

С. Василенко, начальник технічного відділу ЦІТУ, м. Харків

УРБАНІСТИЧНО-КЛАСТЕРНИЙ ПІДХІД ДО ФОРМУВАННЯ ЄДИНОЇ ПАСАЖИРСЬКОЇ СИСТЕМИ ОБЛАСТІ

КЛЮЧОВІ СЛОВА: агломерація, кластер, неологістична концепція пасажирських перевезень, конурбація, пасажирська логістика, урбаністика.

УДК 656.2:711



АНОТАЦІЯ. Проаналізовано сучасний стан внутрішньообласних перевезень, визначені шляхи формування пасажиропотоків з урахуванням переміщення трудових ресурсів у межах кластеру. З огляду на урбаністично-кластерний підхід було здійснено зонування території Харківської, Полтавської та Київської областей та визначено маршрути регіональних та місцевих поїздів цих областей. Особливу увагу було приділено використанню інтероперабельного рухомого складу. Запропоновані методологічні постулати формування єдиної пасажирської системи області.

Отримано результати для подальшої роботи.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ. Згідно з даними Укрстату та дослідженнями Укрзалізниці найбільша мобільність населення відзначається в межах області, а основний пасажиропотік припадає на перевезення на невеликі відстані з використанням для переміщення автомобільного транспорту. Таким чином, роль залізничного транспорту в забезпеченні внутрішньообласних пасажирських перевезень зменшується з кожним роком. Основною причиною такого зменшення є відсутність системного підходу до організації пасажирського залізничного сполучення. У результаті цього приміські перевезення стикаються з проблемою завищеного значення просторової нерівномірності. Окрім того, відсутність централізованого сполучення породжує ситуацію, коли районний центр має краще залізничне сполучення з центром сусідньої області, ніж з власним. Наприклад, райцентри в Харківській області Сахновщина та Кегичівка мають краще сполучення з Полтавою, а Зачепилівка краще пов'язана з Дніпропетровськом, ніж із Харковом. Не менш складною є ситуація в Черкаській та Кірово-

градській областях, де в силу історичних чинників головними станціями області стали відповідно станції ім. Т. Шевченка та Знамянка.

Слід зазначити, що в багатьох районних центрах залізничне сполучення взагалі відсутнє.

Як не парадоксально, але місто Київ як обласний центр має чи не найгірший залізничний зв'язок із районними центрами свого регіону: у таких районних центрах, як Володарка, Ставище, Переяслав-Хмельницький, Макарів, Обухів, Іванків та Поліське залізниця відсутня; натомість залізниця до станцій Тетіїв та Сквир проходить територією сусідньої області; до Згурівки та Вишгорода прокладено промислові залізничні колії, де відсутнє пасажирське сполучення; залізничні станції Васильків II (станція Васильків I знаходиться за межами міста), Богуслав та Тараща — тупикові вантажні станції, на яких відсутній пасажирський рух [10].

Аналогічна ситуація прослідковується й у решті регіонів України. У зв'язку з чим постає завдання вироблення методологічного підґрунтя до формування єдиної пасажирської системи в межах області.

ФОРМУВАННЯ ЦІЛЕЙ СТАТТІ.

Для ефективної побудови єдиної пасажирської системи в межах області використаємо метод урбаністично-кластерного підходу, який виходить із першого концептуального принципу неологістичної концепції пасажирських перевезень — принципу двох логістичних ланцюгів трудових ресурсів. Цей підхід поєднує в собі як суто урбаністичні методи, такі як виявлення та прогнозування урбаністичних зон, так і логістичні методи, зокрема ті, що стосуються раціонального управління пасажиропотоками. Окрім цього, використання урбаністично-кластерного підходу дозволяє нівелювати наслідки як просторової, так і часової нерівномірності, та зменшити кількість рухомого складу, необхідного для обслуговування внутрішньорегіональних перевезень за рахунок оптимізації маршрутної сітки.

З огляду на це завданням статті є обґрунтування доцільності використання зазначеного підходу для створення інтегрованої самоокупної транспортної системи регіону. Для прикладу було обрано Київську, Полтавську та Харківську області.

Такий вибір був продиктований різною структурою населення областей: Київська область — це двоцентровий урбаністичний регіон, Полтавська — переважно сільський, а Харківська — урбаністичний регіон з яскраво вираженим центром.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ. Поняття «кластеру» в економіці має декілька загалом подібних трактувань. Формально кластер можна назвати географічно-промисловим об'єднанням, особливістю якого є корінна зосередженість усього потенціалу території, що займає кластер у певній галузі промисловості. Для прикладу візьмемо кластер, що формує Дніпровська агломерація, уся інфраструктура якої спрямована на металургійну промисловість. Натомість в основі кластеру сусідньої Криворізької агломерації лежить гірнична промисловість.

Зрозуміло, що переміщення пасажирів у межах кластерів мають більшу частоту порівняно з розглянутими вище внутрішньообласними перевезеннями. Відмінність цих типів перевезень була сформована у першому концептуальному принципі неологістичної концепції пасажирських перевезень (НКПП) [5], який було графічно та статистично доведено в [6].

Питання кластерного підходу до формування інтеграційних логістичних систем широко висвітлені в працях В. Диканя, Н. Якименко та ін. Зокрема О. Полякова в [9] представляє методичні основи формування інтегрованої транспортно-логістичної системи (ІТЛС). Одним із основних завдань такої ІТЛС автор визначає раціональне управління матеріальними потоками. У [3] було визначено, що НКПП виходить із припущення, що переміщення людей можна розглядати як переміщення трудових ресурсів, а пасажиропотік транспортної системи з точки зору концепції відповідно можна зіставляти з матеріальним потоком.

Загалом, незважаючи на велику кількість публікацій за тематикою розбудови та розвитку кластерів, питанням переміщення трудових ресурсів у їх межах не було приділено достатньої уваги.

Серед усіх елементів кластеру велику роль відіграють логістичні центри. Питання розбудови мережі логістичних центрів для пасажирського сектора розглядає В. Копитко в [7]. Зокрема автор наводить схему центру логістики пасажирських перевезень на залізниці (ЦЛПП) та визначає проблеми, що має вирішувати кожен ЦЛПП. Як продовження досліджень із цієї тематики вбачається визначення шляхів формування та керування пасажиропотоками.

Разом із тим, як уже було сказано, залишається неохопленою залізницями велика кількість районних центрів, будівництво залізничних колій у напрямку яких не вигідне. С. Мямлін, Д. Козаченко та С. Гревцов як можливий варіант розв'язання цієї проблеми пропонують застосування бімодальних транспортних засобів та інтероперабельних технологій [8].

У [1] також було приділено увагу регіональній інтероперабельності системи, зокрема пропонувалося використання мультисистемних тягових блоків задля забезпечення курсування регіонального або місцевого поїзда на маршруті з електрифікованими та неелектрифікованими ділянками, а також на ділянках, електрифікованих різними родами струму.

Відповідно, питання забезпечення регіональної інтероперабельності залізничного транспорту також потребує всебічного аналізу в рамках єдиної пасажирської системи області.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ. Розробку методики формування єдиної пасажирської системи області та її подальшу апробацію необхідно проводити поетапно.

► **Етап визначення меж обслуговування**

У [4] було наведено таблицю перспективної класифікації поїздів згідно з НКПП, у якій як базове диференціальне поняття прийнято «межі обслуговування», що впливає з першого та другого концептуальних принципів НКПП [5]. У [3] було постульовано, що маршрути регіонального сполучення за рівнем соціалізації належать до соціального логістич-

ного ланцюга трудових ресурсів. Як уже було зазначено в [4; 5], основною метою поїздки пасажира за таким маршрутом є певний об'єкт у межах обласного центру. Не менш важливим є той факт, що саме в цьому й полягає базова соціальна функція приміського сполучення для віддалених районів області.

Таким чином, внутрішньообласні перевезення, що виконуються регіональними поїздами, мають забезпечувати перевезення пасажирів від обласного центру до межі області та у зворотному напрямі, тому межею обслуговування регіональних поїздів є територія області.

Як уже було зазначено вище, у межах кластеру вся інфраструктура спрямована на одну мету — забезпечення безперервності функціонування його базового промислового комплексу. Історично так склалося, що переважна більшість трудових ресурсів кластеру розміщується в межах агломерації або промислового району, якими географічно утворено цей кластер. Відповідно, межею обслуговування місцевих поїздів є межі міста та його агломерації чи промислового району, що з точки зору кластерного підходу відповідає території кластеру.

З урахуванням вищевикладеного на першому етапі необхідно окреслити межі кластерів. Для прикладу візьмемо Харківську, Полтавську та Київську області. На території Харківської області відмітимо територію промислово-логістичних кластерів (ПЛК), утворених Харківською агломерацією, Лозівським та Куп'янським промисловими районами. На території Київської області — межі ПЛК Київської, Фастівської та Білоцерківської агломерацій. На території Полтавської області чітко прослідковуються кластери Полтавської агломерації та Кременчуцько-Комсомольської конурбації. Урбаністично-кластерний підхід до формування єдиної пасажирської системи області полягає не лише у визначенні існуючих, а й у прогнозуванні появи майбутніх ПЛК. Для чого необхідно використати базові урбаністичні методи, зокрема з урахуванням можливих чинників формування агломерацій (конурбацій) або промислових районів.

Наприклад, на заході Полтавської області на відстані 56 км розташовані два міста обласного значення Миргород та Лубни. Між ними приблизно на однаковій відстані розташована вузлова вантажна станція Ромодан, від якої на південь за 27 км знаходиться Хорол, а на північ за 46 км — Лохвиця. Зазначені чинники при наявності місцевого залізничного сполучення мають у майбутньому привести до формування Миргородсько-Лубенської конурбації.

► **Етап визначення маршрутів регіональних та місцевих поїздів**

На цьому етапі насамперед необхідно визначити міжобласні пересадочні вузли. Для регіональних поїздів це мають бути станції (роз'їзди), максимально близькі до кордонів області. Відповідно для внутрішньообласних маршрутів Харківської області пересадочними вузлами є станції Козача Лопань, Одноробівка, Куп'єваха, Коломак, Красноград, Самійлівка, Гусарівка, Святогірськ, Куземівка, Тополі, а також зупиночні пункти Огурцеве, що на північ від Вовчанська, та 108 км, де в перспективі доцільно збудувати невеликий роз'їзд Оріль. Аналогічно пересадочними вузлами Полтавської області будуть станції Гребінка, Грабарівка, Андріяшівка, Коломак, Красноград та Бурти, а Київської — Заворичі, Тетерів, Фастів, Таганча та Гребінка.

Далі з урахуванням даних про ПЛК цих областей визначимо маршрути руху місцевих поїздів (рис. 1, 2):

- 1) Для ПЛК Харківської агломерації це такі маршрути:
 - М11 Харків-Пасажирський – Дергачі;
 - М12 Харків-Пасажирський – Мерефа;
 - М21 Харків-Балашівський – Чугуїв;
 - М22 Харків-Балашівський – Люботин;
 - М31 Харків-Левада – Зміїв;
 - М41 Мерефа – Люботин – Огульці ім. О. Пучка.
- 2) Для ПЛК Куп'янського промислового району:
 - М11 Старовірівка – Куп'янськ-Вузловий – Дворічна;
 - М21 Куп'янськ-Південний – Бурлук;
 - М22 Куп'янськ-Південний – Водосховище.
- 3) Для ПЛК Лозівського промислового району:
 - М11 Лозова – Панютине;
 - М12 Лозова – Орілька.
- 4) Для ПЛК Полтавської агломерації:
 - М11 Полтава-Південна – Абазівка;
 - М12 Полтава-Південна – Селещина;
 - М21 Полтава-Південна – Мала Перещепинська.
- 5) Для ПЛК Кременчуцько-Комсомольської конурбації:
 - М11 Кременчук – Редути – Золотнішине;
 - М21 Кременчук – Бурти – Світловодськ – Рублівка;
 - М22 Кременчук – Рублівка – Глобине.
- 6) Для ПЛК Миргородсько-Лубенської конурбації:
 - М11 Ромодан – Лубни;

- М12 Ромодан – Миргород;
 - М21 Ромодан – Лохвиця;
 - М22 Ромодан – Хорол.
- 7) Для ПЛК Київської агломерації:
 - М11 Дарниця – Київ-Волинський – Київ-Петрівка – Дарниця;
 - М12 Дарниця – Київ-Петрівка – Київ-Волинський – Дарниця;
 - М21 Дарниця – Бровари;
 - М31 Дарниця – Бориспіль;
 - М41 Київ-Московський – Трипілля;
 - М51 Київ-Волинський – Немішаєве;
 - М52 Київ-Волинський – Боярка;
 - М61 Київ-Петрівка – Вишгород.
 - 8) Для ПЛК Фастівської агломерації:
 - М11 Фастів I – Васильків II;
 - М12 Фастів I – Сквиря;
 - М21 Устинівка – Фастів I – Корнин.
 - 9) Для ПЛК Білоцерківської агломерації:
 - М11 Біла Церква – Рокитне;
 - М12 Біла Церква – Устинівка.

Запропоноване маркування маршрутів аналогічне маркуванню більшості країн Європи, де літера «М» вказує на тип поїзда — «місцевий поїзд», а перша цифра відповідає номеру лінії.

Завершальною частиною є визначення маршрутів регіональних поїздів (рис. 1, 2):

- 1) Харківська область:
 - Р11 Харків-Балашівський – Чугуїв – Занки – Зміїв – Мерефа – Комунар – Залютине – Харків-Балашівський;
 - Р12 Харків-Балашівський – Залютине – Комунар – Мерефа – Зміїв – Занки – Чугуїв – Харків-Балашівський;
 - Р21 Харків-Пасажирський – Козача Лопань;
 - Р31 Харків-Балашівський – Одноробівка;
 - Р41 Харків-Пасажирський – Куп'єваха;
 - Р42 Харків-Пасажирський – Гути;
 - Р43 Харків-Пасажирський – Коломак;
 - Р51 Харків-Пасажирський – Оріль;
 - Р52 Харків-Пасажирський – Красноград – Лозова;
 - Р61 Харків-Пасажирський – Самійлівка;
 - Р62 Харків-Пасажирський – Гусарівка;

Рис. 1. Карта залізниць Київської та Полтавської областей

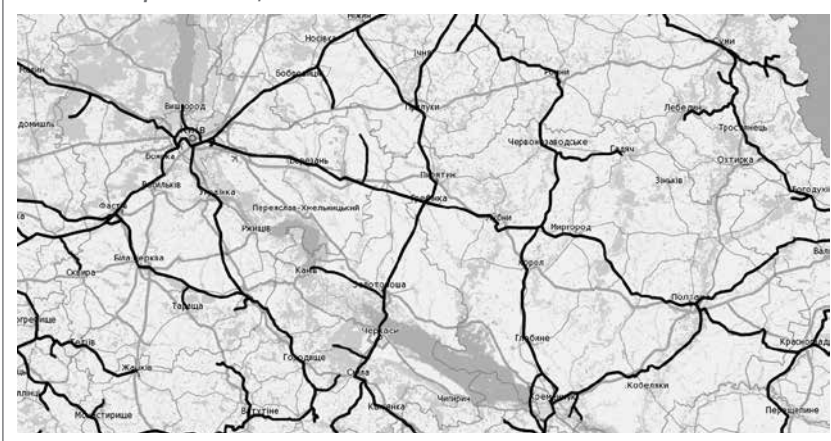
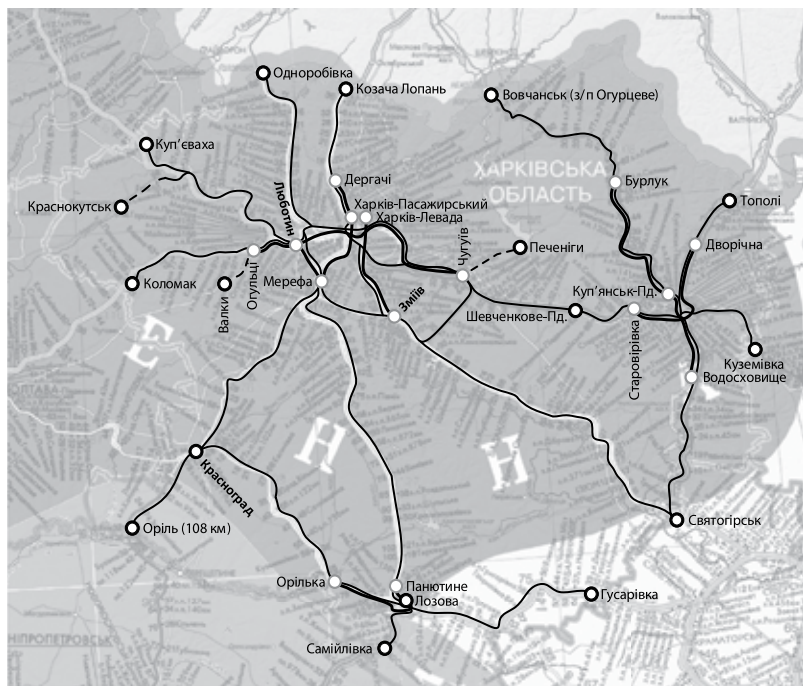


Рис. 2. Карта маршрутів регіональних та місцевих поїздів Харківської області



- Р71 Основа – Ізюм – Святогірськ;
- Р81 Харків-Левада – Основа – Шевченкове-Південне;
- Р82 Основа – Вовчанськ – Огіркове;
- Р83 Основа – Тополі;
- Р84 Основа – Куземівка;
- Р85 Основа – Святогірськ.

2) Полтавська область:

- Р11 Полтава-Південна – Коломак;
- Р21 Полтава-Південна – Красноград;
- Р31 Полтава-Південна – Бурти;
- Р41 Полтава-Київська – Грабарівка;
- Р42 Полтава-Київська – Гадяч;
- Р43 Полтава-Київська – Адрияшівка;
- Р44 Полтава-Київська – Ромодан – Глобине.

3) Київська область:

- Р11 Дарниця – Заворичі;
- Р21 Дарниця – Гребінка;
- Р22 Дарниця – Згурівка;
- Р31 Дарниця – Миронівка – Богуслав;
- Р41 Київ-Пасажирський – Фастів – Таганча;
- Р42 Київ-Пасажирський – Фастів – Тараща;
- Р51 Святошине – Тетерів;
- Р52 Святошине – Буян.

Рис. 3. Універсальний моторвагонний поїзд Stadler Arriva



Рис. 4. Бімодальний автобус Schienen-Straßen-Omnibus



► **Регіональна інтеперабельність пасажирської системи області**

Інтеперабельність є основною вимогою до створюваної єдиної пасажирської системи області, оскільки в НКПП та урбаністично-кластерному підході визначено необхідність безпересадочного з'єднання обласного центру з усіма районними центрами. Для вирішення завдання з організації безпересадочного зв'язку на рівні «обласний центр – районний центр» дієвим засобом є використання інтеперабельного рухомого складу, до якого належить мультимодальний моторвагонний рухомий склад та бімодальні транспортні засоби.

Мультимодальний моторвагонний рухомий склад ММРС може забезпечувати перевезення пасажирів як неелектрифікованими, так й електрифікованими ділянками різного

Рис. 5. Трамвай-поїзд на залізничних коліях мережі м. Карлсруе



Рис. 6. Трамвай-поїзд на трамвайних коліях мережі м. Карлсруе



роду струму. На рисунку 3 наведено приклад універсального моторвагонного складу — поїзд Stadler Arriva, який має тяговий блок, виконаний як окремий вагон.

Використання бімодальних транспортних засобів у пасажирських перевезеннях дозволить вітчизняній залізниці на рівних конкурувати з автомобільним транспортом. Ще в 50-х роках ХХ ст. на замовлення Федеральної залізниці Німеччини був розроблений бімодальний автобус Schienen-Straßen-Omnibus (рис. 4), час зміни режиму роботи між «шосе» і «колія» становив лише 5 хв.

Наразі ж цей час для дворежимних транспортних засобів DMV, що експлуатуються японською компанією-оператором JR Hokaido, складає менше півхвилини.

Перспективними напрямками інтегрованих маршрутів у контексті єдиної пасажирської системи можуть стати залізнично-шосейні маршрути (шосейна частина маршруту наведена в дужках):

- 1) У Харківській області:
 - Р43 Харків-Пасажирський – (Гути – Краснокутськ);
 - Р44 Харків-Пасажирський – (Огульці ім. О. Пучка – Валки);
 - Р85 Основа – (Чугуїв – Печеніги).
- 2) У Полтавській області:
 - Р12 Полтава-Південна – (Скороходове – Чутове);
 - Р32 Полтава-Південна – (Нові Санжари – Кобеляки);
 - Р45 Полтава-Київська – (Лубни – Оржичя);
 - Р51 Полтава-Київська – (Диканька – Котельва – Зіньків –

- Гадяч) – (Лохвиця – Чорнухи – Лубни) – Полтава-Київська;
 - Р52 Полтава-Київська – (Лубни – Чорнухи – Лохвиця) – (Гадяч – Зіньків – Котельва – Диканька) – Полтава-Київська.
- 3) У Київській області:
- Р43 Київ-Пасажирський – Фастів – (Сквира – Тетіїв) – Жашків;
 - Р44 Київ-Пасажирський – Фастів – (Сквира – Тетіїв – Володарка – Ставище);
 - Р52 Святошине – (Бородянка – Макарів);
 - Р61 Дарниця – (Вишгород – Іванків – Поліське).

Перспективним напрямком розвитку місцевих залізниць є об'єднання залізничної мережі з трамвайною системою. Так, у 1992 році після підписання домовленості між міжміським транспортним підприємством і німецькими залізницями почався рух трамваїв маршрутом Карлсруе – Бреттен (Німеччина) (рис. 5, 6). Більша частина траси цієї лінії (21 км) припадає на залізницю, за якою зберігався рух звичайних вантажних і пасажирських поїздів. Трамваї, що прямують у Бреттен, можуть працювати як від трамвайної контактної мережі (750 В, постійний струм), так і від залізничної (15 кВ, змінний струм із частотою 16 2/3 Гц).

Експеримент виявився успішним, пізніше рух трамваїв було відкрито й іншими залізницями в районі Карлсруе.

Окрім використання безпересадочного рухомого складу, до заходів із забезпечення інтегрованості системи слід віднести створення координуючого центру з вивчення пасажиропотоків та управління ними, яким має стати регіональний пасажирський логістичний центр.

Варто зазначити, що планом із реформування Укрзалізниці передбачено створення відокремленої філії «Український пасажирський логістичний центр» (УПЛЦ), на який покладатимуться функції з підвищення ефективності залізничного транспорту у сфері пасажирських перевезень та досягнення стратегічних цілей господарства «Л» на підставі досліджень і маркетингового аналізу всіх видів діяльності. Пропонується, що до сфери компетенції УПЛЦ буде належати передусім:

задоволення інтересів та вимог пасажирів залізничного транспорту, виконання науково-дослідних, дослідно-конструкторських, випробувальних, проектно-випробувальних робіт.

Аналогічні підрозділи мають функціонувати й на регіональному рівні, наприклад, у складі регіональних компаній. В. Манівчуком у праці «Перспективні напрямки розвитку пасажирських перевезень» було відзначено організаційні заходи, спрямовані на підготовку базису функціонування пасажирських логістичних центрів. З урахуванням принципів і методів неологістичної концепції пасажирських перевезень та урбаністично-кластерного підходу, для регіонального пасажирського логістичного центру можуть бути запропоновані такі організаційні заходи:

- будівництво окремих терміналів для місцевих поїздів;
- максимально можливе відмежування трас місцевих поїздів;
- передача функцій із продажу квитків на місцеві та регіональні поїзди операторам терміналів самообслуговування;
- улаштування мікропроцесорно-керуючих систем управління рухом поїздів із метою забезпечення тактового графіку руху поїздів;
- створення системи контролю якості пасажирських послуг, що надаються пасажиром.

АННОТАЦІЯ. По данным исследований Укрзалізници, основной пассажиропоток приходится именно на перевозки на небольшие расстояния. Наибольшая мобильность населения, по данным Укрстата, отмечается в пределах области.

В статье проанализировано современное состояние внутриобластных перевозок. Отдельно освещены вопросы перемещения трудовых ресурсов в пределах кластера и определения путей формирования и управления пассажиропотоками в пределах области. Определены методологические постулаты формирования единой пассажирской системы области. С использованием урбанистически кластерного подхода было осуществлено зонирование территории Харьковской, Полтавской и Киевской областей, в ходе которого, с учетом урбанистических методик, выделены как существующие, так и приоритетные урбанистические территории. Определены маршруты региональных и местных поездов этих областей. Отдельное внимание было уделено использованию интероперабельного подвижного состава.

Получены результаты для дальнейшей работы.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: агломерация, кластер, неологистическая концепция пассажирских перевозок, конурбация, пассажирская логистика, урбанистика.

ВИСНОВКИ. Представлені пасажирські системи Київської, Полтавської та Харківської областей дозволяють з'єднати обласні центри з усіма районними центрами з використанням при цьому мінімальної кількості рухомого складу.

Використання урбаністично-кластерного підходу до формування єдиної пасажирської системи області забезпечує коректне визначення маршрутів пасажиропотоків та дає змогу впливати на їх формування. ✉

*Надійшло до редакції
22.12.2014 р.*

► **Список літератури:**

1. Василенко С. А. Неологістика приміських перевезень / С. А. Василенко // Українські залізниці. — 2014. — № 6 (12). — С. 36–38.
2. Василенко С. А. Неологістика приміських перевезень: наземне метро / С. А. Василенко // Українські залізниці. — 2014. — № 7 (13). — С. 60–64.
3. Василенко С. А. Неологістична концепція пасажирських перевезень / С. А. Василенко // Українські залізниці. — 2014. — № 9 (15). — С. 52–55.
4. Василенко С. А. Роль сегментації у неологістичній концепції пасажирських перевезень / С. А. Василенко // Українські залізниці. — 2014. — № 10 (16). — С. 28–29.
5. Василенко С. А. Принципи та методи неологістичної концепції пасажирських перевезень / С. А. Василенко // Українські залізниці. — 2014. — № 11 (17). — С. 28–29.
6. Василенко С. А. Розробка графіків руху місцевого та регіонального поїздів згідно з принципами, положеннями та методами неологістичної концепції пасажирських перевезень / С. А. Василенко // Українські залізниці. — 2014. — № 12 (18). — С. 32–35.
7. Копитко В. І. Логістичний підхід у створенні ефективного механізму управління пасажирськими перевезеннями залізничним транспортом / В. І. Копитко // Матеріали I Міжнар. наук.-практ. конф. «Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень на залізничному транспорті». — К.: ДАЗТУ, 2009. — С. 54–57.
8. Мямлін С. В. Підвищення конкурентоспроможності залізниць за рахунок використання бімодальних технологій перевезень / С. В. Мямлін, Д. М. Козаченко, С. В. Гревцов // Українські залізниці. — 2014. — № 12 (18). — С. 18–21.
10. Полякова О. М. Кластерний підхід до формування інтегрованої транспортно-логістичної системи / О. М. Полякова // Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2014. — № 45. — С. 239–244.
11. Україна: атлас залізниць / [ред. І. В. Копилова]. — К.: ДНВП «Картографія», 2008. — 80 с.

ANNOTATION. According to studies of Ukrainian Railway State Administrate «Ukrzaliznytsia», main passenger falls on transportation over short distances.

Most mobility according Ukrstat also noted within the region.

The article analyzes the current state of intraregional transport. Separately address the issues movement of labor within the cluster and to identify ways of formation and management of passenger traffic within the area.

Identified methodological postulates the formation of a unified system of the passenger area. Using urban-cluster approach was implemented zoning Kharkov, Poltava and Kiev regions and determine the route of regional and local trains these areas.

Special attention was paid to the use of interoperable rolling stock.

There are results received for future work.

KEYWORDS: agglomeration, cluster, conurbations, neologistic concept for passenger traffic, passenger logistics, urban studies.