

Н. Г. Фатюха,

к. е. н., доцент кафедри фінанси і кредит

Запорізького національного технічного університету, м. Запоріжжя

СТАТИСТИЧНА ОЦІНКА РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ ЗАПОРІЗЬКОЇ ОБЛАСТІ

N. G. Fatiukha,

Candidate of Economic Science, associate professor, associate professor of finance and credit

Zaporizhzhya National Technical University, Zaporizhzhya

STATISTICAL ESTIMATION OF DEVELOPMENT AUTOMOBILE TRANSPORT IN ZAPORIZHZHYA AREA

В статті наведена статистична оцінка розвитку автомобільного транспорту Запорізької області та пошук шляхів їх досягнення.

The statistical estimation of development of motor transport of the Zaporizhzhya area and search of ways of their achievement are presented in the article.

Ключові слова: *автомобільний транспорт, вантажні перевезення, пасажирські перевезення, юридичні особи, фізичні особи, Запорізька область.*

Keywords: *automobile transport, freight transportations, passenger transportations, legal entities, physical persons, Zaporizhzhya area.*

Постановка проблеми у загальному вигляді. Автомобільний транспорт є важливою складовою транспортної системи Запорізької області щодо перевезень пасажирів і вантажів та впливу на економіку і суспільство. Цей вид транспорту відноситься до самого мобільного, динамічного та ринково орієнтованого.

Основними проблемами розвитку автомобільного транспорту на сучасному етапі є:

- знос рухомого складу та відсутність достатніх можливостей для його оновлення;
- невідповідність структури вантажного і автобусного парку попиту на його послуги;
- невідповідність тарифів на пасажирському автомобільному транспорті витратам автоперевізників на збиткових маршрутах;
- відсутність чіткого механізму обліку та компенсації збитків автоперевізників від пільгових перевезень пасажирів;
- недосконалість контролю за режимом роботи й відпочинку водіїв автотранспортних засобів;
- збитки держави від роботи автоперевізників, які не мають відповідних дозвільних документів;
- зменшення кількості базових автопідприємств, що працюють на ринку пасажирських перевезень;
- недостатній інноваційний розвиток, недостатнє стимулювання державою інноваційних процесів і науково-технічних розробок у галузі автотранспортних перевезень;
- економічна не вигідність обслуговування автомобільним транспортом загального користування населення сільських населених пунктів з малою кількістю жителів;
- недостатня кількість паркінгів для відстою вантажного транспорту та відпочинку водіїв;

- обмеженість державного фінансування робіт з ремонту та експлуатаційного утримання мережі автомобільних доріг загального користування [1].

Для системного і комплексного вирішення проблем галузі необхідний стратегічний план, узгоджений як державними органами, так і бізнесом та суспільством.

Аналіз основних досліджень і публікацій. Особливостям статистичного розвитку транспортної системи України в своїх працях досліджували такі науковці як Н. Парфенцева, М. Пугачова, Я. Гнатик та ін.; подальшому розвитку та вдосконаленню транспортного комплексу країни приділяли увагу як науковці так і практики. Насамперед слід назвати публікації та наукові дослідження П.Масляк, Н.Вашенко, Г.Кирпи, К.Коценка, Ю.Давиденка, Ю.Пашенка, П.Підлісного, Е.Смельянова, Л.Харсун, А.Хахлюка, Ю.Цветова та ін.

Постановка завдання. Метою дослідження є статистична оцінка розвитку автомобільного транспорту Запорізької області та пошук шляхів їх досягнення.

Виклад основного матеріалу дослідження. Транспортна система Запорізької області представлена різними видами транспорту: аеропортом, морським та річковим портами, Запорізькою дирекцією залізничних перевезень Придніпровської залізниці, електротранспортом (м.Запоріжжя), суб'єктами господарювання, на балансі яких є автомобільний транспорт. Значна роль належить саме автомобільному транспорту.

Автомобільний транспорт - галузь транспорту, яка забезпечує задоволення потреб населення та суспільного виробництва у перевезеннях пасажирів та вантажів автомобільними транспортними засобами [2].

Незважаючи на існуючі негативні аспекти автомобілізації, такі як: соціальні і економічні втрати від дорожньо-транспортних пригод, забруднення довкілля, руйнування покриття доріг, галузь має об'єктивні переваги: доступність відкриття бізнесу, швидкість пересування пасажирів та вантажів, висока маневреність, забезпечення перевезень «від дверей до дверей» та на «останньому кілометрі», цінова доступність для споживачів, розвинуті логістичні системи [3].

Для формування сталого ринку послуг автомобільного транспорту необхідна реалізація єдиної економічної, інвестиційної, науково-технічної й соціальної політики, підвищення рівня безпеки та якості обслуговування населення та підприємств області автомобільним транспортом.

Кількість вантажних і пасажирських автомобілів, наявна мережа автобусних маршрутів дозволяють в основному задовольнити потреби населення області в перевезеннях, але із-за недостатчості коштів парк автобусів і вантажних автомобілів тривалий час не оновлювався й технічний стан автотранспорту не відповідає сучасним вимогам. Частина автоперевізників надають послуги без ліцензій. На недостатньому рівні державне регулювання маршрутних і легкових таксомоторних перевезень [1].

Інформація щодо наявної кількості автомобільного транспорту в Запорізькій області наведена в табл. 1.

Таблиця 1.

Наявність автомобільного транспорту в Запорізькій області (за даними [1])

Автотранспортні засоби	Всього	У власності фізичних осіб
Всього:	477236	417905
у т.ч.: легкових автомобілів	332593	316263
вантажних бортових автомобілів	12988	5836
самоскидів	10626	3404
сідельних тягачів	4092	2078
спеціальних вантажних автомобілів	2841	441
автобусів	5635	3056
інших автомобілів	32560	18615

Структура автобусного парку юридичних осіб залежно від строків експлуатації становить 2579 одиниць, в т.ч.:

- до 3 років – 4,5 % від загального обсягу;
- від 3 до 5 років – 4,5 %;
- з 5 до 10 років – 10,6 %;
- понад 10 років – 80,4 %.

В структурі парку вантажних автомобілів юридичних осіб транспортні засоби строком експлуатації понад 10 років становлять 85,5 %.

Таким чином, більша частина рухомого складу в області потребує оновлення. Поступова заміна транспорту старше 10 років на більш новий необхідна для забезпечення безпеки перевезень, поліпшення якості обслуговування, зменшення екологічного навантаження на навколишнє середовище.

Загальна кількість ліцензій для надання послуг з перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом складає 3481 шт. (ліцензійних карток на транспортні засоби – 9093 шт.).

Відсоток виданих ліцензій на перевезення автотранспортом фізичним особам становить 89 %, ліцензійних карток на транспортні засоби – 50 %.

Велика кількість виданих ліцензій і постійне зростання кількості ліцензій у результаті збільшення на ринку суб'єктів господарювання, зокрема суб'єктів малого підприємництва, ускладнює контроль за роботою автотранспорту загального користування.

Контроль за діяльністю автоперевізників усіх форм власності в області здійснюють: підрозділи управління ДАІ ГУМВС України в Запорізькій області, Управління Укртрансінспекції у Запорізькій області, Запорізька облдержадміністрація, райдержадміністрації, виконавчі комітети міських рад міст обласного значення та інші контролюючі органи.

Показники роботи автотранспортних підприємств Запорізької області в динаміці наведені в табл. 2. Слід відмітити, що динаміка роботи автотранспортних підприємств наведена з урахуванням обсягів автомобільних пасажирських перевезень, виконаних фізичними і юридичними суб'єктами малого бізнесу та комерційних вантажних перевезень, виконаних фізичними особами - підприємцями.

Таблиця 2.

Динаміка роботи автомобільного транспорту області (за даними [4, с. 13, 26])

Показники	2012 рік	2013 рік	2014 рік	2014р. у % до 2012р.
Перевезено пасажирів (автобуси), млн. пас.	81,2	71,5	75,8	93,3
Пасажирооборот (автобуси), млн. пас. км	936,5	827,3	877,1	93,7
Перевезено вантажів, млн. т	51,4	35,1	34,1	66,3
у т.ч. автопідприємства	1,8	2,2	2,8	155,6
Вантажооборот, млн. ткм	1841,7	1633,9	1409,5	76,5
у т.ч. автопідприємства	513,0	464,5	475,7	92,7

Обсяги перевезень вантажів автомобільним транспортом за останні роки мають тенденцію зменшення.

Також потребують стабілізації обсяги перевезень пасажирів автотранспортом загального користування.

Аналіз стану мережі автобусних маршрутів загального користування. Пасажирський транспорт є галуззю невиробничої сфери і належить до інфраструктурних галузей. Його основна мета – це забезпечення задоволення потреби в перевезеннях.

Пасажирським автобусним сполученням охоплені 14 міст, 23 селища та 921 сільський населений пункт Запорізької області. Автобусна маршрутна мережа області складається з 255 маршрутів приміського сполучення, 233 маршрутів міжміського внутрішньообласного сполучення, 164 маршрутів міського сполучення.

По області також проходять 90 маршрутів міжміського міжобласного сполучення, 3 маршрути міжнародного сполучення, 35 транзитних автобусних маршрутів, у тому числі 5 міжнародних.

Кількість маршрутів і наявність автотранспорту на них в цілому задовольняють потреби населення області у перевезеннях, крім «пікових» годин.

У 2014 році в порівнянні з 2013 роком спостерігається збільшення як перевезень пасажирів так і пасажирообороту відповідно на 6,0%, але в порівнянні з 2012р. ці показники гірші (зменшення відповідно на 6,7 та на 6,3%), що пов'язано зі зменшенням перевезень фізичними та юридичними особами, списанням автобусного парку, обмежена компенсація втрат доходів перевізників, пов'язаних з наданням соціальних послуг та послуг за регульованими тарифами, частково з „тіньовими” перевезеннями.

Середня відстань перевезень одного пассажира автобусами складала у 2014р. 11,6 км.

На сьогоднішній день державна компенсація збитків автоперевізників від перевезення пільгових категорій громадян не відповідає їх реальним витратам. За даними автоперевізників, відсоток покриття витрат складає близько 20 %. Це ускладнює розвиток міських та приміських перевезень.

В області автостанційні послуги надають 28 автостанцій, з них автостанцій 2 класу – 1, 3 класу – 14, 4 класу – 12, 5 класу - 1.

У період з 01.01.2008 по 01.09.2012 на будівництво, ремонт і реконструкцію автостанцій було витрачено коштів у розмірі 6020 тис. грн.

Аналіз стану вантажних перевезень. Вантажний транспорт — галузь виробничої інфраструктури. Жодна з основних галузей матеріального виробництва не здатна функціонувати без транспортного забезпечення [5]

Ефективність використання вантажного автотранспорту виправдана на відстанях до 50 км. Результат роботи вантажних підприємств певною мірою залежить від рівня промислового та сільськогосподарського виробництва.

На сучасному етапі фінансовий стан автотранспортних підприємств залишається досить складним внаслідок відсутності централізованих замовлень, що призводить до формування нестабільних обсягів їх послуг протягом запланованого періоду часу.

У 2014 році в порівнянні з 2012р. спостерігалось зниження обсягів перевезення вантажів на 33,7% та вантажообороту, відповідно на 23,5% менше. В порівнянні з 2013р. зменшення цих показників відбулося на 2,8% та на 13,7%. Дещо кращі показники з перевезення вантажів автопідприємствами: збільшення обсягів перевезення на 55,6% та на 27,3% порівняно з 2012 та 2013 роками відповідно. Виконана вантажна робота автопідприємствами знизилася у 2014 році порівняно з 2012 роком на 7,3% та незначно поліпшилася порівняно з минулим роком на 2,4%.

Середня відстань перевезення 1 тонни вантажів автомобільним транспортом у 2014 році складала 44,9 км проти 32,8км у 2012 року, в тому числі автопідприємствами відповідно 171,8 км та 283,0 км [4, с.16].

Наявний вантажний транспорт в автотранспортних підприємствах області морально і фізично застарілий, не забезпечує надійності роботи і безпеки перевезень. Високий рівень витрат палива робить послуги підприємств нерентабельними, такими, що не мають попиту в ринкових умовах.

Аналіз стану автомобільних доріг на території області. У 2014 році довжина автомобільних доріг загального користування, розташованих на території Запорізької області, складала 6989 км, з них – 1865 км доріг державного значення та 5124 км автомобільних доріг місцевого значення [4, с.32].

Забезпеченість автомобільними дорогами та їх технічний стан не відповідають у повній мірі потребам економіки регіону. Близько 80 % доріг області побудовані понад 30 років назад і не відповідають вимогам сучасного автомобільного руху. На автомобільних дорогах також знаходяться 398 мостів довжиною 9132 пог. м.

Пропускна здатність на окремих ділянках автомагістралей М-14 Одеса-Мелітополь-Новоазовськ і М-18 Харків-Сімферополь-Алушта-Ялта не відповідає зростаючому потоку автомобілів, особливо в літній період. Основною причиною відставання розвитку доріг від темпів росту кількості автомобільного транспорту є недостатнє фінансування дорожніх робіт з державного та місцевого бюджетів.

Транспортне забезпечення сільських населених пунктів. На 1 січня 2015 року в області проживали 1765,9 тис. осіб, у т.ч. міського населення – 1362,3 тис. осіб, сільського – 403,6 тис. осіб. Порівняно з 2012 роком чисельність населення області скоротилася на 19,3 тис. осіб [6, с.263]. Природне скорочення населення у 2014 році складало 5,1 проти 4,2 особи у розрахунку на 1000 наявного населення [6, с.268].

У міських поселеннях інтенсивність природного скорочення менша, ніж у сільській місцевості (4,5% проти 7,4% у 2014 році) [6, с.268]. На сьогоднішній день є сільські населені пункти, в яких проживає незначна кількість осіб. Проблема організації перевезень до таких населених пунктів полягає в економічній невігідності для автотранспортних підприємств обслуговування відповідних маршрутів. Потрібна дотаційна підтримка з місцевих бюджетів таких збиткових маршрутів.

У той же час завдяки проведенню конкурсів на право пасажирських перевезень на внутрішньообласних маршрутах загального користування забезпечено охоплення сільських населених пунктів Запорізької області згідно з соціальними нормативами.

При цьому необхідне періодичне проведення моніторингу кількості мешканців сільських населених пунктів для оптимізації маршрутної мережі та забезпечення потреб населення у транспортних перевезеннях.

Потребує уваги стан під'їзних доріг до сільських населених пунктів, поліпшення якого сприятиме задоволенню потреб у перевезеннях жителів у сільській місцевості.

Обґрунтування шляхів та засобів розв'язання проблеми. Для вирішення названих проблем провідними фахівцями автомобільного транспорту області, розроблена Програма розвитку автомобільного транспорту Запорізької області на 2013-2017рр., яка враховує інтереси та реальні можливості автоперевізників та передбачає:

1.Удосконалення мережі автобусних маршрутів загального користування та підвищення якості автостанційного обслуговування. З урахуванням цього головне завдання на 2013-2017 роки полягає в оптимізації маршрутної мережі, забезпеченні використання в «піковий» час транспортних засобів з більшою пасажиромісткістю або застосування резерву.

Розв'язання питання буде здійснюватися шляхом вирішення питання проведення пасажирообстеження на маршрутах області, проведення облдержадміністрацією та міськвиконкомом конкурсів на право обслуговування автобусних маршрутів загального користування з урахуванням потреб населення області, пропозицій, що надходять до установ.

Оновлення автомобільного парку. Для організації стабільного автобусного сполучення в області та нормалізації перевезень пасажирів у містах необхідне придбання автобусів в основному категорії М3 класу ІІ та повне оновлення автобусів категорії М3 класу І.

Серед чинників, які мають сприяти оновленню автомобільного парку, є:

- залучення до здійснення пасажирських перевезень автомобільним транспортом загального користування суб'єктів господарювання, що мають новий рухомий склад
- використання лізингової форми оплати при придбанні транспортних засобів;
- зниження вартості транспортних засобів за рахунок зменшення ставок відповідних податкових і страхових зборів тощо.

Оптимізація тарифної політики на автотранспорті. Тарифна політика залежить від структури собівартості перевезень, що присутня на підприємстві. На тарифну політику має значний вплив зміна ринкових цін на основну частину собівартості перевезень – паливно-мастильні матеріали, а також підвищення рівня мінімальної заробітної плати.

З метою забезпечення беззбитковості пасажирських перевезень автомобільним транспортом необхідно застосовувати гнучку тарифну політику з урахуванням змін (росту) вищевказаних складових собівартості. При цьому оптимальним рівнем рентабельності пасажирських перевезень на автотранспортних підприємствах вважається 15 %.

До прийняття рішень на державному рівні щодо відмови від державного регулювання тарифів на транспорті збитки перевізників від обслуговування нерентабельних автобусних маршрутів загального користування мають компенсуватися державою.

Поліпшення стану автомобільних доріг на території області. Першочерговим завданням дорожніх організацій є забезпечення задовільного експлуатаційного стану автомобільних доріг загального користування, по яких проходять автобусні маршрути.

Підвищення рівня безпеки дорожнього руху. Недосконалість законодавства у сфері автомобільного транспорту, збільшення автомобільного парку в регіоні, невідповідність мережі автомобільних доріг сучасному рівню автомобілізації призводить до збільшення аварійності на дорогах.

Основні причини скоєння дорожньо-транспортних пригод за участю водіїв автобусів:

- порушення правил маневрування;
- перевищення швидкості;
- недотримання дистанції;
- порушення правил проїзду перехресть;
- недотримання дистанції;
- виїзд на смугу зустрічного руху.

На території Запорізької області визначено 39 місць (ділянок) концентрації ДТП. На вулицях населених пунктів значаться 27 та на автомобільних дорогах загального користування 12 місць концентрації ДТП, 11 з яких на дорогах державного значення.

Підвищення рівня безпеки дорожнього руху планується здійснити за рахунок виконання в необхідному обсязі робіт з облаштування автомобільних доріг сучасними технічними засобами регулювання дорожнього руху, постійного моніторингу рівня аварійності для оперативного виявлення місць концентрації дорожньо-транспортних пригод та виконання комплексних заходів із забезпечення безпечних умов руху на таких ділянках.

Крім того, для забезпечення безпеки перевезень на автомобільному транспорті, дотримання міжнародних вимог необхідно впроваджувати спеціальні прилади контролю за режимом праці та відпочинку водіїв автотранспортних засобів.

Посилення контролю за роботою автоперевізників. Ефективність контролю за роботою автоперевізників, безпекою перевезень пасажирів і вантажів, якістю послуг з перевезення залежить від злагодженої роботи контролюючих органів та постійного перегляду та вдосконалення нормативно-правової бази в сфері автотранспорту.

Суттєвим заходом повинно стати впровадження систем GPS-навігації на транспортних засобах та організація автоматизованої системи диспетчерського управління на транспорті.

Крім того, слід зазначити, що нормативно-правова база, яка регулює порядок проведення конкурсів з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування, спрямована на «укрупнення» перевізників, що працюють на ринку.

Вдосконалення соціальної політики на автотранспорті. Заміна пілг на транспорті введенням адресної дотації на проїзд є оптимальним варіантом вирішення питання забезпечення соціальних гарантій з боку держави відповідним категоріям громадян.

На сьогоднішній день не на всіх автобусних маршрутах загального користування працюють автобуси, пристосовані для перевезення інвалідів. Питання забезпечення доступності осіб з обмеженими фізичними можливостями до автомобільного транспорту вирішуватиметься шляхом проведення конкурсів з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування та залучення до обслуговування маршрутів перевізників, які мають у своєму розпорядженні автобуси, пристосовані для перевезення інвалідів.

Заходи, для реалізації яких потрібно залучення грошових коштів, планується здійснювати за рахунок коштів суб'єктів господарювання у сфері транспорту – у сумі 6156 тис. грн., та коштів обласного бюджету – у сумі 597,5 тис. грн. Загальний обсяг фінансування Програми становить 6753,5 тис. грн.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Для підвищення якості обслуговування населення, підприємств автомобільним транспортом загального користування, забезпечення безпеки та ефективності використання наявного рухомого складу, необхідне вирішення проблем, що стоять перед автомобільним транспортом, а саме:

- зменшення середнього строку експлуатації автомобільного парку області на 15 %;
- 100 % охоплення сільських населених пунктів автотранспортним сполученням згідно з соціальними нормативами;
- зменшення кількості випадків ДТП з вини водіїв автобусів на 20 %;
- забезпечення роботи транспорту, пристосованого для перевезення інвалідів, на всіх приміських автобусних маршрутах загального користування;

- збільшення обсягів перевезень вантажів автомобільним транспортом на 10 %;
- збільшення обсягів перевезень пасажирів автомобільним транспортом на 15 %;
- усунення з ринку автоперевезень перевізників, які здійснюють перевезення без відповідних дозвільних документів;
- підвищення рівня культури обслуговування на автомобільному транспорті;
- зменшення екологічного навантаження на навколишнє середовище;
- збільшення рівня заробітної плати на транспортних підприємствах, обсягів доходів до бюджетів всіх рівнів.

Література.

1. «Про Програму розвитку автомобільного транспорту в Запорізькій області на 2013-2017 роки» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.rada.zp.ua/content/dvadcyat-persha-sesiya-shostogo-sklykannya>.
2. Про автомобільний транспорт: Закон України від 2001 року (зі змінами) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2344-14> (<http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2344-14>).
3. Стратегічний план розвитку автомобільного транспорту України на період до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.insat.org.ua/files/project/project2020_part1.doc (http://www.insat.org.ua/files/project/project2020_part1.doc).
4. Стан та розвиток транспорту області за 2014 рік // статистичний збірник: за ред.О.Є. Усової. - Запоріжжя.: Головне управління статистики у Запорізькій області, 2015. - 49с.
5. Масляк П.О. Економічна і соціальна географія України./О.П. Масляк – К.: Зодіак-ЕКО, 2006. – 288 с.
6. Статистичний щорічник Запорізької області за 2014 рік / за редакцією В.П. Головешка. - Запоріжжя.: Головне управління статистики у Запорізькій області, 2015 . – 459 с

References.

1. "Pro Prohamu rozvytku avtomobilnoho transportu v Zaporizkii oblasti na 2013-2017 roky", available at: <http://www.rada.zp.ua/content/dvadcyat-persha-sesiya-shostogo-sklykannya>.
2. The Verkhovna Rada of Ukraine (2001), The Law of Ukraine "Pro avtomobilnyi transport", available at: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2344-14>
3. Stratehichnyi plan rozvytku avtomobilnoho transportu Ukrainy na period do 2020 roku available at: http://www.insat.org.ua/files/project/project2020_part1.doc
4. Usova, O.Ye. (2015), "Stan ta rozvytok transportu oblasti za 2014 rik", *Statystychnyi zbirnyk*, Holovne upravlinnia statystyky u Zaporizkii oblasti, Zaporizhzhia, Ukraine, p. 49.
5. Masliak, P.O. (2006), *Ekonomichna i sotsialna heohrafiia Ukrainy* [Economic and social geography of Ukraine], Zodiak-EKO, Kyiv, Ukraine, p.288.
6. Holoveshko, V.P. (2015), *Statystychnyi shchorichnyk Zaporizkoi oblasti za 2014 rik* [Statistical Yearbook of Zaporozhye region in 2014], Holovne upravlinnia statystyky u Zaporizkii oblasti, Zaporizhzhia, Ukraine, p. 459.

Стаття надійшла до редакції 17.04.2016 р.



(<http://www.poligrafua.net/>)

bigmir)net

449

131

(<http://www.bigmir.net/>)

Вропу.

ТОВ "ДКС Центр"