

ФАКТОРИ ФОРМУВАННЯ ПОПИТУ НА ПАСАЖИРСЬКІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

М. Сорокіна, студентка,
О. Мороз, канд. екон. наук, доцент
Кременчуцький національний університет імені Михайла Остроградського

У сучасному світі транспорт відіграє важливу роль у забезпеченні зручностей та ефективного переміщення населення. Однак, найважливішим елементом цього процесу є попит на пасажирські перевезення, що є визначальним фактором для розвитку та оптимізації транспортної системи. Аналіз факторів, які впливають на попит, виявляється ключовим для розуміння та вдосконалення сучасного транспортного сектору.

При формуванні ринку транспортних послуг визначення обсягу попиту на транспортні послуги є ключовим. Це питання вирішує дві основні проблеми:

- задоволення потреб населення в перевезеннях як за кількістю, так і за якістю транспортних послуг;
- досягнення максимального прибутку з перевезень завдяки збільшенню доходів і зниженню витрат перевізників.

Серед ключових факторів, що впливають на попит на пасажирські перевезення, можна відзначити транспортну активність населення. До основних чинників, які визначають транспортну активність населення, входять:

- кількість населення країни та тенденції його зміни,
- рівень матеріального благополуччя населення,
- розміщення виробництва та навчальних закладів за регіонами, областями та населеними пунктами,
- розвиток санаторно-курортної інфраструктури,
- рівень розвитку всіх видів пасажирського транспорту,
- рівень пасажирських тарифів,
- використання пільгових квитків,
- застосування пільгових тарифів для певних категорій осіб на всіх видів транспорту,
- розвиток промислового та сільськогосподарського виробництва та його розміщення в межах країни,
- розвиток міст та населених пунктів, де населення часто користується транспортом,
- зміни в співвідношенні між міським і сільським населенням,
- розвиток мережі транспортних шляхів,
- підвищення якості пасажирських перевезень.

Із загальної сукупності факторів, що впливають на транспортну рухомість населення, як правило, виділяють чотири основні групи: соціально-економічні, територіальні, організаційні та природно-кліматичні [1].

Один з основних факторів, що формує попит на пасажирські перевезення, - це економічні умови. Високий рівень доходу населення сприяє зростанню попиту на комфортабельні та швидкі перевезення. З іншого боку, в економічно вразливих періодах споживачі можуть переосмислювати свої витрати на транспорт та шукати більш доступні альтернативи, такі як громадський транспорт або карпулінг.

Іншим ключовим фактором є розвиток інфраструктури. Зручність та доступність транспортних мереж, таких як метро, автобуси та залізниця, прямо впливають на попит. Розуміння, як інфраструктура відповідає на потреби суспільства, дозволяє визначити оптимальні рішення для покращення системи перевезень.

До територіальних чинників відносять: виробничо-господарське та історичної значення населеного пункту; кількість жителів; площа міста; густина забудови;

планувальні особливості, розміщення в них центрів тяжіння. Дана група чинників більшою мірою впливає на рухливість міського населення, ніж сільського. Особливий вплив має розтягнутість міста. Так, наприклад, місто Кременчук має досить розтягнуту територію, що обумовлює планування маршрутів громадського транспорту.

Також до територіальних чинників можна віднести точку скупчення місць роботи для жителів міста. В Кременчуці завдяки НПЗ (нафтопереробний завод) був збудований новий район Молодіжний. Великий потік людей з цього району пересувається до центральної частини міста. Тому на цьому маршруті курсує велика кількість тролейбусів, автобусів і маршрутних таксі.

Природно-кліматичний вплив на транспортну рухливість населення також не є однозначним. У територіальному відношенні найбільш висока рухливість спостерігається влітку в природній зоні відпочинку жителів міста. Велика кількість молоді їде на канікули у інші міста нашої країни. Тому взимку потік руху на автотранспорті значно спадає. На міських маршрутах ситуація протилежна, адже більша частина перевезень відбувається впродовж навчального року.

До організаційних можна віднести рух автотранспорту між містом і населеним пунктом. Наприклад, селище Власівка знаходиться на 12 км від Кременчука. Велика кількість мешканців цього населеного пункту кожного дня їздить до міста на навчання, медичне обслуговування і роботу. Тому виникає велика потреба в регулярному курсуванні автотранспорту між цими населеними пунктами.

Технологічний прогрес також грає свою роль у формуванні попиту на пасажирські перевезення. Впровадження нових технологій у транспортній галузі може забезпечити ефективніше обслуговування, зниження викидів та підвищення зручностей для пасажирів, що може стимулювати збільшення попиту.

Соціокультурні та демографічні фактори також впливають на вибір транспортних засобів. Наприклад, молодь може цікавити екологічність та інновації, тоді як люди похилого віку можуть акцентувати увагу на комфорті та безпеці.

Завдяки розумінню цих факторів, транспортні компанії та влада можуть розробляти стратегії для вдосконалення та адаптації системи пасажирських перевезень. При цьому важливо враховувати взаємодію різних факторів та їх динаміку в часі. Врахування цих аспектів дозволить ефективно пристосовувати транспортну систему до змін потреб суспільства та забезпечувати стаке зростання попиту на пасажирські перевезення.

Список використаних джерел

1. Moroz, O.V. and Moroz, M.M., 2014. Specific features of city public transport financing (Kremenchuk case study). *Actual Problems of Economics*, 160(1), pp. 239–246.
2. Moroz, M.M., 2015. Defining the term and the volume of investments on reduction to necessary structure of rolling stock of passenger public transport (Kremenchuk city case study). *Actual Problems of Economics*, Vol. 166 (4), p235–243.
3. Мороз М.М., Левковець П.Р., Мороз О.В. Удосконалення перевезень пасажирів м. Кременчук. *Управління проектами, системний аналіз і логістика: науковий журнал*. Вип. 7. Київ: НТУ, 2010. С. 304–308.
4. Мороз М.М. Підвищення ефективності технологічного процесу транспортного обслуговування м. Кременчук // *Вісник Національного технічного університету «ХПІ»*. Харків: НТУ «ХПІ», 2014. № 43. С. 103–109.
5. V. Zahorianskyi, O. Zahorianska, M. Moroz and O. Moroz, "Development of a Model for Minimizing the Energy Costs of the Transport and Technological Complex," *2022 IEEE 4th International Conference on Modern Electrical and Energy System (MEES)*, Kremenchuk, Ukraine, 2022, pp. 1-5, doi: 10.1109/MEES58014.2022.10005635.
6. Мороз М. М.; Труніна І. М., Мороз О.В. Оптимізація логістичної діяльності переробного підприємства. *Науковий вісник*, 2021, с. 63.