

## СТАТИСТИКА ІНФРАСТРУКТУРИ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ

*Розглядаються джерела отримання статистичної інформації та адміністративних даних, що стосуються автомобільної транспортної інфраструктури і напрями використання цієї інформації*

**Постановка проблеми.** Транспорт є могутнім сектором української економіки, що обслуговує практично всі галузі економіки і населення, сприяє розвитку транспортно-економічних зв'язків і якості життя.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Питання, які розглядаються в статті носять науково-практичний характер. Монографічні дослідження з поставленої проблеми майже не проводилися. Вперше ця інформація систематизована та відображена в підручнику “Статистика ринків” під наук. ред. Н.О. Парфенцевої та частково на веб-сайті Держкомстату України, який містить методологічні пояснення до заповнення форм статистичної звітності.

**Метою дослідження** є оцінка існуючої інформаційної бази про автомобільну транспортну інфраструктуру регіону.

**Викладення основного матеріалу.** Роботу транспортної системи забезпечує транспортна інфраструктура, що включає в себе шляхи сполучення, рухомий склад, вантажно-розвантажувальне господарство транспортних та інших підприємств і організацій, які здійснюють навантаження, розвантаження і перевалку вантажів (що перевозяться всіма видами транспорту), а також засоби управління і зв'язку, різноманітне технічне обладнання [1].

Згідно з національною Класифікацією видів економічної діяльності (КВЕД ДК 009: 2005), діяльність підприємств транспорту розміщена в секції I “Діяльність транспорту та зв'язку”. Функціонування автомобільної транспортної інфраструктури відображається в підкласі 63.21.2, який включає: діяльність

автостанцій, автовокзалів; експлуатацію, в тому числі поточний ремонт та утримання, автодоріг, мостів, тунелів, інших дорожніх споруд, стоянок або гаражів для автомобілів, стоянок для велосипедів; зберігання житлових автофургонів та причепів у зимовий період [2].

Відповідно до Закону України “Про автомобільний транспорт” до інфраструктури автомобільних шляхів сполучення належать: автомобільні дороги, автовокзали, автостанції, зупинки автобусних маршрутів загальногo користування, майданчики для розвороту і відстою автобусів у початковій та кінцевих пунктах маршрутів, стоянки таксі, вантажні термінали (автопорти), вантажні автомобільні станції, контейнерні пункти, об'єкти дорожнього сервісу [3].

Одержання інформації про автомобільну транспортну інфраструктуру є поєднанням як статистичної інформації так і адміністративних даних. Статистична інформація (дані) – офіційна державна інформація, яка характеризує масові явища та процеси, що відбуваються в економічній, соціальній та інших сферах життя України та її регіонів. Адміністративні дані – дані, отримані на підставі спостережень, проведених органами державної влади

(за винятком органів державної статистики), органами місцевого самоврядування та іншими юридичними особами відповідно до законодавства та з метою виконання адміністративних обов'язків та завдань, віднесених до їх компетенції [4].

Спершу розглянемо надходження статистичної інформації.

Раз на три роки Головне управління статистики у Запорізькій області проводить державне статистичне спостереження за формою № 1-дор “Звіт про наявність дорожньо – транспортного господарства відомчого підприємства”, затвердженою наказом Держкомстату України 03.09.200р. № 330 на 1 липня 200\_року. За цим звітом на 1 липня 2006р. звітувало 400 підприємств, організацій сільськогосподарських підприємств незалежно від форм власності та відомчого підприємства, що мають на своєму балансі автомобільні дороги, мости, шляхопроводи, наземні та підземні переходи, а також сільські (селищні) ради народних депутатів [5]. За результатами проведення спостереження одержують інформацію про наявність доріг за типами покриття, кількість та довжину мостів і шляхопроводів за типами, об’єкти дорожнього сервісу, забезпеченість сільськогосподарських об’єктів та сільських населених пунктів дорогами з твердим покриттям.

За формою державного статистичного спостереження № 1 – село “Соціально-економічні характеристики сільського населеного пункту” отримують статистичну інформацію, що характеризує транспортну інфраструктуру сільських населених пунктів. Обстеження проводиться один раз на п’ять років. Опитуванню підлягають виконками сільських, селищних, міських Рад, в адміністративному підпорядкуванні яких є сільські населені пункти. Цим спостереженням визначають: кількість рейсів на тиждень громадського транспорту, що має зупинку в населеному пункті; відстань від сільського населеного пункту до райцентру, сільради, дороги з твердим покриттям, найближчої зупинки громадського транспорту; кількість і протяжність вулиць з твердим покриттям у селі; кількість і протяжність освітлених вулиць у селі.

Збирання адміністративних даних про автомобільну транспортну інфраструктуру області забезпечує Управління транспорту та зв’язку Запорізької міської ради, ДП “Запоріжжяавтотранссервіс”, ВАТ “Запоріжжяавтотранс”, Служба автомобільних доріг у Запорізькій області, ДП “Облавтодор”, УДАІ УМВС

України в Запорізькій області.

Одержання зведених даних за формою державного статистичного спостереження № 4-ТЗ “Звіт про кількість та технічний стан автомобілів, автобусів, мототранспорту і причепів (напівпричепів)”, затвердженою наказом Держкомстату України та МВС України 27.12.2002 р. № 464/1343 [6] забезпечує Держкомстат України, який щорічно надсилає на адресу Головного управління статистики у Запорізькій області електронною поштою зазначену інформацію. Показники звіту подаються як в цілому по області, так і по Україні та окремо щодо юридичних та фізичних власників.

Про кількість автостанцій та автостанційне обслуговування населення надає інформацію ВАТ “Запоріжжяавтотранс”, на балансі якого перебувають автостанції.

Організацію збирання, опрацювання та аналізу адміністративних даних про кількість та протяжність автобусних маршрутів (утримувачем реєстру маршрутної мережі по всіх видах пасажирських перевезень (міських, приміських, міжміських), які виконуються у Запорізькій області, визначено ДП “Запоріжжяавтотранссервіс”), кількість автобусів, що експлуатуються на цих маршрутах, їх технічний стан, регулярність руху автобусів, кількість населених пунктів, охоплених автобусним сполученням, а також про результати впровадження в життя державних програм “Сільський автобус” та “Шкільний автобус” на регіональному рівні здійснюють ДП “Запоріжжяавтотранссервіс”, управління транспорту та зв’язку Запорізької міської ради.

Метою програми “Сільський автобус” є розвиток і вдосконалення мережі маршрутів пасажирських перевезень та підвищення рівня надання послуг жителям сільської місцевості до рівня, що відповідає встановленим соціальним нормативам у цій сфері послуг. Вихідними даними програми є реальна забезпеченість регіонів необхідними ресурсами, тобто наявність перевізників, які мають необхідні автобуси, наявність фінансових ресурсів на їх експлуатацію при обслуговуванні нерентабельних маршрутів, а

також інформація про наявну структуру адміністративних одиниць, кількість населення у сільських населених пунктах, існуючу мережу та стан доріг, маршрутів і режими роботи автобусного транспорту [7]. ДП “Запоріжжяавтотранссервіс” розробило заходи щодо реалізації зазначеної програми в області, що забезпечило автобусним охопленням 144 сільських населених пункти.

На виконання постанови Кабінету Міністрів України від 16.01.2003 N 31 “Про затвердження Програми “Шкільний автобус” [8] Запорізька міська рада затвердила обласну програму “Шкільний автобус” від 17.10.2003 р. № 8, яка передбачає створення нового типу автобуса, придатного для безпечного перевезення дітей; створення парку автобусів для забезпечення у сільській місцевості регулярного безоплатного перевезення учнів і педагогічних працівників до місць навчання і додому.

Наявність розгалуженої мережі автомобільних доріг та їх технічний стан є важливими показниками цивілізованості суспільства, оскільки суттєво впливають на: темпи розвитку суспільства, рівень витрат з перевезення вантажів та пасажирів, швидкість перевезення, якість і ціну перевезеної продукції, мобільність, зайнятість і рівень доходів населення; транспортну доступність населених пунктів та соціальних об’єктів, екологічний стан навколишнього середовища.

Забезпечення адміністративних даних щодо наявності, ремонту, благоустрою автомобільних доріг загального користування та надходження і використання коштів на дорожнє господарство здійснюють Служба автомобільних доріг у Запорізькій області та Облавтодор. Розглянемо більш детально ці форми.

Служба автомобільних доріг у Запорізькій області надає інформацію за формою державного статистичного спостереження № 1 – ДГ “Звіт про наявність автомобільних доріг загального користування та їх благоустрій” (річна), затвердженою наказом Держкомстату України та Укравтодору 15.07.2004 р. № 441/481. Звіт складається з розділів: довжина автомобільних доріг загального призначення; розподіл автомобільних доріг загаль-

ного користування; мости, шляхопроводи і труби; захисні та декоративні насадження, снігозахисні засоби; благоустрій автомобільних доріг загального користування; технічні засоби організації дорожнього руху. Інформація про автомобільні дороги надається окремо щодо всіх автомобільних доріг (магістральних, регіональних, територіальних, районних, сільських) за мережею доріг державного і місцевого значення по області. Метою звіту за формою державного статистичного спостереження № Д-1 “Звіт про ремонт і утримання автомобільних доріг загального користування”(квартальна), затвердженої наказом Держкомстату України та Укравтодору 15.07.2004р. № 441/481 є одержання інформації для раціонального планування робіт щодо подальшого розвитку мережі доріг загального користування, реконструкції, ремонту та утриманню доріг, які експлуатуються. За результатами звіту одержують інформацію стосовно витрат на проведення капітального та поточного ремонту автомобільних доріг та мостів, поточному ремонту та утриманню доріг.

За формою № Д-9 “Звіт про надходження та використання коштів на дорожнє господарство”, затвердженою наказом Держкомстату України від 25.03.2003р. № 70 Облавтодор щоквартально звітує до Державної служби автомобільних доріг у Запорізькій області про надходження і напрями використання коштів на фінансування витрат, пов’язаних з будівництвом, реконструкцією, ремонтом та утриманням автомобільних доріг загального користування з усіх джерел фінансування: державного та місцевого бюджетів, інших надходжень.

Автомобільний транспорт є джерелом підвищеної небезпеки для користувачів послуг, самих працюючих, громадян та довкілля. Безпека дорожнього руху продовжує залишатися однією з актуальних проблем сучасності. Статистику дорожньо – транспортних пригод та потерпілих у них надає УДАІ УМВС України в Запорізькій області за формою № 1 – ДТП “Про дорожньо – транспортні пригоди” (річна), затвердженою наказом Держкомстату України від 30.12.1997 р.

№ 116. За даними форми отримують інформацію про кількість дорожньо – транспортних пригод (ДТП) та потерпілих у них (загиблих та поранених) за видами ДТП, за обставинами та часом скоєння, про кількість загиблих та поранених у дорожньо – транспортних пригодах за віком та про кількість ДТП, які було скоєно з вини осіб, що перебували у нетверезому стані.

Для характеристики стану навколишнього середовища вкрай важливо отримувати інформацію про забруднення атмосферного повітря вихлопними газами автомобілів, що використовується у розрахунках екологічної статистики за Методикою проведення статистичного спостереження за викидами забруднюючих речовин у повітря від автотранспорту, що перебуває у приватній власності населення, затвердженою наказом Держкомстату України від 15.12.1999 р. № 409 та Методикою розрахунку викидів забруднюючих речовин у повітря автотранспортом, який використовується суб'єктами господарської діяльності та іншими юридичними особами всіх форм власності, затвердженою наказом Держкомстату України від 06.09.2000 р. № 293.

Одержана статистична інформація та адміністративні дані за всіма вказаними вище формами насамперед використовуються виконавчими органами при розробці та аналізі виконання державних програм соціально-економічного розвитку Запорізького регіону.

По-перше, в розробленій облдержадміністрацією Програмі розвитку дорожньо-транспортного господарства області відмічено, що транспортна система області в цілому відповідає господарсько-економічним зв'язкам регіону та забезпечує високу транзитну здатність, але потребує істотного вдосконалення та модернізації для підвищення якості транспортних послуг. Область має значну розгалужену транспортну інфраструктуру, зокрема мережа шосейних доріг довжиною 6808,9 км (майже 4% всіх доріг України) з'єднує всі населені пункти області. Через територію регіону проходить ряд стратегічних трас, таких, як: Одеса-Мелітополь-Новоазовськ, Харків-Сімферополь-Севастополь, Бориспіль-Дніпропетровськ-Запоріжжя [9].

По – друге, для задоволення потреб жителів області та інших користувачів у безпечному та комфортному русі автомобільними дорогами загального користування і забезпечення утримання в належному стані мережі автомобільних доріг, мостів та штучних споруд, що знаходяться на балансі Служби автомобільних доріг щорічно рішенням сесії обласної ради затверджуються напрями використання коштів спеціального фонду обласного бюджету на дорожнє господарство у відповідному році у розрізі районів пропорційно мережі доріг загального користування відповідного району у межах затверджених видатків [10].

По-третє, враховуючі зведену інформацію стану галузі уряд приймає відповідні програми розвитку та Концепції:

– Державна програма розвитку автомобільних доріг загального користування на 2007-2011 роки та Концепція Державної програми розвитку дорожнього господарства на 2005-2007 роки [11];

– Концепцію розвитку транспортно – дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року [12];

– Концепція науково-технічної політики в дорожньому господарстві України на період 2006-2010 роки та Програма діяльності та розвитку дорожнього господарства України на 2002-2010 роки [13].

**Висновки та перспективи подальших досліджень.** Результати проведеного дослідження статистичної інформації та адміністративних даних, що характеризують інфраструктуру автомобільного транспорту дозволяють зробити висновки, що надходження інформації відбувається в основному за рахунок адміністративних даних, які дають змогу виконавчим органам влади аналізувати стан та приймати рішення щодо подальшої перспективи розвитку дорожньої галузі. Проте, для одержання адміністративних даних у широкого кола користувачів виникають складнощі в пошуку цих даних і тому потребують здійснення деяких заходів, а саме на регіональному рівні визначення напрямів пошуку та розроблення веб-сайтів статистичної інформації у Службі автомобільних доріг у Запорізькій області, ДП “Запоріжжяавтотранссер-

віс”, об'їзддорі. Такий досвід впровадження має Держкомстат України, який розробив на своєму веб-сайті методологічні пояснення для галузей, за якими проводяться державні спостереження та ГУС у Запорізькій області, який розміщує на своєму веб-сайті перелік форм статзвітності, які подають підприємства, організації та установи органам статистики на відповідний рік.

На наш погляд, доцільно було б скористатися досвідом статистичних органів Китаю, який надає інформацію про обсяг муніципального господарства: довжина шосейних доріг, бруківок, кількості вуличних ліхтарів. Від стану цього господарства залежить комфорт жителів міст, і муніципалітети зобов'язані все це утримувати в належному стані [14]. Одержання подібної інформації можливе при організації спостереження про міську транспортну інфраструктуру раз на п'ять років.

#### Список використаної літератури:

1. Статистика ринків: Підруч. для вищ. навч. закл. / ДАСОА Держкомстату України; наук. ред. Н.О. Парфенцевої. – К.: ДП “Інформаційно-аналітичне агентство”, 2007. – 863 с.
2. Класифікація видів економічної діяльності (NACE, Rev.1.1-2002) ДК 009: 2005, К. – 190с.
3. Закон України “Про автомобільний транспорт” № 273/96-ВР від 4 липня 1996 року // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 40. – С. 183 (редакція від 7.02.2006).
4. Закон України “Про державну статистику” від 13.07.2000 р. № 1922-III // Відомості Верховної Ради України. – 2000. – № 43. – С. 362.
5. Наказ Держкомстату України “Про затвердження форми державного статистичного спостереження у сфері дорожнього господарства” від 03.09.2002 р. № 330. – 4 с. // [www.liga.net](http://www.liga.net).
6. Наказ Держкомстату України і МВС України “Про затвердження форм державного статистичного спостереження № 4-ТЗ “Звіт про кількість та технічний стан автомобілів, автобусів, мототранспорту і причепів (напів-причепів)” від 27.12.2002 р. № 464/1343. – 7 с. // [www.liga.net](http://www.liga.net).
7. Михайлик Н.О. Інформаційно-статистична база пасажирського автомобільного транспорту та напрями її вдосконалення // Статистика України. – 2006. – № 3. – С. 9-15.
8. Постанова Кабінету Міністрів України “Про затвердження Програми ”Шкільний автобус” від 16.01.2003р. № 31 // Офіційний вісник України. – 2003. – № 3. – С. 80.
9. Програма розвитку дорожньо-транспортного господарства області // [www.zoda.gov.ua](http://www.zoda.gov.ua).
10. <http://www.zoda.gov.ua>.
11. Концепція науково-технічної політики в дорожньому господарстві України на період 2006-2010 роки // [www.rada.gov.ua](http://www.rada.gov.ua).
12. Концепція розвитку транспортно – дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року // [www.mintrans.gov.ua](http://www.mintrans.gov.ua).
13. Програма діяльності та розвитку дорожнього господарства України на 2002-2010 роки // [www.ukravtodor.gov.ua](http://www.ukravtodor.gov.ua).
14. Макущенко Л.І. Розвиток регіональної статистики в Україні // Держава та регіони. Економіка та підприємництво. – 2007. – № 4. – С. 152-156.

ФАТЮХА Наталія Георгіївна – кандидат економічних наук, доцент кафедри фінансів та банківської справи Запорізького національного технічного університету

Наукові інтереси:

– статистика транспорту