

## ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ОСНОВНИХ ФАКТОРІВ, ЩО ВИЗНАЧАЮТЬ ОБСЯГИ ТА СТРУКТУРУ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

*В статті досліджено загальну характеристику основних факторів, що визначають обсяги та структуру пасажирських перевезень.*

*Ключові слова: перевезення, пасажир, чинник.*

*В статье исследованы общие характеристики основных факторов, которые определяют объемы и структуру пассажирских перевозок.*

*Ключевые слова: перевозки, пассажир, фактор.*

*The paper investigates the general characteristics of the main factors that determine the amount and structure of passenger traffic.*

*Keywords: transportations, the passenger, the factor.*

### **Постановка проблеми.**

З початку періоду економічного зростання у нашій державі формування ринку пасажирських транспортних послуг значно активізувалось. Найбільш характерними особливостями цього періоду є наступні:

- ринок пасажирських транспортних послуг в сучасних умовах обслуговується не лише спеціалізованими підприємствами державної власності, а пасажирським транспортом юридичних осіб інших галузей економіки і фізичних осіб (підприємців), завдяки чому більш повно задовольняється попит населення в перевезеннях, що вимагає використання сучасних ринкових підходів при вирішенні питань удосконалення діяльності пасажирських перевізників;

- найбільше зростання обсягів перевезених пасажирів (у 1,5 рази у порівнянні з даними 2000 р.) серед наземних видів транспорту відбулося на автомобільному транспорті, який привертає пасажирів своєю оперативністю, гнучкістю при встановленні маршрутів і розкладів руху, помірністю цін; серед всіх видів транспорту найбільше збільшення обсягів (у 3,0 рази в порівнянні з даними 2000 р.) сталося на авіаційному транспорті, завдяки привабливості через високу швидкість перевезень;

- в умовах зростання насиченості транспортного ринку конкуренти вимушені впроваджувати нові послуги та активізувати рекламу;

- на всіх видах транспорту провадиться робота з розвитку шляхів сполучення, маршрутної мережі, підтримання в робочому стані інфраструктури і рухомого складу, модернізації технічних засобів і покращення системи управління кожним видом транспорту;

- на всіх видах транспорту на передній план виходять проблеми розвитку сфери послуг і підвищення якості транспортного обслуговування населення;

- активізується діяльність органів влади з державного регулювання пасажирськими перевезеннями, в результаті чого вирішуються складні

питання в області реформування пасажирського комплексу, впровадження сучасних технологій і покращення якості обслуговування пасажирів, що сприяє зростанню обсягів перевезень і доходних надходжень;

- незважаючи на фінансові складнощі в транспортному секторі економіки і практичну відсутність державного інвестування, на транспорті впроваджується новий рухомий склад (пасажирські вагони, дизель- та електропоїзди та інше) із сучасним дизайном, більшими зручностями для пасажирів, з додатковими послугами і більшим ступенем безпеки;

- створюється інформаційна система централізованого управління пасажирськими перевезеннями кожного виду транспорту;

- система транспортного обслуговування населення не в повній мірі відповідає ринковим вимогам і сучасній структурі потреб населення.

### **Аналіз основних джерел.**

Проблемам технічного й організаційно-економічного розвитку системи пасажирських залізничних перевезень присвячені численні роботи вітчизняних і зарубіжних професійних науково-дослідних організацій і навчальних закладів.

Особливу увагу методологічним основам розвитку і практичним аспектам функціонування пасажирського транспорту приділено в роботах багатьох учених, зокрема у В. Абгафорова, М. Бедняка, А. Воркута, В. Дмитрієва, Д. Зотова, І. Аксьонова, Ю. Кулаєва та ін.

Аксьонов І.М. визначав в своїх працях, що для якісного прогнозування раціональних шляхів розвитку пасажирських перевезень важливо знати причини збільшення завантаження залізниць, тобто важливо знати фактори, які визначають попит на пасажирські перевезення. Всі фактори можна розділити на групи: демографічні, економіко-географічні та соціально-політичні.

### **Мета статті.**

У своїй статті автор намагається дослідити основні факторів, що визначають обсяги та структуру пасажирських перевезень на транспорті.

### **Викладення основного матеріалу.**

Вирішення складних задач удосконалення системи функціонування пасажирського комплексу держави в перспективі має здійснюватися на підставі даних більш реального прогнозу обсягів і структури пасажирських перевезень, які впливають на завантаження пасажирського транспорту. Ринок пасажирських перевезень зазнає впливу *різноманітних факторів*: макро- і мікроекономічних, зовнішніх і внутрішніх, регіональних і локальних, поточних, соціальних, культурних, демографічних, природних, науково-технічних, інформаційних і ряду інших факторів. Вивчення ступеня впливу кожної із названих груп факторів ускладнюється часто гострими протиріччями державних і регіональних інтересів.

*Демографічна ситуація* значно впливає на завантаження пасажирського комплексу. Вона представляє собою зовнішній, об'єктивний і довготривалий фактор, який визначає обсяги пасажирських перевезень. Демографічна

ситуація залежить від *народжуваності, старіння і смертності населення* держави, а також від рівня і напрямку (в державу або із держави) *міграції*. Негативна сумарна дія названих факторів призвела до значного зменшення населення в Україні з 52,1 млн. осіб у 1992 р. до 48,6 млн. осіб у 2009 р. Отже, майже за 17 років населення нашої держави скоротилося на 3,5 млн. осіб. Звичайно стан демографічної ситуації прямо відбився на обсягах перевезень пасажирського транспорту.

*Економічні фактори* залежать від загального стану економіки, рівня інфляції, валютного курсу гривні, стану податкової системи та інше. Все це впливає на матеріальне благополуччя населення – одного із важливіших чинників величини обсягів пасажирських перевезень. Він є визначальною умовою вибору людьми для використання того чи іншого виду транспорту. Значний вплив на обсяги пасажирських перевезень має платоспроможність населення, яка залежить від рівня поточних доходів людей і цін на товари і послуги. Тому залізничний транспорт набув в сучасних умовах особливу соціальну значимість для населення України, основна частина якого має дуже низькі доходи.

*Соціокультурні фактори* суттєво впливають на виділення населенням відповідних переваг в сфері пасажирських перевезень. Престижність основних видів транспорту у представників різних груп і верств населення залежить від обставин соціально-професійного і соціокультурного плану. Важливу роль для вибору того чи іншого виду транспорту відіграють звички, амбіції, які діють, в основному на соціально-психологічному рівні.

*Фактори безпеки поїздки* відіграють важливу роль при виборі виду транспорту. Сучасна статистика свідчить, що незважаючи на значні обсяги перевезень, залізничний транспорт є самим безпечним видом транспорту, в результаті чого підвищується його конкурентоспроможність. Крім того, він є найбільш екологічно чистим, масовим видом транспорту.

*Фактор конкуренції між видами транспорту* має суттєве значення в формуванні ринку пасажирських транспортних послуг. Пасажир обирає вид транспорту, в основному, за наступними ознаками: вартість проїзду, зручність розкладу руху, тривалість поїздки та її комфортність. В найбільшому ступені цим вимогам відповідає авіаційний транспорт. Значним конкурентом на залізничному транспорті тепер виступає автомобільний транспорт. Він має переваги за рахунок більш розгалужених маршрутів слідування, зручного розкладу руху, задовільної тривалості і хорошого комфорту. У відповідь на активність автомобільного транспорту залізничний транспорт активно проводить роботу щодо розвитку прискореного сполучення шляхом розширення маршрутів руху прискорених пасажирських поїздів зі швидкістю до 140 км/год.

*Стан рухомого складу, основних фондів теж є важливим фактором* обмеження чи зростання обсягів перевезень пасажирів. Недостатній рівень якості транспортних послуг не може бути найвагомим фактором зменшення обсягів пасажирських перевезень. Особливо значне старіння

основних фондів є характерним для залізничного транспорту. Із зменшенням обсягів перевезень протягом трансформаційного періоду коефіцієнт зносу виробничих фондів досяг 57%, а локомотивів, пасажирських вагонів, електро- та дизельпоїздів досяг 70-80% [3]. Пасажирські перевезення на залізницях залишаються бути збитковими, що крім погіршення рівня якості послуг, супроводжується швидким зносом основних фондів. Неналежний рівень якості вагонів погіршують санітарно-технічні умови перебування в них людей, що також знижує попит на пасажирські перевезення і підвищує їх збитковість. Отже, для підвищення якості транспортних послуг залізницям необхідно мати сучасний рухомий склад з новою системою його обслуговування, експлуатації і ремонту.

Отже, основними факторами, які визначають обсяги і структуру пасажирських перевезень, є наступні: чисельність населення і тенденція його змін; рівень і темпи розвитку економіки в державі і в областях; зміни в регіональному розміщенні населення; зміни міського і сільського населення; підвищення матеріального (грошові доходи) і культурного рівня життя населення; розширення мережі санаторіїв, зон відпочинку, курортів; темпи розвитку різних видів транспорту; тарифна політика. Названі фактори, як правило, не діють самостійно, вони тісно взаємопов'язані між собою. Так зростання населення часто спричиняє добрі умови для покращення функціонування економіки. Регіональне розміщення населення прямо залежить від розвитку продуктивних сил в регіонах, а також від їх транспортного забезпечення, що впливає на обсяги пасажирських перевезень. Збільшення грошових доходів населення сприяє розвитку мережі закладів туризму і відпочинку, розширенню переліку різноманітних послуг і зміцненню фінансового стану транспорту.

Не завжди позитивні фактори спричиняють зростання обсягів перевезень. Так, більша рівномірність регіонального розміщення населення, кадрового забезпечення підприємств і компаній, покращення забезпечення населення товарами і продуктами харчування, розміщення мереж навчальних і культурно-побутових закладів призводить до скорочення обсягів перевезень. Крім того, в житті людей мають місце специфічні обставини, які також впливають на завантаження пасажирського транспорту. Це такі, як звички і уподобання до старих і недовіра до нових транспортних послуг; залежність самопочуття людини від виду транспорту; тривалість роботи окремих видів транспорту протягом року (річний, морський); зміни метеорологічних умов та інші.

### **Висновки.**

Важливе значення для розвитку видів транспорту є впровадження нових видів техніки і технології перевезень. Швидке їх впровадження на окремих видах транспорту прискорює їх розвиток і збільшує обсяг перевізної роботи і сповільнює темпи його зростання на інших. Тому в умовах постійного зростання попиту на пасажирські перевезення і вимог щодо їх якості при плануванні стратегічного розвитку транспортного комплексу держави

необхідно враховувати досягнення науково-технічного прогресу. Причому при відпрацюванні перспективної стратегії транспортної політики в державі слід вивчати і враховувати сучасні тенденції в розвитку пасажирського транспорту інших держав. Велике значення при цьому набуває рішення задачі удосконалення методики визначення тарифів, наближення їх розмірів до суспільно виправданого рівня із забезпеченням покращення економічних показників діяльності пасажирського транспорту.

### Література

1. *Пастух О.В.* Аналіз сучасних підходів до визначення економічної ефективності виробничої діяльності підприємств//Проблема підвищення ефективності інфраструктури: Зб. наук. пр.: Випуск 15. – Київ: НАУ, 2007. – с.51-61.
2. *Юхновський І.Р., Лебеда Г.Б., Попова Т.І.* Транспортний комплекс України. Залізничний транспорт: проблеми та перспективи. – К., 2006. – 288 с.
3. *Аналіз роботи залізниць України по пасажирських перевезеннях за результатами роботи за 2009 рік.* – Мінтранс України; ДАЗТ України; Головне пасажирське управління.
4. *Аксенов И.М.* Эффективность пассажирских железнодорожных перевозок. Монография. – К.: Видавництво «Транспорт України», 2004. – 282 с.
5. *Аксенов И.М.* Логистический подход управлению пассажирскими перевозками. //Залізничний транспорт України. 2001. - №3. - с. 6 -11.