



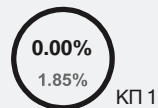
## Звіт подібності

## Метадані

|   |                    |   |                  |              |
|---|--------------------|---|------------------|--------------|
| Назва організації   |                    | підрозділ   |                  |              |
| State University of Infrastructure and technology   |                    | State University of Infrastructure and technology |                  |              |
| Заголовок   |                    |   |                  |              |
| Аналіз факторів вибору пасажирями залізничних або автобусних видів транспорту на маршруті Київ – Відень |                    |   |                  |              |
| Автор   |                    | Науковий керівник / Експерт                       |                  |              |
| Марія ГОРОБЧЕНКО  |                    | Валерій САМСОНКІН                                 |                  |              |
| Кількість слів  | Кількість символів | Дата звіту  | Дата редагування | ІД документу |
| 12844   | 106524             | 12/13/2025  | 12/13/2025       | 332849934    |

## Обсяг знайдених подібностей

Коефіцієнт подібності визначає, який відсоток тексту по відношенню до загального обсягу тексту було знайдено в різних джерелах. Зверніть увагу, що високі значення коефіцієнта не автоматично означають плагіат. Звіт має аналізувати компетентна / уповноважена особа.



12844

Кількість слів

106524

Кількість символів

## Тривога

У цьому розділі ви знайдете інформацію щодо текстових спотворень. Ці спотворення в тексті можуть говорити про МОЖЛИВІ маніпуляції в тексті. Спотворення в тексті можуть мати навмисний характер, але частіше характер технічних помилок при конвертації документа та його збереженні, тому ми рекомендуємо вам підходити до аналізу цього модуля відповідально. У разі виникнення запитань, просимо звертатися до нашої служби підтримки.

|                        |    |    |
|------------------------|----|----|
| Заміна букв            | в  | 46 |
| Інтервали              | A→ | 0  |
| Мікропробіли           | .  | 0  |
| Білі знаки             | ʀ  | 0  |
| Парафрази (SmartMarks) | a  | 15 |

## Джерела

| ПОРЯДКОВИЙ<br>НОМЕР | НАЗВА ТА АДРЕСА ДЖЕРЕЛА URL (НАЗВА БАЗИ)  | КІЛЬКІСТЬ ІДЕНТИЧНИХ<br>СЛІВ (ФРАГМЕНТІВ) |
|---------------------|---|---|
| 1                   | <a href="http://176.101.220.8:8080/xmlui/bitstream/handle/123456789/2386/193_19_Popov.pdf?sequence=1&amp;isAllowed=y">http://176.101.220.8:8080/xmlui/bitstream/handle/123456789/2386/193_19_Popov.pdf?sequence=1&amp;isAllowed=y</a> | 28 0.22 %                                 |
| 2                   | <a href="http://vstup.ntu.edu.ua/publiczna_info/plozhennia-vyp-rob.pdf">http://vstup.ntu.edu.ua/publiczna_info/plozhennia-vyp-rob.pdf</a>   | 23 0.18 %                                 |
| 3                   | <a href="http://vstup.ntu.edu.ua/publiczna_info/plozhennia-vyp-rob.pdf">http://vstup.ntu.edu.ua/publiczna_info/plozhennia-vyp-rob.pdf</a>   | 19 0.15 %                                 |
| 4                   | <a href="https://elartu.tntu.edu.ua/bitstream/lib/33944/2/dy_plom_Tanulyak_R_2020.pdf">https://elartu.tntu.edu.ua/bitstream/lib/33944/2/dy_plom_Tanulyak_R_2020.pdf</a>   | 16 0.12 %                                 |

## АНОТАЦІЯ

до кваліфікаційної (магістерської) роботи на тему « Аналіз факторів вибору пасажирями залізничних або автобусних видів транспорту на маршруті Київ – Відень » студентки освітньо-професійної програми «Транспортні технології (на залізничному транспорті)»

за освітнім ступенем «Магістра» **Марії ГОРОБЧЕНКО**

Метою роботи є виявлення основних факторів, що впливають на вибір пасажирів при здійсненні міжнародних поїздок маршрутом Київ – Відень, визначення відмінностей між залізничними та автобусними перевезеннями та розробка практичних рекомендацій щодо підвищення рівня комфорту й збільшення пасажиропотоку. Для досягнення поставленої мети необхідно вирішити такі завдання: дослідити принципи прийняття рішення пасажирами щодо вибору виду транспорту; провести аналіз чинників, які формують рівень задоволеності користувачів; вивчити особливості обслуговування у залізничному та автобусному транспорті; визначити ключові переваги та недоліки кожного виду перевезень; розробити рекомендації щодо вдосконалення сервісу та підвищення конкурентоспроможності залізниці.

У дослідженні застосовується комплексний підхід, що включає використання методів анкетування та опитування пасажирів, безпосереднє спостереження за умовами перевезень у залізничному та автобусному транспорті, а також порівняльний аналіз основних характеристик обох видів транспорту. Об'єктом дослідження виступають технології пасажирських перевезень, а предметом — аналіз переваг і недоліків залізничних та автобусних перевезень з точки зору пасажирів. Такий підхід дозволяє отримати комплексне уявлення про чинники, що визначають вибір користувачів, і сформулювати практичні рекомендації для підвищення ефективності транспортних компаній на міжнародному ринку.

У першому розділі дипломної роботи було висвітлено характеристику обраного маршруту та транспортного підприємства на якому автор проходила практику.

ТОВ «Євроклуб» можна розглядати як приклад сучасного транспортного підприємства, яке успішно поєднує стратегічне управління, технологічну модернізацію, раціональну організаційну структуру та клієнтоорієнтовану логістику. Компанія демонструє високу адаптивність до сезонних коливань попиту, що дозволяє підтримувати стабільну рентабельність та забезпечувати належний рівень сервісу. Висока заповнюваність рейсів, конкурентна цінова політика, ефективна маршрутна мережа та співпраця з міжнародним оператором FlixBus підтверджують економічну доцільність діяльності та конкурентоспроможність підприємства на ринку міжнародних перевезень.

Маршрут Київ – Відень є одним із ключових напрямів роботи компанії та має стратегічне значення для її розвитку. Він орієнтований на різні категорії пасажирів — від туристів і студентів до трудових мігрантів та бізнес-клієнтів. Перевезення здійснюються регулярно, без пересадок, із транзитом територією Угорщини, що забезпечує пряме та зручне сполучення між столицями України та Австрії. Аналіз функціонування маршруту протягом останніх шести місяців засвідчив чітку сезонну динаміку: у літній період (червень–серпень) попит істотно зростає у зв'язку з туристичним сезоном. Подібні коливання є типовими для міжнародних перевезень, особливо тих, що проходять через туристичні центри Європи, і потребують від перевізника гнучкого планування — збільшення кількості рейсів у пікові місяці та оптимізації графіків у міжсезоння для збереження рентабельності.

Можна зазначити, що стабільний пасажиропотік та висока заповнюваність салону підтверджують економічну доцільність маршруту Київ – Відень. Його логістична побудова та конкурентна ціна забезпечують ефективне використання рухомого складу й задоволення потреб різних категорій клієнтів, що робить діяльність ТОВ «Євроклуб» вагомим прикладом успішної організації міжнародних автобусних перевезень.

У другому розділі дослідження було встановлено, що рівень задоволеності пасажирів формується на основі співставлення їхніх очікувань

із реальним досвідом користування транспортною послугою. Теоретичні положення концепції очікувань, які лежать в основі більшості сучасних моделей оцінювання сервісу, підтверджують: позитивне враження виникає лише тоді, коли фактична якість послуги відповідає або перевищує очікуваний рівень. У випадку розбіжності між очікуваним та отриманим результатом виникає незадоволення, що може призвести до втрати клієнта. При цьому слід враховувати, що очікування є динамічними та залежать від низки індивідуальних чинників — попереднього досвіду, соціального статусу, культурного контексту та рівня інформованості пасажирів.

Задоволеність пасажирів слід розглядати не як просту реакцію на якість перевезення, а як результат комплексної взаємодії між користувачем і транспортною послугою. Її вимірювання потребує багаторівневого підходу, що поєднує кількісні індикатори, якісні моделі та глибоке розуміння поведінкових механізмів. Для транспортних компаній, таких як ТОВ «Євроклуб» та ПрАТ «Укрзалізниця», системне управління задоволеністю пасажирів виступає не лише інструментом підвищення якості сервісу, а й фундаментом сталого розвитку, стратегічного планування та зміцнення позицій на міжнародному ринку перевезень.

В третьому розділі роботи на основі проведених розрахунків із застосуванням методу чутливого аналізу було сформульовано узагальнені висновки щодо впливу окремих параметрів на поведінку пасажирів, які вважають певні фактори визначальними при виборі виду транспорту.

Як показують дані, найвагомим чинником є ціна квитка. Висока частка пасажирів орієнтується саме на вартість, тому навіть незначні її коливання стають вирішальними. На практиці це означає, що зниження ціни здатне забезпечити найбільший приріст пасажирів, тоді як її підвищення призводить до відповідних втрат. Використання гнучких тарифів та акцій у міжсезоння є ефективним інструментом стабілізації заповнюваності рейсів.

Другим за значимістю фактором виступає тривалість поїздки. Високий рівень дискомфорту від довгих переїздів робить скорочення часу в дорозі

потужним стимулом для вибору квитка. Оптимізація маршруту та зменшення кількості проміжних зупинок дозволяють знизити тривалість подорожі та підвищити рівень заповнюваності транспортних засобів.

Комфорт має суттєву вагу для пасажирів, особливо під час тривалих нічних рейсів. Підвищення рівня комфорту частково компенсує втому та сприяє формуванню позитивного досвіду користування послугою.

В четвертому розділі роботи було доведено, що залізничний транспорт України, особливо на стратегічному напрямку Київ – Відень, потребує комплексної модернізації, яка має охоплювати інфраструктуру, рухомий склад, цифрові сервіси, якість обслуговування, інтеграцію з європейською транспортною системою, а також удосконалення механізмів фінансування та управління. Реалізація таких заходів дозволить не лише збільшити пасажиропотік, але й забезпечити стійкий розвиток галузі відповідно до сучасних європейських стандартів.

Розрахунки підтверджують, що комплексна модернізація має значний потенціал для збільшення пасажиропотоку та покращення фінансових результатів. За умов середньої заповнюваності у 70%, вартості квитка 80 € та 300 рейсів на рік очікуваний приріст становить близько 20%, що відповідає додатковим 10–12 тис. пасажирів щорічно. Навіть за сценарію зі зниженням ціни на 10% виручка зростає на 336 тис. €, а у більш амбіційному варіанті — до 0,8–1,0 млн € на рік. Це свідчить про те, що оптимізація тарифної політики у поєднанні з підвищенням швидкості та комфорту може забезпечити швидшу окупність інвестицій — від 4 до 11 років залежно від масштабу модернізації.

В п'ятому розділі роботи описаний процес охорони праці та навколишнього середовища на міжнародному маршруті Київ – Відень є критично важливими аспектами для забезпечення безпеки пасажирів, ефективності перевезень та збереження екологічного балансу. З обох сторін — як на автобусних, так і на залізничних перевезеннях — важливою умовою безпеки є технічний стан транспортних засобів, кваліфікація персоналу та дотримання стандартів безпеки, які повинні забезпечити мінімізацію ризиків

для всіх учасників перевезень.

Залізничний транспорт має певні переваги перед автобусними перевезеннями з точки зору стабільності та надійності. Це пов'язано з використанням автоматизованих систем безпеки та високою ефективністю управління рухом, що знижує ймовірність технічних неполадок і аварій. Автобуси ж, хоча й забезпечують більшу мобільність та гнучкість маршрутів, мають вищі ризики, пов'язані з дорожніми умовами, людським фактором та іншими непередбачуваними ситуаціями.

Щодо охорони навколишнього середовища, обидва види транспорту мають свої екологічні наслідки. Залізничний транспорт характеризується більш низькими викидами парникових газів та меншими енергетичними витратами на одиницю перевезеного пасажирів або вантажу. Водночас автобуси, особливо ті, що використовують дизельне паливо, сприяють забрудненню повітря та шумовому забрудненню, що негативно впливає на екологічну ситуацію в регіонах з інтенсивним рухом.

Для зниження негативного впливу на навколишнє середовище необхідно застосовувати інноваційні технології, такі як перехід на електричні автобуси та поїзди, а також розвиток інфраструктури для зарядки електричних транспортних засобів. Крім того, важливо оптимізувати маршрути перевезень, що дозволить зменшити витрати пального та енергетичні втрати, а також розвивати використання відновлюваних джерел енергії у транспортній інфраструктурі.

Отже, для сталого розвитку транспортних перевезень на маршруті Київ – Відень важливо поєднувати високий рівень безпеки пасажирів і зниження екологічного впливу. Перехід до екологічно чистих технологій, вдосконалення технічного обслуговування транспортних засобів і підвищення кваліфікації персоналу дозволять забезпечити безпеку, комфорт і збереження навколишнього середовища, що є ключовими аспектами для успішної діяльності перевізників на міжнародних маршрутах.

НАЦІОНАЛЬНИЙ ТРАНСПОРТНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

НАВЧАЛЬНО - НАУКОВИЙ КИЇВСЬКИЙ ІНСТИТУТ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Кафедра «Технологій транспорту та управління процесами перевезень»

ІЛЮСТРАТИВНИЙ МАТЕРІАЛ  
ДО КВАЛІФІКАЦІЙНОЇ РОБОТИ НА ЗДОБУТТЯ СТУПЕНЯ  
МАГІСТРА  
НА ТЕМУ: «АНАЛІЗ ФАКТОРІВ ВИБОРУ ПАСАЖИРАМИ ЗАЛІЗНИЧНИХ  
АБО АВТОБУСНИХ ВИДІВ ТРАНСПОРТУ НА МАРШРУТІ КИЇВ –  
ВІДЕНЬ»

Здобувач Горобченко Марія Олександрівна

Керівник Доктор технічних наук Самсонкін Валерій Миколайович



МЕТОЮ ДИПЛОМНОЇ РОБОТИ Є ВИЯВЛЕННЯ ОСНОВНИХ ФАКТОРІВ, ЩО ВПЛИВАЮТЬ НА ВИБІР ПАСАЖИРІВ ПРИ КОРИСТУВАННІ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТА АВТОБУСНИМ ТРАНСПОРТОМ ПРИ МІЖНАРОДНІЙ ПОЇЗДЦІ МАРШРУТОМ КИЇВ–ВІДЕНЬ, ВИЗНАЧЕННЯ ВІДМІННОСТЕЙ ТА РОЗРОБКА РЕКОМЕНДАЦІЙ ДЛЯ ЗБІЛЬШЕННЯ ПАСАЖИРОПОТОКУ.

ОБ'ЄКТ ДОСЛІДЖЕННЯ – ТЕХНОЛОГІЇ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ.  
ПРЕДМЕТ ДОСЛІДЖЕННЯ – АНАЛІЗ ПЕРЕВАГ ТА НЕДОЛІКІВ ЗАЛІЗНИЧНИХ ТА АВТОБУСНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ З ТОЧКИ ЗОРУ ПАСАЖИРА.

Згідно з метою, дослідження були поставлені такі завдання:

- дослідити принцип вибору пасажиром того чи іншого виду транспорту;
- провести аналіз факторів, що визначають рівень задоволеності пасажирів на обох видах транспорту;
- дослідити особливості обслуговування у залізничному та автобусному транспорті;
- виявити ключові переваги та недоліки кожного виду перевезень;
- розробити рекомендації щодо впровадження підвищення рівня комфорту пасажирів та збільшення пасажиропотоку.

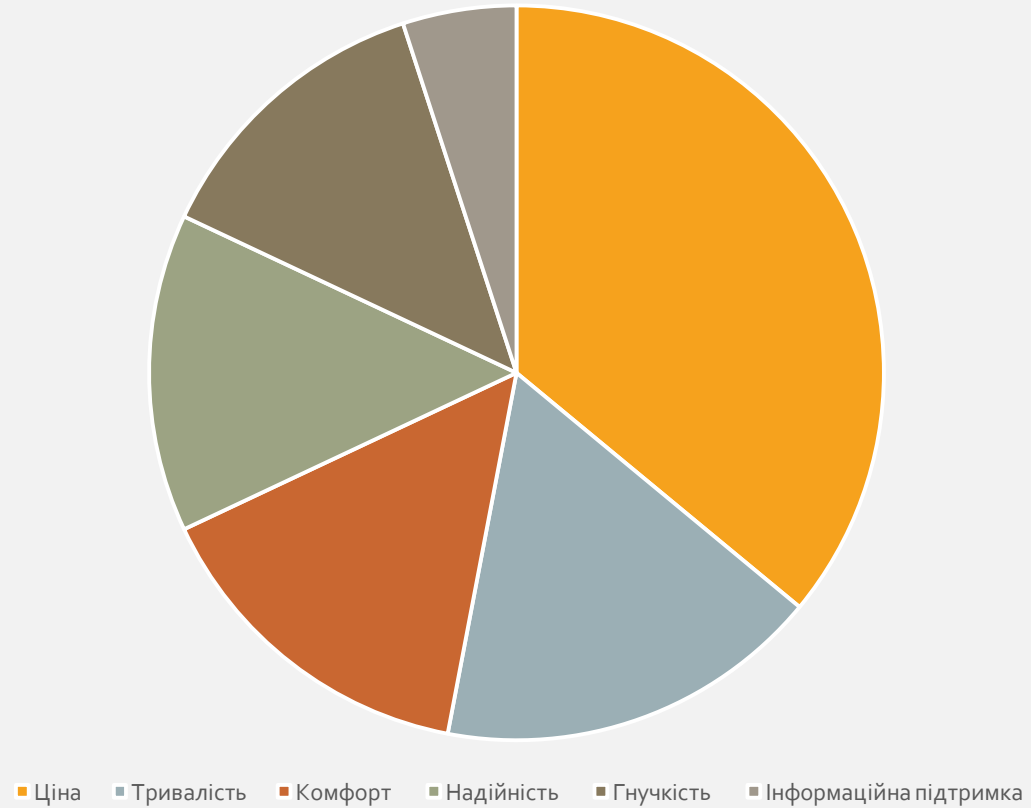


В ТАБЛИЦІ ПРИВЕДЕНІ ОСНОВНІ КРИТЕРІЇ ДЛЯ ПОРІВНЯННЯ  
МАРШРУТУ КИЇВ ВІДЕНЬ МІЖ ТОВ «ЄВРОКЛУБ» ТА ПРАТ  
«УКРЗАЛІЗНИЦЯ»

| Критерій               | Євроклуб   | Укрзалізниця   |
|------------------------|--|--|
| Ціна                   | 2500-3000грн   | 2500-3500грн   |
| Тривалість поїздки     | 25 годин   | 23-25 годин  |
| Комфорт                | напої, WC, WI-FI   | Спальні місця, WC  |
| Надійність             | Залежить від кордону   | Висока   |
| Гнучкість маршруту     | Висока   | Тільки в спеціально<br>облаштованих місцях   |
| Інформаційна підтримка | Гаряча лінія працює без<br>вихідних, але з 6:00 до 23:00,<br>підтримує зв'язок через<br>додаток. | Гаряча лінія працює цілодобово<br>без вихідних, підтримує зв'язок<br>через додаток |



## Розрахунок кількості пасажирів за конкретним фактором впливу на вибір транспорту

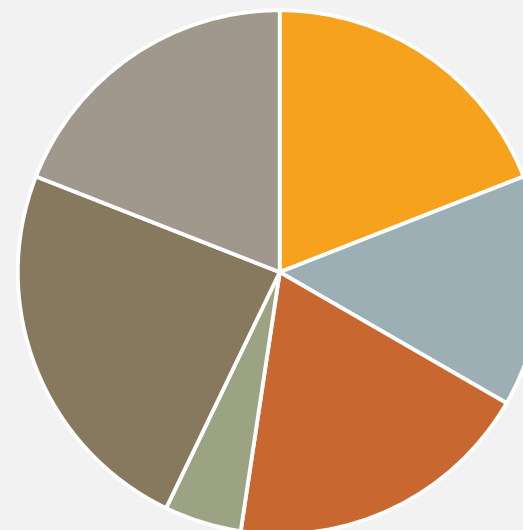


РОЗРАХУНОК КІЛЬКОСТІ  
НОВИХ ПАСАЖИРІВ ПРИ  
ПОЗИТИВНИХ ЗМІНАХ  
КОЖНОГО З ФАКТОРІВ



- ціна
- комфорт
- гнучкість
- тривалість
- надійність
- інформаційна підтримка

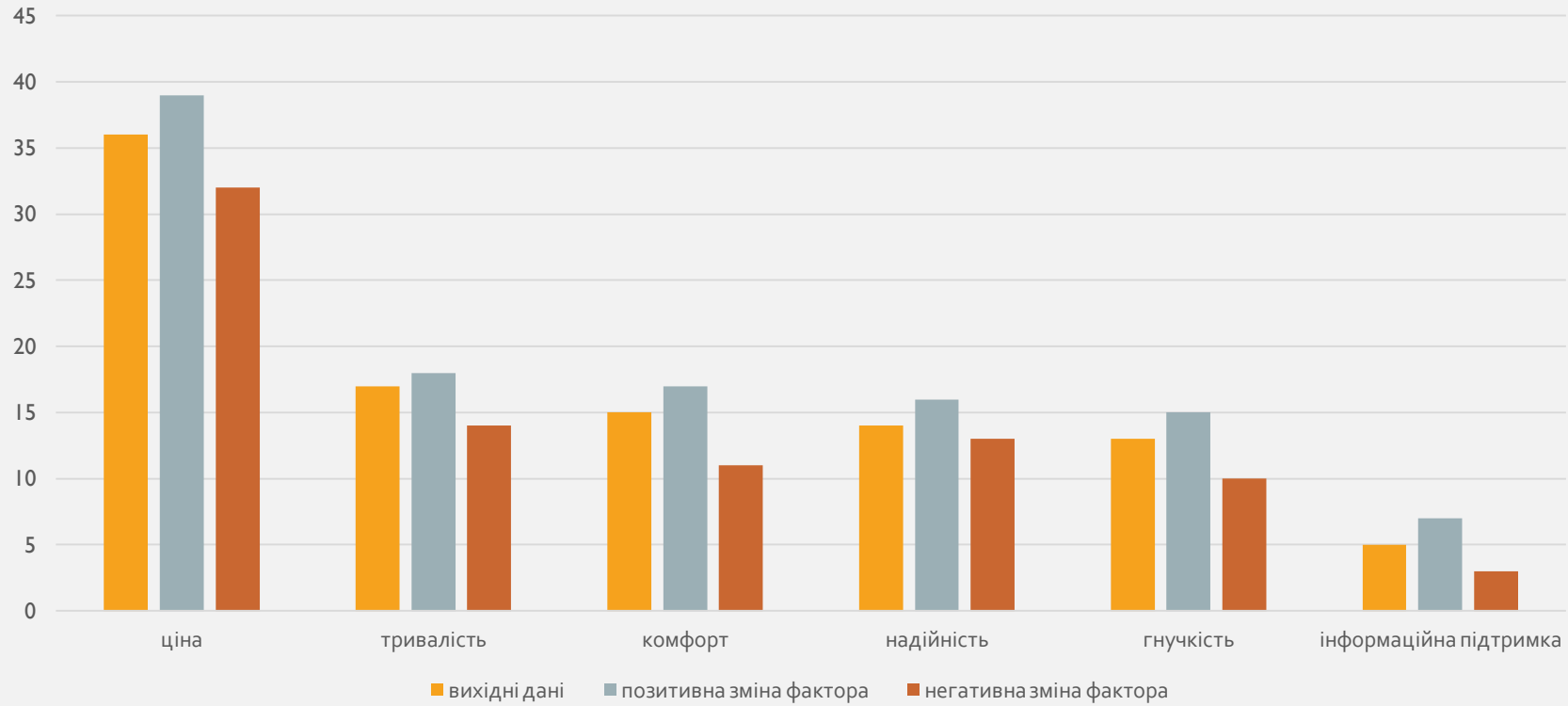
РОЗРАХУНОК КІЛЬКОСТІ  
ПАСАЖИРІВ ЯКІ  
ВІДМОВЛЯТЬСЯ ВІД ПОЇЗДКИ  
ПРИ НЕГАТИВНІЙ ЗМІНІ  
КОЖНОГО З ФАКТОРІВ



- ціна
- тривалість
- комфорт
- надійність
- гнучкість
- інформаційна підтримка



## ПОРІВНЯННЯ КІЛЬКОСТІ ПАСАЖИРІВ ЗА КОНКРЕТНИМ ФАКТОРОМ ВПЛИВУ НА ВИБІР ТРАНСПОРТУ ПРИ ЗМІНІ ФАКТОРІВ



## ОСНОВНІ НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЦІ З МЕТОЮ ПІДВИЩЕННЯ ПАСАЖИРОПОТОКУ



## БАЗОВІ ПОКАЗНИКИ ТА ЕФЕКТ ВІД ВПРОВАДЖЕННЯ ЗАХОДІВ

- Аналіз базових параметрів показує, що за місткості 250 місць, середньої заповнюваності 70% і вартості квитка 80 € річний пасажиропотік становить 52 500 осіб, що формує 4,2 млн € виручки. Після впровадження комплексу сервісних, операційних і цінових покращень (мультиплікативний ефект +20%) пасажиропотік зростає до 63 000 осіб, а середня ціна — після 10% зниження — досягає 72 €. Це підвищує річну виручку до 4,536 млн € і забезпечує приріст 336 тис. €. Урахування змінних витрат (+2 € на пасажира) та щорічного утримання цифрових сервісів (100 тис. €) формує приріст валового прибутку на рівні 215 тис. €.



## ІНВЕСТИЦІЇ, ОКУПНІСТЬ ТА ОПТИМІСТИЧНИЙ СЦЕНАРІЙ

- Модернізація за помірним сценарієм включає ретрофіт чотирьох станцій, цифрову платформу та інформаційну навігацію, що становить 2,5 млн € капітальних вкладень. За приросту валового прибутку 215 тис. € термін окупності становить приблизно 11,6 року. У разі агресивнішого розвитку сервісу, що підвищує коефіцієнт попиту до 1,25, та зменшення цінового дисконту до 5% пасажиропотік зростає до 65 625 осіб, а виручка — до майже 4,99 млн €. За таких умов приріст валового прибутку перевищує 600 тис. €, а термін окупності скорочується до 4–5 років.



ЧУТЛИВІСТЬ ОЦІНКИ ПОКАЗУЄ, ЩО НАВІТЬ ЗА НИЖЧОГО  
БАЗОВОГО ЗАВАНТАЖЕННЯ (60%) СТАРТОВИЙ ПОПИТ  
СКЛАДАЄ 45 000 ПАСАЖИРІВ, А ВПРОВАДЖЕННЯ ЗАХОДІВ ДАЄ  
54 000 ОСІБ ТА 3,888 МЛН € ВИРУЧКИ, ЗАБЕЗПЕЧУЮЧИ  
ПРИРІСТ 288 ТИС. €. У СЦЕНАРІЇ БЕЗ ЗНИЖЕННЯ ЦІНИ, АЛЕ З  
ПОКРАЩЕННЯМ КОМФОРТУ, ШВИДКОСТІ ТА НАДІЙНОСТІ,  
КОЕФІЦІЄНТ ПОПИТУ МОЖЕ ДОСЯГТИ 1,15, ЩО ГЕНЕРУЄ 6–7%  
ПРИРОСТУ ВИРУЧКИ БЕЗ ВТРАТИ МАРЖІ. СУКУПНО ОЦІНКА  
ДОВОДИТЬ, ЩО МОДЕРНІЗАЦІЯ СТВОРЮЄ СТІЙКИЙ ПРИРІСТ  
ПОПИТУ, ПІДВИЩУЄ ФІНАНСОВУ РЕЗУЛЬТАТИВНІСТЬ ТА  
ФОРМУЄ СТРАТЕГІЧНУ КОНКУРЕНТНУ ПЕРЕВАГУ.



## ВИСНОВКИ

- Отже, результати розрахунків підтверджують, що інвестиції у модернізацію залізничного транспорту на маршруті Київ – Відень мають комплексний ефект: економічний (зростання доходів і скорочення терміну окупності), соціальний (підвищення мобільності та доступності), екологічний (зменшення викидів CO<sub>2</sub>) та інтеграційний (посилення зв'язків із ЄС). Це робить проект стратегічно важливим для розвитку транспортної системи України та її позиціонування на міжнародному ринку.



ДЯКУЮ ЗА УВАГУ!

