656.13

ДОСЛІДЖЕННЯ ВПЛИВУ УМОВ ВІЙСЬКОВОГО СТАНУ НА СТАТИСТИКУ ДТП В МІСТІ ХАРКОВІ

STUDY OF THE INFLUENCE OF MARTIAL LAW CONDITIONS ON ROAD TRAFFIC ACCIDENT STATISTICS IN THE CITY OF KHARKIV

О.В. Рябушенко¹, канд. техн. наук, Д.М. Попадинець², капітан поліції

¹Харківський національний автомобільно-дорожній університет (м. Харків)

²Управління патрульної поліції в Харківській області Департаменту патрульної поліції

O.V. Ryabushenko¹, PhD (Tech.), D.M. Popadinets², Police Captain

¹Kharkov National Automobile and Highway University (Kharkiv)

²Patrol Police Department in the Kharkiv Region of the Patrol Police Department

Аналіз статистики ДТП є важливе завдання для вчених та фахівців-практиків у сфері автомобільного транспорту. Особливий інтерес можуть представити результати аналізу зміни показників аварійності та смертності в ДТП, що відбулися внаслідок впливу на транспортну систему міста факторів глобальною характеру, які привели до суттєвої зміни структури попиту на пересування або умов функціонування дорожнього руху. Протягом 2022 року такі фактори мали місце в місті Харкові після проголошеного в країні військового стану та відбиття військової агресії. Внаслідок бойових дій з міста були змушені виїхати до половини мешканців, що не могло не вплинути на статистичні показники аварійності та смертності в ДТП протягом даного періоду [1, 2].

Зміна абсолютних показники аварійності та смертності в ДТП по місту

Харкову за період 2018 - 2022 рр. за даними Управління патрульної поліції у м. Харкові Департаменту патрульної поліції (УПП ДПП) надано на рис. 1.

Як можна побачити, в 2022 році в місті Харкові можна констатувати значне зменшення абсолютних показників аварійності та смертності в ДТП. Але, якщо загальна кількість ДТП, кількість ДТП з потерпілими, та кількість травмованих у порівнянні з середніми значеннями за попередні періоди зменшилися більше, ніж на 50 %, кількість загиблих в ДТП знизилася лише на 29%. Можна припустити, що причиною стала порівняно більша тяжкість ДТП, які траплялися у 2022 році.

Докладніше дослідити вказану тенденцію можна за допомогою коефіцієнтів тяжкості ДТП (K , K' , K'') та соціального ризику R (кількість загиблих на 100 тис. населення). Зміна цих показників протягом досліджуваного періоду наведена на рис. рис. 2. Дані про середню кількість наявних мешканців в місті у 2022 році для розрахунків показника R були взяті з оприлюднених підрахунків Харківської ОВА [3].

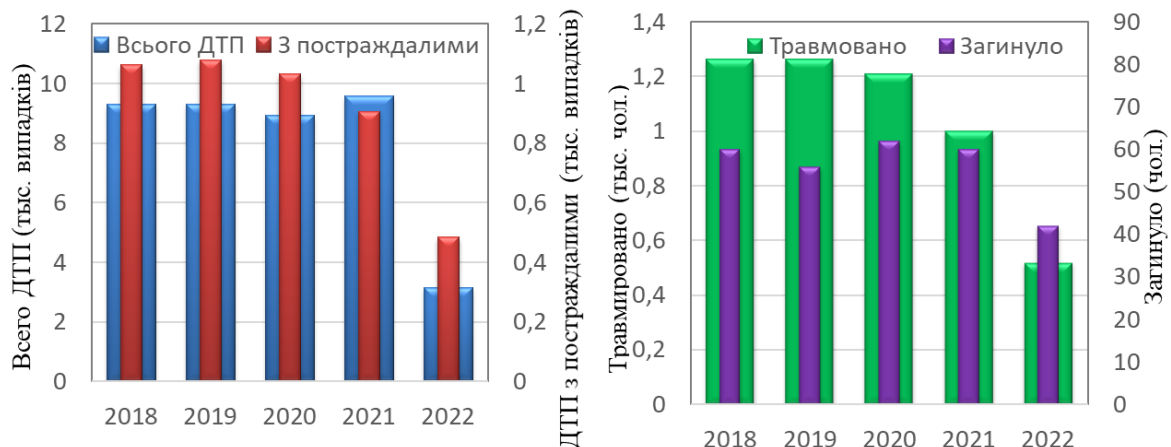


Рис. 1. Зміна аварійності та смертності внаслідок ДТП в місті Харкові

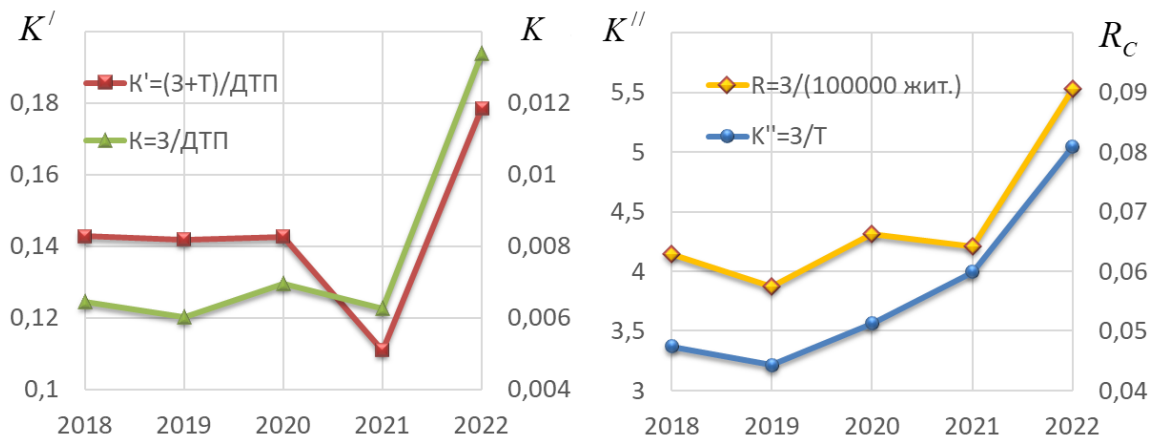


Рис. 2. Зміна відносних показників тяжкості ДТП в місті Харкові:

Z – кількість загиблих; T – кількість травмованих; DTP – загальна кількість ДТП

На рис. 2 можна спостерігати значне зростання як відносних

показників тяжкості ДТП та і показника соціального ризику у 2022 році, порівняно із усередненим значенням за попередні періоди. Значення коефіцієнтів тяжкості (K , K' , K'') збільшилися відповідно на 108 %, 33 % та 59 %; показника соціального ризику – на 34 %.

Причиною такого явища могли стати викликані військовим станом зміни умов руху в місті протягом 2022 року, зокрема відсутність вуличного освітлення в темний час доби та фактична відсутність контролю швидкісного режиму.

[1] Статистика ДТП: через війну на дорогах з'явилися додаткові фактори небезпеки. Експрес, листопад 2022, available at: <https://expres.online/lyudi-i-problemi/statistika-dtp-cherez-viynu-na-dorogakh-zyavilisya-dodatkovyi-faktori-nebezpeki>

[2] Юлія Дядюк. Війна і смертність на дорогах: цифри. Лютий 2023, available at: <https://blog.liga.net/user/yudiadiuk/profile>

[3] Харків: населення та демографічні зміни з початком повномасштабної війни. Gvara Media, 2023. available at: <https://gwaramedia.com/yak-zminilosya-naselennya-harkova-z-pochatku-povnomasshtabnogo-vtorgnennya/>

УДК 658:656.2

ЦИФРОВІ ІНСТРУМЕНТИ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

DIGITAL TOOLS FOR INTERNATIONAL TRANSPORT INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT

докт. екон. наук І.В. Токмакова¹, Ю.П. Гриневич¹

¹Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

DSc (Econ.) I.V. Tokmakova¹, Yu.P. Hrinevych¹

¹Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

Поширення інформаційно-комунікаційних технологій є ключовим фактором, який істотно впливає на розвиток світової транспортно-логістичної системи в сучасних умовах. Формування бізнес-екосистем у сфері транспорту і логістики, в тому числі, екосистем цифрових транспортних коридорів, стає загальносвітовим явищем, стійким трендом. При цьому сучасним системам притаманні такі властивості як: модульний принцип побудови, коли на відміну від традиційних ієрархічних структур клієнтські сервіси або продукти розробляються самостійно різними їх виробниками, але функціонують як єдине пов'язане ціле; кастомізація, істотна адаптація продуктів і послуг під кінцевого споживача; мережеві,