

транспортного коридору розроблено вимоги до автоматизованої системи вибору PaP-ниток з урахування ризиків збоїв на маршрутах руху поїздів в умовах крос-кордонних перевезень.

[1] Regulation (EU) No 913/2010 of the European Parliament and of the Council of 22 September 2010 concerning a European rail network for competitive freight. Official Journal of the European Union (L 276). 2010. P. 22 – 32.

[2] Єврокомісія включила українські логістичні шляхи до Транс'європейської транспортної мережі Офіційний сайт ukraineinvest. URL: <https://ukraineinvest.gov.ua/news/05-08-22/>

[3] RNE Guidelines for Corridor One-Stop Shops (C-OSSs) of European Rail Freight Corridors (RFCs) for managing Pre-arranged Paths (PaPs) and Reserve Capacity (RC). Version 1.0. 52 p. URL: <https://rne.eu/wp-content/uploads/2016-12-08-C-OSS-PaP-Guidelines-V1-0.pdf>.

[4] Mihai Manea. 14.126 Game Theory. Spring 2016. Massachusetts Institute of Technology: MIT Open Course Ware. URL: <https://ocw.mit.edu>.

УДК 656.2

ОРГАНІЗАЦІЯ ПАСАЖИРСЬКОГО РУХУ В МІЖНАРОДНОМУ СПОЛУЧЕННІ

ORGANISATION OF PASSENGER TRAFFIC IN INTERNATIONAL TRAFFIC

*О. Кірік, Ю. Глибокий, канд. техн. наук Л. Пархоменко
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*O. Kirik, Y. Hlubokyi, PhD (Tech.) L. Parkhomenko
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

У господарстві будь-якої країни пріоритетне місце посідає пасажирський транспорт. Забезпечення високого рівня мобільності та транспортної доступності для населення є завданням державного масштабу [1].

Основними учасниками ринку пасажирських перевезень, які безперервно вступають у взаємодію, є пасажирів, підприємства транспорту і держава. При цьому ринкові процеси протікають у певному соціально-економічному середовищі. Соціально-економічне середовище характеризується структурою і доходами населення, а також рівнем розвитку транспортної інфраструктури [2].

Головна мета пасажирів на ринку - це задоволення своєї потреби в переміщенні за оптимального співвідношення ціни та якості. Якість обслуговування пасажирів, як правило, оцінюється за допомогою таких показників, як час у дорозі, комфорт, безпека, інтенсивність транспортного потоку (зручність розкладу) [3].

Держава щодо пасажирських перевезень може ставити такі завдання: зменшення загальних втрат часу населення на переміщення, зменшення загальних втрат ресурсів, забезпечення фінансової доступності транспортних послуг, забезпечення беззбитковості підприємств транспорту. Залежно від поставленого завдання держава обирає свою стратегію, тобто набір активних

дій щодо вирішення завдання. До активних дій слід віднести ухвалення рішень щодо розвитку інфраструктури та субсидування перевезень будь-якого виду транспорту. Також держава може прийняти рішення про невтручання і стати пасивним учасником ринку транспортних послуг. Окремо слід виділити стратегію держави щодо розвитку високошвидкісного руху на обраному напрямку.

Акціонерне товариство «Українська залізниця», крім реалізації процесу перевезення пасажирів, може ставити собі за мету або максимізацію прибутку, або збільшення частки присутності на ринку пасажирських перевезень. Прагнення збільшувати цю частку в короткостроковому періоді супроводжується фінансовими втратами, проте надалі можливий значний приріст прибутку. До стратегій також відносяться прийняті рішення щодо активного регулювання основних чинників, що впливають на вибір пасажиром способу пересування. Якість перевізного процесу при цьому залежить від того, наскільки відповідають рухомий склад та інтенсивність його руху за маршрутом конкретному пасажиропотоку [4].

Оптимізацію роботи пасажирського транспорту слід розглядати з позицій теорії активних систем, оскільки пасажирів і транспортні компанії є активними агентами, тобто можуть здійснювати реальні дії на ринку транспортних послуг. Головною особливістю активної системи є наявність цільової функції агентів. Тому теорія активних систем лежить в основі розроблення систем управління пасажирським транспортом. Слід зазначити, що наразі практично відсутні роботи зі спільного застосування теорії активних систем і теорії ігор в управлінні системами, до числа яких належать транспортні системи країн і регіонів.

[1] Розробка математичної моделі для оптимізації плану формування швидкісних пасажирських поїздів [Текст] : ІКСЗТ, 2019 №5 DOI: 10.18664/iksz.v24i5.181287 С.19-23.

[2] [Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року | Кабінет Міністрів України \(kmu.gov.ua\)](#)

[3] Калашнікова, Т. Ю. Аналіз досвіду якості обслуговування пасажирів в умовах високошвидкісного руху [Текст] / Т.Ю. Калашнікова, М.В. Биков // Зб. наук. праць Укр. держ. ун-ту залізнич. трансп. – Харків: УкрДУЗТ, 2015. – Вип. 154. – С. 24-28.

[4] Розробка плану формування пасажирських поїздів на основі методу роя часток. Бутко Т. В., Прохорченко А. В., Шандер О. Е. Вісник НТУ «ХП». 2011. № 54. С.70-76.