

**УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ
ТРАНСПОРТНА АКАДЕМІЯ УКРАЇНИ
ПІДЙОМНО-ТРАНСПОРТНА АКАДЕМІЯ НАУК УКРАЇНИ
КРЕМЕНЧУЦЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ім. М. ОСТРОГРАДСЬКОГО
СХІДНОУКРАЇНСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ім. В. ДАЛЯ
ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІНФРАСТРУКТУРИ ТА ТЕХНОЛОГІЙ
UNIVERSITY OF ZILINA IN ZILINA
TECHNICAL UNIVERSITY OF SOFIA
TADEUSZ KOŚCIUSZKO CRACOW UNIVERSITY OF TECHNOLOGY
POZNAN UNIVERSITY OF TECHNOLOGY
UNIVERSITY OF OCCUPATIONAL SAFETY MANAGEMENT IN
KATOWICE
KAZIMIERZ PULASKI UNIVERSITY OF TECHNOLOGY AND
HUMANITIES IN RADOM
LANZHOU JIAOTONG UNIVERSITY
ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»**

**Тези доповідей
міжнародної науково-технічної конференції**

«ТЕХНОЛОГІЇ ТА ІНФРАСТРУКТУРА ТРАНСПОРТУ»

Харків 2018

Міжнародна науково-технічна конференція «Технології та інфраструктура транспорту», Харків, 14 – 16 травня 2018 р.: Тези доповідей. – Харків: УкрДУЗТ, 2018. - с.

Збірник містить тези доповідей науковців вищих навчальних закладів України та інших країн, підприємств транспортної та будівельної галузі за такими секціями: технології виготовлення та відновлення виробів транспортного призначення; проектування, виробництво та сервіс засобів транспорту; транспортні технології та логістика; проблеми безпеки на транспорті, в промисловості та інфраструктурі; захист довкілля, екологічна безпека та ресурсозберігаючі технології; забезпечення конкурентоспроможності підприємств транспорту і промисловості; інтеграційні процеси фінансово-економічного розвитку транспортної галузі.

<i>Л. О. Філіпковська, О. О. Матвієнко</i> ПІДТРИМКА ПРИЙНЯТТЯ УПРАВЛІНСЬКИХ РІШЕНЬ В ЕКОНОМІЧНИХ СИСТЕМАХ НА ОСНОВІ КОГНІТИВНОГО МОДЕЛЮВАННЯ	499
<i>Н. В. Чебанова, Т. І. Єфіменко</i> ВПОРЯДКУВАННЯ ФІНАНСОВОЇ ЗВІТНОСТІ ЗА ВИМОГАМИ ТАКСОНОМІЇ МСФЗ	501
<i>Н. Ф. Чечетова, Т. М. Чечетова-Терашвілі</i> ЗНАЧЕННЯ МІСЬКОЇ ПАСАЖИРСЬКОЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ В СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОМУ РОЗВИТКУ МІСТА	503
<i>В. П. Яновська</i> МАРКЕТИНГОВА ОРІЄНТАЦІЯ ЗАЛІЗНИЧНИХ КОМПАНІЙ ЯК ФАКТОР СТВОРЕННЯ НАДІЙНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ТА РОЗВИТКУ ТУРИЗМУ (СТАН ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ)	505
<i>В. П. Яновська, О. В. Пилипенко, В. І. Творонович, А. Р. Божок</i> МАРКЕТИНГОВІ ДОСЛІДЖЕННЯ ЯК СПОСІБ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНИХ КОМПАНІЙ ТА ПРОГНОЗУВАННЯ ПОПИТУ НА ПЕРЕВЕЗЕННЯ	507
<i>M. Motyl, F. Tomaszewski</i> ANALYSIS OF THE APPLICABILITY OF NEW TEST METHODS IN THE CERTIFICATION OF LIGHT RAIL VEHICLES	510
<i>O. V. Fomin, P. M. Prokopenko, A. O. Lovsky</i> TECHNICAL DIAGNOSIS OF SURFACES WITH A TERMINAL SERVICE WHICH REMAINS A SEMICONDUCTOR FROM A NORMATIVE	512
<i>О. А. Кравченко</i> СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ НАФТОВИДОБУТКУ ВУГЛЕВОДНІВ В ШЕЛЬФІ ЧОРНОГО МОРЯ	514
<i>О. В. Кабусь, Л. М. Буцька, Н. В. Сасенко</i> ШЛЯХИ ЗБЕРЕЖЕННЯ РУХЛИВОСТІ БЕТОННИХ СУМІШЕЙ ДЛЯ ВИГОТОВЛЕННЯ ТА ВІДНОВЛЕННЯ ВИРОБІВ ТРАНСПОРТНОГО БУДІВНИЦТВА	516

удосконалення деяких положень [Електронний ресурс]: [Закон від 05.10.2017 № 2164 - VI] Режим доступу: <https://minfin.com.ua/2017/10/05/30298069/>
[4] Что такое таксономии в WordPress [Електронний ресурс]: Режим доступу: https://wp-kama.ru/id_8218/taksonomii-v-wordpress.htm
[5] Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 16 «Витрати» [Електронний ресурс] [Наказ Мініфіна України № 318, редакція станом на 10.01.2012]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/z0027-00>.

УДК 33.332.1:338.47

ЗНАЧЕННЯ МІСЬКОЇ ПАСАЖИРСЬКОЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ В СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОМУ РОЗВИТКУ МІСТА

THE MEANING OF THE URBAN PASSENGER TRANSPORT SYSTEM IN SOCIO-ECONOMIC DEVELOPMENT OF THE CITY

д-р екон. наук Н.Ф. Чечетова¹, канд. екон. наук Т.М. Чечетова-Терашвілі²

¹*Харківський національний університет міського господарства
імені О.М. Бекетова (м. Харків),*

²*Харківський національний економічний університет імені Семена Кузнеця
(м. Харків)*

N.F. Chechetova, D.Sc. (Econ.), T.M. Chechetova-Terashvili, PhD (Econ.)
*O.M. Beketov National University of Municipal Economy, Kharkiv, Simon Kuznets
Kharkiv National University of Economy (Kharkiv)*

Система міського пасажирського транспорту грає важливу роль в забезпеченні соціально-економічного життя міста. Транспорт є поєднуючою ланкою між населенням та виробництвом, виступаючи засобом щоденних трудових маятникових міграцій населення між житлом та роботою, а також підтримує мобільність всього міського населення. Задовольняючи попит населення в перевезеннях, міський пасажирський транспорт впливає на рівень продуктивності праці, побутового обслуговування, розвиток культури та дозвілля.

Пасажирська транспортна система міста є однією з найважливіших підсистем соціальної інфраструктури і її розвиток належить до першочергових стратегічних завдань, які має постійно вирішувати міська влада. До того ж, збалансований та гармонійний розвиток міста можливий тільки у разі максимально ефективного використання його трудового потенціалу, мобільність якого й забезпечує транспортна система міста, проте, за умови її темпів розвитку, що випереджають.

Водночас, міська влада при визначенні перспективи та подальших напрямків розвитку міської пасажирської транспортної системи повинна враховувати необхідність знаходження балансу між інтересами споживачів транспортних

послуг, які потребують якісних послуг та транспортними підприємствами, зацікавленими в зниженні власних витрат на перевезення.

Пасажирська транспортна система в великих містах передбачає взаємодію різних видів транспорту і унеможливорює задоволення потреб громадян в переміщенні містом тільки за умови використання одного виду транспорту, зокрема, враховуючи різні техніко-економічні характеристики, які притаманні кожному окремому виду транспорту та міську транспортну схему. У зв'язку з цим необхідно розробити таку міську пасажирську транспортну систему, при якій всі види транспорту - метрополітен, автобуси, трамваї, тролейбуси, приміські лінії залізниць, будуть максимально ефективно взаємодіяти і створювати єдиний простір для пересування громадян містом.

Не менш важливим завданням для міської влади постає оцінка якості пасажирських перевезень міським транспортом, яка має враховуватися при виборі автотransпортних підприємств для ринку міських пасажирських перевезень, вивчення динаміки, планування, контролю та атестації якості послуг, як для кожного маршруту окремо, так і для всієї мережі в цілому. Водночас складність визначення якості таких послуг полягає в тому, що поки не існує єдиної загальноприйнятої методики їх оцінки. Зазвичай сприйняття якості досить суб'єктивне і зводиться тільки до того, чи надані послуги були якісні чи ні, або надані не в повній мірі. Крім того для оцінки послуг може застосовуватися експертна шкала рівня якості: зразковий, хороший, задовільний, незадовільний. Не менш важливою вважається оцінка ефективності функціонування системи пасажирського транспорту за часом, який витрачається пасажиром на поїздку. Цей критерій є одним з показників якості життя населення, комфортності середовища проживання [1, 2].

Крім того, міста які не володіють ефективною пасажирською транспортною системою відчуватимуть економічну ізоляцію з боку інвесторів. Адже міста повинні привертати до себе інвесторів, в значній мірі, за рахунок створення зручної транспортної інфраструктури. Важливим кроком до вирішення такого завдання є ефективне планування. Так, Генеральний план - це документ, який регламентує, як буде розвиватися місто. Водночас, сучасні реалії та розвиток технологій вимагають створення нових засобів планування міст і один з таких засобів - це розробка транспортної моделі міста.

Удосконалення механізму функціонування міської пасажирської транспортної системи передбачає: розробку методики обґрунтування кількості і складу за формами власності підприємств пасажирських послуг на території міста; обґрунтування ефективного механізму тарифоутворення на послуги пасажирського транспорту; розробку принципів взаємовідносин бюджетів підприємств та міського бюджету; обґрунтування методів проектування базової мережі маршрутів території міста; формування пакету замовлень на перевезення; розробку умов та організації конкурсів серед потенційних перевізників;

координацію та організацію диспетчеризації роботи пасажирського транспорту з використанням автоматизованої системи управління інтенсивністю руху відповідно до динаміки пасажиропотоків.

[1] Бабаєв В.М. Управління великим містом: теоретичні і прикладні аспекти / В.М. Бабаєв; Харк. нац. акад. міськ. госп-ва. – Харків: ХНАМГ, 2010. – 306 с.

[2] Карлова О.А. Соціально-економічні складові функціонування міського комплексу (теорія і практика) / О.А. Карлова. – Харків: Мадрид, 2011. – 452 с.

[3] Палант О.Ю. Логістика транспортного комплексу регіону (перспективи інвестування та інноваційного розвитку) : монографія / О.Ю. Палант. – Харків : Золоті сторінки, 2014. – 168 с.

УДК 339.138:656.2:656.072:[338.1:379.85]

**МАРКЕТИНГОВА ОРІЄНТАЦІЯ ЗАЛІЗНИЧНИХ КОМПАНІЙ ЯК
ФАКТОР СТВОРЕННЯ НАДІЙНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ТА РОЗВИТКУ
ТУРИЗМУ (СТАН ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ)**

**MARKETING ORIENTATION OF RAILWAY COMPANIES AS A FACTOR
FOR THE ESTABLISHMENT OF RESILIENT INFRASTRUCTURE AND
TOURISM DEVELOPMENT (STATE OF PASSENGER TRANSPORT IN
UKRAINE)**

д-р екон. наук В. П. Яновська

Державний університет інфраструктури та технологій (м. Київ)

V. P. Yanovska, D.Sc. (Econ.)

State University of Infrastructure and Technologies (Kyiv)

Глобальні тенденції суспільного розвитку є потужними комплексними факторами трансформації галузевого бізнесу. Для вирішення всесвітніх проблем на саміті ООН було прийнято цілі сталого розвитку, деталізовані через конкретні завдання, які спрямовані на забезпечення економічного зростання, соціальну інтеграцію й охорону навколишнього середовища та зокрема прямо й опосередковано встановлюють глобальні, національні та регіональні орієнтири для зміни транспортних систем та туристичної сфери [1].

За прогнозами у 2030 р. щорічний пасажиропотік перевищить 80 трлн пас. км, що у півтора рази більше рівня 2015 р., при цьому основним видом транспорту залишатиметься автомобільний, частка якого наразі становить три чверті ринка пасажирських перевезень. Проте відомо, що в контексті сталого розвитку залізниці мають низку переваг. За результатами теоретичних досліджень залізничні перевезення на 50 % більш екологічні, ніж автомобільні. З діяльністю залізничного транспорту, на який у світі припадає понад 6,7 % від загального