

Н.Г. Фатюха
кандидат економічних наук,
доцент кафедри фінансів
та банківської справи
Запорізького національного
технічного університету

СТАТИСТИЧНИЙ АНАЛІЗ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ ЗАПОРІЗЬКОЇ ОБЛАСТІ

Життя сучасної людини неможливе без надійної та чіткої роботи транспорту. З нею пов'язана не тільки стабілізація економіки, але й підвищення загального рівня життя та добробуту населення.

Метою дослідження є проведення статистичного аналізу транспортного комплексу Запорізької області, визначення перспектив його розвитку та виявлення основних переваг кожного виду транспорту.

Транспорт - це інфраструктурна галузь економіки, що здійснює перевезення людей і вантажів. Транспортна система є однією з визначальних систем, що забезпечують вантажні і пасажирські перевезення на території України, та області зокрема є транспортна система, до якої в ринкових умовах пред'являються високі вимоги у відношенні якості, регулярності і надійності транспортних зв'язків, схоронності вантажів і безпеки перевезення пасажирів, термінів і вартості доставки.

Запорізька область має досить розвинену транспортну систему. Через територію регіону проходить ряд стратегічних трас, таких як: Одеса - Мелітополь - Новоазовськ, Харків - Сімферополь - Севастополь, Бориспіль - Дніпропетровськ - Запоріжжя. Розвинена мережа залізниць поєднує всі основні промислові центри регіону з містами України, країнами СНД та Європи. Важливу роль у транспортній системі Запорізької області відіграє велика судноплавна артерія - ріка Дніпро, що протікає по території області з півночі на південь. Запорізький регіональний аеропорт, що має статус міжнародного й займає одне з провідних місць в Україні за інтенсивністю пасажиропотоку. Також є міський аеропорт у м. Бердянську. Такі авіакомпанії як "Lufthansa", "Austrian Airline Group" й "Eurowings" відкрили свої представництва в Запорізькій області.

З'єднуючою ланкою транспортної системи області є шляхи сполучення, загальна довжина яких становить: залізничних – 989,5 км, автомобільних (включаючи відомчі) – 12291,6 км (82,0% із твердим покриттям), тролейбусних ліній загального користування – 188,4 км,

трамвайних колій загального користування – 102,0 км. Із загальної довжини автомобільних доріг загального користування 697 км (10%)- державного значення [1, С.40,41].

Показником рівня транспортних послуг є наявний транспортний потенціал і ефективність його використання. В Запорізькій області підприємствами, які надають транспортні послуги відтворюється 6,1% валової доданої вартості економіки області у 2006 році [2, С.34], питома вага зайнятих на підприємствах транспорту в загальній чисельності працівників економіки області у 2007 році становить 5,8% [2, С.305]. Цими підприємствами було отримано доходів від реалізації послуг (у ринкових цінах) на суму 625,2 млн.грн. [2, С.242], або 17,9% загального обсягу доходів від реалізації послуг підприємствами області. Вартість основних засобів у власності зазначених суб'єктів господарювання складає 15,8% наявного обсягу основного капіталу області, ступінь зносу транспортних засобів становить 80,2%, а коефіцієнт оновлення лише 2,0% [2, С.77, 79].

Комбінація властивостей транспорту (універсальність, собівартість, комфортність, швидкість, безпека і мобільність) поряд з рівнем добробуту населення та фінансовим станом підприємств визначають попит на певний його вид.

З метою виявлення динаміки розвитку транспортного комплексу області проведемо аналіз вантажо- пасажироперевезень та виконаної роботи всіма видами транспорту за 1995-2007рр. з подальшим дослідженням діяльності кожного виду транспорту.

За даними Головного управління статистики у Запорізькій області [1;2] були побудовані графіки (рис. 1-4), що свідчать про таке:

1. Вантажні перевезення всіма видами транспорту (див.рис.1) характеризуються рядом динаміки, наведеним на рис.1. Зазначимо, що з 2002 р. у загальному обсязі вантажних перевезень і вантажообороті враховано вантажні комерційні перевезення, виконані фізичними – особами підприємцями.

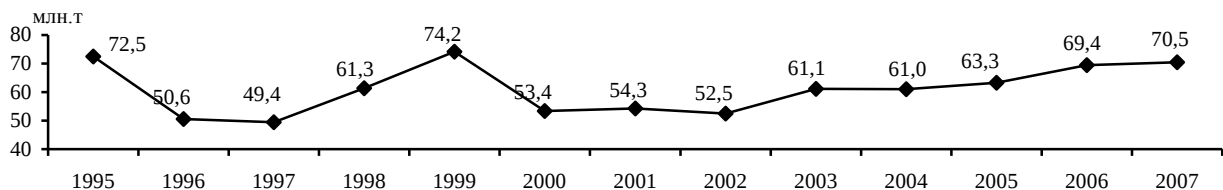


Рис.1. Динаміка вантажних перевезень за 1995-2007рр. усіма видами транспорту

Протягом 1995-2007рр. спочатку відбувся різкий спад обсягів перевезень (майже на 30% у 1996 р.) з подальшим їх нарощуванням та досягненням найвищого рівня у 1999 р. (74,2 млн.т), після чого знову спостерігалось їх зниження (до 52,5 млн.т) з поступовим нерівномірним збільшенням обсягів вантажних перевезень. Однак у 2007 році ще не було досяг-

нуто рівня 1995р. За аналізований період обсяг перевезень вантажів зменшився на 2,0 млн.т, або на 2,7%, при цьому середнє значення показника становило близько 6 млн.т. Щороку обсяги перевезених вантажів знижувалися у середньому на 0,17 млн.т., що склало 0,2%. Упродовж періоду дослідження найвищий темп зростання спостерігався в 1998р. і становив 124,1%.

2. Розподіл вантажообороту має нерівномірний характер (рис.2).

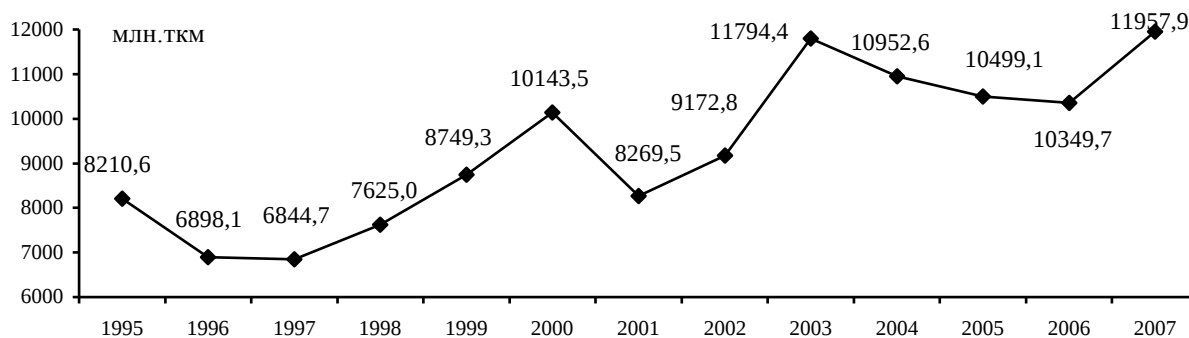


Рис.2. Динаміка вантажообороту за 1995-2007рр. усіх видів транспорту

Динаміка вантажообороту демонструє коливальний характер. Найбільшими рівнями підйому характеризуються 2003 та 2007 рр. (відповідно 11,8 та майже 12,0 млрд.ткм). За досліджуваний період обсяг вантажообороту збільшився на 3,7 млрд.ткм, або на 45,6%, а середнє значення показника становило 9,3 млрд.ткм. Щорічно середнє збільшення складало 0,3 млрд.ткм, або 3,2%. Найвищий темп зростання спостерігався в 2003р. і становив 128,6%.

3. Показник «кількість перевезених пасажирів» з 1995р до 1999р. демонстрував коливальний характер з подальшим практично лінійним зменшенням (див. рис.3).

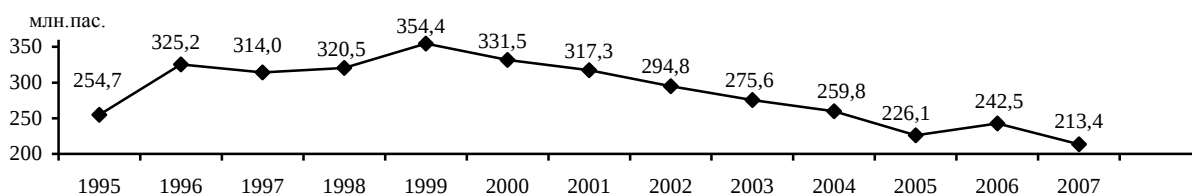


Рис. 3. Динаміка пасажирських перевезень за 1995-2007рр. усіма видами транспорту загального користування

Зазначимо, що з 1999р. у загальному обсязі пасажирських перевезень і в пасажирообороті враховано автомобільні пасажирські перевезення, виконані суб'єктами малого бізнесу, фізичними і юридичними особами.

1999 р. характеризується найбільшим значенням обсягу перевезень (354,4 тис.пас.). За період з 1995 до 2007 р. обсяг пасажироперевезень у цілому зменшився на 41,3 млн.пас., або

на 16,2%, при цьому середньорічне значення показника дорівнювало 286,3 лн.пас. У середньому щороку обсяги пасажироперевезень знижувалися на 3,4 млн.пас., що склало 1,5%. Упродовж періоду дослідження найвищий темп зростання спостерігався в 1996р. і становив 127,7%;

4. Зміна в часі пасажирообороту також має нерівномірний характер (рис.4).

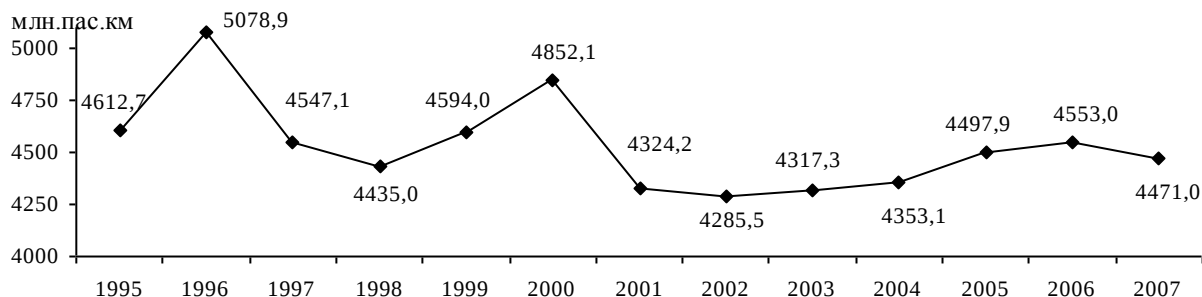


Рис. 4. Динаміка пасажирообороту за 1995-2007рр. для усіх видів транспорту

У 1996-1998рр. відбувалося зниження обсягів виконаної пасажирської роботи зі збільшенням у 2000р. до 4852,1 млн.пас.км. Після скорочення у 2001 р. з 2002 р. спостерігалось поступове зростання показника, і в 2006 р. він склав 4553 млн. пас. км, проте не досяг рівня навіть 1995р. У 2007 р. пасажирооборот дещо скоротився. Щорічне середнє зменшення склало 11,8 млн.пас.км, або 0,3%. Найвищий темп зростання мав місце в 1996 р. і становив 110,1%.

Відомо, що між видами транспорту існує ринкова конкуренція, але кожний вид транспорту має свою нішу на ринку транспортних послуг. Для аналізу стану та проблем розвитку кожного виду транспорту розрахуємо їх питому вагу у загальних перевезеннях і виконаній роботі (рис.5-8, за даними [1; 2] і затвердженими підсумками роботи транспорту Запорізької області) та обчислимо індекси обсягу показників за 1995-2007рр. (табл. 1-4). Зазначимо, що на рис. 5 не відтворені дані щодо авіаційного транспорту, оскільки фактичні значення показників мають меншу розрядність, ніж табличні величини зі статистичних збірників.

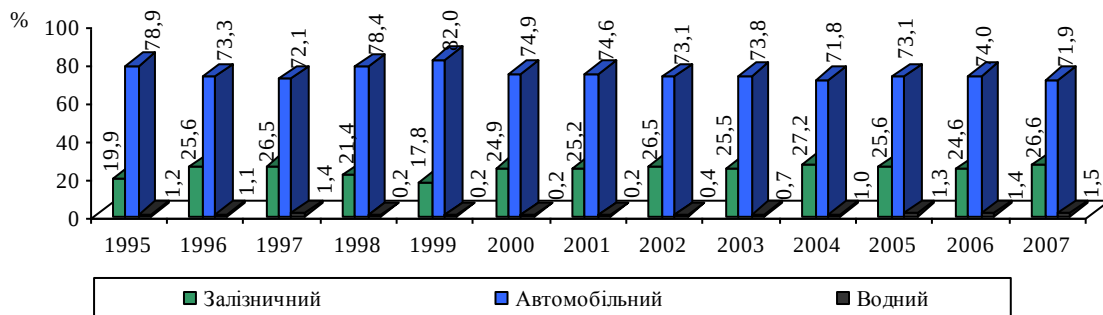


Рис. 5. Структура перевезених (відправлених) вантажів за окремими видами транспорту

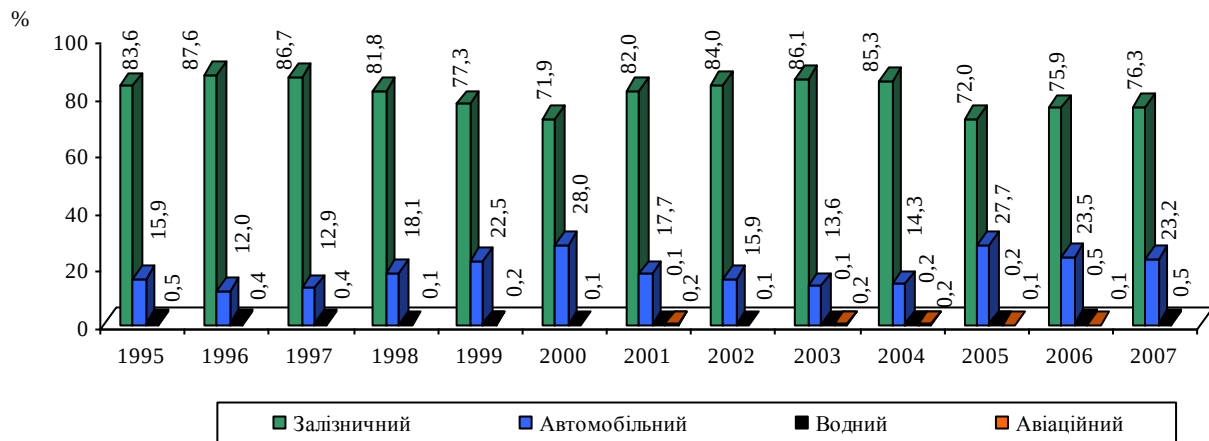


Рис.6. Структура вантажообороту за окремими видами транспорту

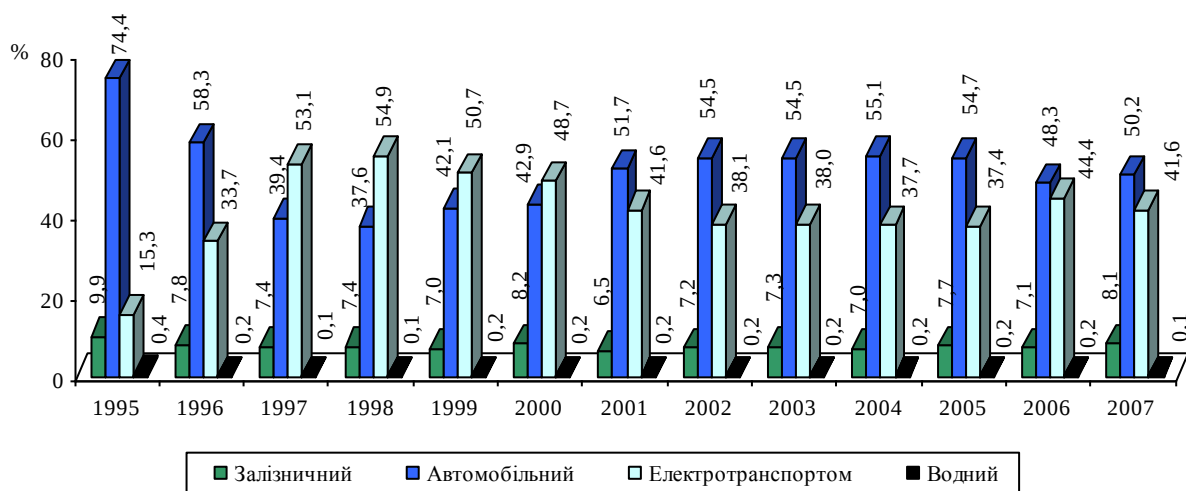


Рис.7. Структура перевезених (відправлених) пасажирів за окремими видами транспорту

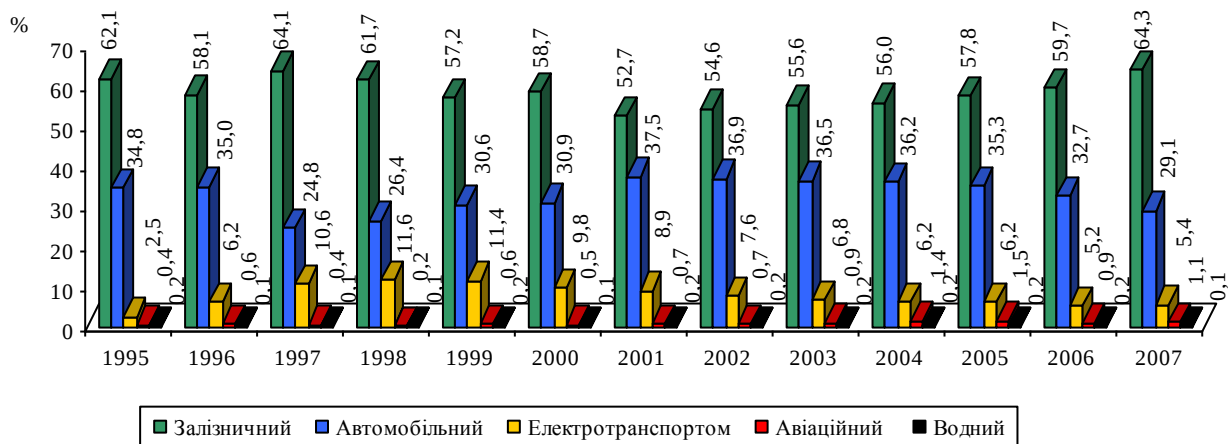


Рис.8. Структура пасажирообороту за видами транспорту

Залізничний транспорт. У транспортній роботі області одне з провідних місць належить залізничному транспорту, який представлено Запорізькою дирекцією залізничних перевезень Придніпровської залізниці.

Перевагами цього виду транспорту є велика розгалуженість та відносно низькі тарифи. Пропускна спроможність залізничної мережі значно перевищує поточні обсяги руху [3].

Цей вид є незаперечним лідером щодо вантажо- та пасажирообороту, на нього припадає (72-88%) та (53-64%) загального обсягу відповідно. У 2007р. порівняно з 1995р. відбулися такі структурні зрушення: збільшення питомої ваги відправлених вантажів і пасажирообороту на 6,7 п.п і на 2,2 п.п. відповідно, а також зменшення вантажообороту та відправлення пасажирів на 7,3 п.п та на 1,8 п.п. відповідно.

У 2007 році порівняно з 1995 відбулося зростання показників відправлення вантажів, вантажообороту та пасажирообороту відповідно на 29,5%, 32,9%, і 0,3%, водночас суттєво (на 31,7%) скоротилося відправлення пасажирів (табл.1, за даними [1; 2]). Щорічне середнє збільшення відправлень вантажів складало 0,4 млн.т, або 2,2%, вантажообороту – 0,2 млрд.ткм (або 2,4%), пасажирообороту – 0,6 млн.пас.км (0,03%) та щорічне зменшення відправлення пасажирів на 0,7 млн.пас. (3,1%).

Таблиця 1

**Індекси обсягів показників залізничного транспорту загального користування
Запорізької області**

(у % до попереднього року)

Показники Роки	Відправлено вантажів	Вантажооборот	Відправлено па- сажирів	Пасажирооборот
1996	89,7	88,0	100,2	103,0
1997	100,8	98,3	92,0	98,7
1998	100,7	105,1	101,3	94,0
1999	100,4	108,3	105,1	95,9
2000	101,0	107,8	109,9	108,5
2001	102,8	93,0	75,4	79,9
2002	101,7	113,7	102,7	102,6
2003	111,9	131,8	96,1	102,7
2004	106,5	92,0	89,3	101,5
2005	97,6	80,8	95,1	106,8
2006	105,4	104,0	99,7	104,5
2007	109,5	116,1	100,5	105,6
2007, % до1995	129,6	132,9	68,3	100,3

Залізниця є найбільш рентабельним видом транспорту для перевезень вагонних партій вантажів навалом - кам'яного вугілля, руди, піску, сільськогосподарської і лісової продукції -

на далекі відстані. В структурі відправлення окремих вантажів залізничним транспортом загального користування області переважають чорні метали та руда залізна і марганцева (понад 60% загального обсягу).

Проблемами галузі є: застарілість основних засобів; невідповідність ширини колії європейським стандартам; значна частина колій (більше 70%) не електрифікована; середня швидкість пересування становить 20 км/год; неможливість встановлення рентабельних тарифів на перевезення пасажирів через соціальні причини [3].

Значну частину інфраструктурних об'єктів залізниці необхідно визнати застарілими, що не відповідають сучасним вимогам по виконанню своїх основних функцій. Насамперед, це стосується залізничних вокзалів, станцій, готелів, засобів зв'язку і керування рухом потягів. Одним з напрямків підвищення ефективності залізничного транспорту є реконструкція і переоснащення, часткове перепрофілювання, поступове згортання надлишкових і будівництво нових потужностей.

Автомобільний транспорт. Автомобільний транспорт займає значну частку у структурі пасажирських (автобусами) і вантажних перевезеннях області. Налічується майже 5,5 тис. звітуючих підприємств і організацій, що мають на своєму балансі власний і орендований автотранспорт.

За обсягами перевезень вантажів цей вид стабільно перевершує залізничний транспорт майже у 3—4 рази, а по обсягу перевезень пасажирів — у 6—7 разів. Проте в структурі перевезень вантажів та пасажирів всіма видами транспорту за 2007р. його частки скоротилися в порівнянні з 1995р. відповідно на 7,0 та на 24,2 п.п. При цьому частка пасажирообороту також знизилася (на 5,7 п.п.), водночас на 7,3 п.п. зросла питома вага вантажообороту.

Автобусним транспортом перевозиться практично стільки ж пасажирів, скільки всіма іншими видами транспорту (тролейбусним, трамвайним, залізничним, морським, річковим, авіаційним) разом. Так, у 2007 р. автобусами перевезено 107,2 млн. пасажирів проти 106,3 млн. пасажирів іншими видами транспорту. Автомобільний транспорт переважає у вантажних перевезеннях на короткі відстані (середня відстань перевезення 1 т вантажів — близько 50-70 км у різні роки), від дверей — до дверей, забезпечуючи при цьому практично повну гарантію схоронності вантажу, терміновість і надійність перевезень.

Динаміка показників свідчить про нестабільний розвиток цього виду транспорту: в порівнянні з 1995р. відбулося скорочення показників з перевезення вантажів, пасажирів та пасажирообороту відповідно на 11,2%, 43,5%, і 18,7%, за значного (на 112,6%) зростання вантажообороту (табл. 2, за даними [1; 2]). Щорічне середнє зменшення перевезення вантажів складало 0,5 млн.т, або 1%, пасажирів - 6,9 млн.пас. (4,6%), пасажирообороту – 25,0 млн.пас.км (1,7%) та щорічне збільшення вантажообороту – 0,1 млрд.ткм (або 6,5%). Як було

зазначено вище, у 1999 р. у загальному обсязі пасажирських перевезень і пасажирообороті враховано обсяги автомобільних перевезень, виконаних суб'єктами малого бізнесу, фізичними і юридичними особами, а з 2002 р. у загальному обсязі вантажних перевезень та вантажообороті враховано обсяги вантажних комерційних перевезень, виконаних фізичними особами – підприємцями.

Таблиця 2

Зниження обсягу показників автомобільного транспорту Запорізької області

(у % до попереднього року)

Роки \ Показники	Перевезено вантажів	Вантажооборот	Перевезено пасажирів	Пасажирооборот
1996	64,8	63,8	100,0	110,8
1997	96,1	105,9	65,2	63,6
1998	135,1	156,3	97,4	103,6
1999	126,7	143,1	123,9	120,4
2000	65,7	144,1	95,3	106,3
2001	101,2	51,7	115,4	108,3
2002	94,8	99,2	97,9	97,5
2003	117,6	109,9	93,5	99,6
2004	97,1	98,1	95,4	100,2
2005	105,6	185,3	86,4	100,5
2006	110,8	83,7	94,7	93,8
2007	98,9	113,7	91,5	87,6
2007, % до 1995	88,8	212,6	56,5	81,3

До переваг цього виду транспорту можна віднести високу маневреність, гнучкість, динамічність; можливість використання різних маршрутів і схем доставки; можливість відправлення вантажу маленькими партіями. Область має розгалужену мережу інфраструктурних об'єктів: автовокзалів, автостанцій, транспортно-експедиційних підприємств і т.п. Також зростає кількість агентств, які надають послуги з міжнародних автоперевезень.

Разом з тим, автомобільні дороги області не відповідають європейським стандартам за багатьма показниками, зокрема такими як: швидкість пересування, навантаження на вісь, забезпеченість сучасними дорожніми знаками і розміткою, необхідною кількістю пунктів технічної і медичної допомоги, харчування і відпочинку, автозаправних станцій, телефонного зв'язку, місць для стоянок з охороною й ін. Практично відсутні дороги 1-ї категорії з багатоярусним рухом на високих швидкостях. Значного поліпшення вимагає матеріально-технічна

база організацій, що здійснюють розвиток і обслуговування автомобільної транспортної мережі.

Водний транспорт. Особливе місце посідає водний транспорт, який складається з річкового та морського. Значна частина загального вантажопотоку водного транспорту в регіоні припадає на Запорізький річковий вантажний порт, що спеціалізується на переробці промислових вантажів. Бердянський морський порт (на Азовському морі) є морськими воротами в Запорізьку область. Термінали та інше портове обладнання дозволяє приймати й зберігати всі види вантажів, крім наливних, і обслуговувати всі типи суден, у тому числі річкові й океанські. До порту підходять залізничні колії, що дозволяє здійснювати доставку вантажу в регіони України.

Однією особливостей річкового транспорту є те, що він може використовуватися лише в період навігації (це значно звужує його можливості) та потребує погодження з роботою автомобільного і залізничного транспорту.

Питома вага вантажів та вантажообороту водного транспорту в загальних обсягах незначна (1,5 та 0,5% у 2007р. проти 1,2 та 0,5% у 1995р.) (див. рис.5,6). Але в динаміці за цими показниками спостерігалось зростання і в 2007р. порівняно з 1995р. відбулося збільшення обсягу перевезених вантажів на 25,3% та вантажообороту - на 50,1% (табл.3, за даними [1; 2]).

Щорічне середнє збільшення перевезення вантажів складало 18,2 тис.т, або 1,9%, вантажообороту – 1,6 млн.ткм (3,4%).

В області нараховується 12 морських та 26 річкових причалів [1, с.35]. У структурі загального обсягу перероблених вантажів морськими та річковими порталами (причалами) переважають експортні вантажі та вантажі внутрішнього сполучення, відповідно 44,1% та 33,6% [1, с.34].

Проблеми розвитку водного транспорту пов'язані, насамперед, зі значним моральним і фізичним зносом судів і портового устаткування (особливо засобів обробки вантажів). Серед морських суден 57,2% мають вік 20 років і більше, річкових – 71,1% [1, с.37], а деякі порти зарубіжних країн забороняють вхід судів з таким терміном експлуатації. Переважна частина судів торговельного флоту — малотоннажні. Відзначимо, що перспективні структурні зміни флоту убик збільшення середньої водотоннажності вимагають значних капіталовкладень.

Невтішний стан спостерігається і з перевезенням пасажирів. Пасажирські перевезення, що виконують підприємства морського і річкового транспорту, мають також незначну питому вагу (0,1% у 2007р. проти 0,4% у 1995р.) (див. рис.7), на пасажирооборот у 2007р. припадало 0,1%. У динаміці спостерігалось значне скорочення як обсягів перевезень пасажирів, так і пасажирообігу, темп зниження становив 31,6% та 37,7%. Щорічно середнє змен-

шення перевезення пасажирів складало 54,3 тис.пас., або 9,2%, пасажирообороту – 0,5 млн.пас.км (7,8%).

Таблиця 3

Індекси показників водного транспорту Запорізької області

(у % до попереднього року)

Показники Роки	Перевезено вантажів	Вантажооборот	Перевезено пасажирів	Пасажирооборот
1996	63,7	65,7	54,0	53,8
1997	128,1	108,4	83,4	95,3
1998	14,7	24,3	84,0	87,4
1999	132,0	231,4	168,4	162,8
2000	95,3	79,0	88,9	92,0
2001	85,0	68,3	102,4	104,7
2002	175,7	79,1	94,7	95,5
2003	228,6	199,9	101,6	102,2
2004	142,2	152,1	96,8	96,4
2005	133,2	110,0	99,8	100,3
2006	113,8	215,2	93,3	91,6
2007	112,9	122,1	62,8	62,1
2007, % до1995	125,3	150,1	31,6	37,7

До інших проблем морського виду транспорту слід віднести: відсутність портів третього покоління; недостатнє використання в роботі останніх досягнень логістики; збільшення видатків підприємств (зменшення відповідно їхньої рентабельності), оскільки порти є державними підприємствами і вони змушені утримувати на балансі соціальні об'єкти; скорочення обсягів контейнерних перевезень. Щодо річкового транспорту – це залежність від нерівномірності глибин рік і водойм, навігаційних умов; нерозвиненість системи перевезень „буксир-штовхач/баржа” [3].

Авіаційний транспорт. Авіаційний транспорт не відіграє істотної ролі в загальному обсязі вантажних і пасажирських перевезень. Тільки у структурі пасажирообігу його питома вага зросла з 0,4% у 1995р. до 1,1% у 2007р. Проте він поза конкуренцією серед інших видів транспорту щодо швидкості доставки як пасажирів, так і вантажів на великі відстані (середня відстань доставки авіаційним транспортом 1 пасажирів та 1 тонни вантажу складала у 2007р. 885,1 та 2299,5 км відповідно [1, с.19, 20], що у 5 разів більше за аналогічний показ-

ник у найближчого конкурента - залізничного транспорту). Саме цей показник є домінантним у визначенні перспектив розвитку авіаційного транспорту.

Аналізуючи табл.4 (за даними [1; 2]) можемо відмітити значне зростання показників (особливо щодо обсягів перевезень вантажів та вантажообороту), що пов'язано з виконанням комерційних перевезень АК ВАТ „Мотор Січ”.

Таблиця 4

Індекси обсягу показників авіаційного транспорту Запорізької області

(у % до попереднього року)

Показники Роки	Перевезено вантажів	Вантажооборот	Перевезено пасажирів	Пасажиरोоборот
1996	32,8	33,8	140,0	152,6
1997	17,2	12,5	68,9	61,0
1998	79,1	82,3	71,8	61,2
1999	5184,9	12408,9	208,7	258,8
2000	99,9	126,2	89,2	84,0
2001	223,4	560,6	116,5	125,1
2002	64,7	26,0	114,1	113,2
2003	692,7	706,3	112,6	121,0
2004	97,2	73,4	134,2	150,1
2005	163,8	62,9	108,2	114,9
2006	27,5	72,5	68,9	61,7
2007	38,1	37,8	110,2	109,6
2007, % до1995	388,8	706,5	212,4	247,4

У 2007р. в порівнянні з 1995р. авіаційному транспорту вдалося не втратити свої обсяги роботи, і їх збільшення склало: перевезень - на 1,0 тис.т, вантажообороту – на 2,8 млн.ткм, перевезень пасажирів – на 28,1 тис.пас., пасажиरोобороту – на 28,0 млн.пас.км. Щорічне середнє збільшення перевезень вантажів склало 0,09 тис.т, або 11,8%, вантажообороту – 0,2 млн.ткм (17,7%), перевезень пасажирів – 2,3 тис.пас. (6,5%), пасажирообороту – 2,3 млн.пас.км (7,8%).

Проблемами галузі є: збитковість діяльності за останні роки; моральна та фізична застарілість парку літаків; погіршення стану аеродинамічної сітки та необхідність реконструкції ряду об'єктів авіаційно-виробничої інфраструктури (у першу чергу злітно-посадочних смуг; світова криза авіатранспорту; висока вартість перевезень літаками порівняно з іншими видами транспорту) [3].

Електротранспорт. Протягом багатьох років міський електротранспорт залишається одним з найбільш затребуваних видів транспорту. До основної переваги міського електротранспорту відноситься те, що він є найбільш сучасним екологічно чистим видом транспорту, безпечним та економічним. Питома вага електротранспорту у загальному обсязі пасажиро-перевезень у 2007р. становила 41,6% проти 15,3% у 1995р. У структурі пасажирообороту його частка незначна (5,4 у 2007р.). У теперішній час цей вид транспорту є основним для мало-забезпеченого та середнього достатку прошарків населення м. Запоріжжя.

Таблиця 5

Індекси обсягу показників електротранспорту м.Запоріжжя

(у % до попереднього року)

Роки \ Показники	Перевезено пасажирів	Пасажирооборот
1996	281,9	278,4
1997	151,8	152,5
1998	105,7	106,3
1999	102,1	102,2
2000	89,9	90,5
2001	81,8	81,6
2002	85,1	84,1
2003	93,0	90,2
2004	93,5	92,5
2005	86,4	86,0
2006	127,4	127,0
2007	82,3	82,1
2007, % до1995	227,8	214,2

Аналіз матеріалів табл.5 (за даними [1; 2]) свідчить, що період 1996 – 1999рр. характеризується збільшенням абсолютного обсягу перевезень пасажирів та пасажирообороту за зменшення темпів приросту цих показників порівняно з попереднім періодом. Упродовж 2000 – 2005рр. спостерігалось скорочення названих показників зі зростанням індексу обсягу перевезення пасажирів (127,4%) і пасажирообороту (127,0%) у 2006р. Хоча у 2007р. знову відбулося падіння цих показників, водночас порівняно з 1995 р. мало місце зростання відповідно у 2,3 та у 2,1 раза. Щорічне середнє збільшення обсягів перевезень пасажирів склало 4,1 млн.пас. (7,1%), пасажирообороту – 10,8 млн.паскм (6,6%).

У Запоріжжі затверджено „Програму розвитку міського електротранспорту на 2007-2015 роки”, відповідно до якої в найближчі дев'ять років буде побудовано і реконструйовано 10,5 км трамвайних ліній, а також 40,5 км тролейбусних ліній. Крім цього, планується технічне відновлення існуючого електропарку, закупівля 153-х нових тролейбусів і 52-х трамваїв. А з виходом на маршрути нових трамваїв і тролейбусів значно скоротиться потреба в маршрутних таксі. Передбачається уже в 2007-2010 роках, що їхня кількість буде скорочена більше ніж на 200 одиниць, а до 2015 року – ще на 570 штук. Як повідомляє прес-служба Запорізької міськради, у результаті реорганізації тролейбусний парк міста буде оновлено на 100%, трамвайний – на 50%, що на думку фахівців, зробить проїзд в електротранспорті комфортним і безпечним [4].

Результати проведеного дослідження статистичного аналізу транспортного комплексу Запорізької області дозволяють зробити наступні висновки.

1. У структурі перевезень вантажів та вантажообороту Запорізької області вагоме місце займає автомобільний та залізничний транспорт (26,6 і 71,9 та 76,3 і 23,2% відповідно).

2. У структурі перевезень пасажирів перевага належить автомобільному транспорту та електротранспорту (відповідно 50,2 і 41,6%), а у пасажирообороті - залізничному та автомобільному (64,3 і 29,1% відповідно).

3. Економічний розвиток країни за аналізований період характеризується скороченням обсягів вантажо- та пасажироперевезень. Також на зменшення обсягів перевезень пасажирів впливає і демографічна ситуація в країні.

4. Розвиток транспортної системи потребує вирішення внутрішніх проблем транспорту як окремого сектору економіки, головними з яких є: підвищення комплексності й узгодженості у керуванні транспортною системою; оновлення основних засобів транспорту; підвищення технологічного рівня транспортних систем, що потребує значних капіталовкладень.

5. З метою більш широкого залучення залізничного транспорту до внутрішньоміських пасажироперевезень необхідно в першу чергу приділити увагу поліпшенню взаємодії міського пасажирського транспорту з залізничним завдяки створенню зручних пересадних вузлів саме на станціях електропоїздів внутрішньоміського залізничного кільця.

Список використаної літератури.

1. Транспорт і зв'язок Запорізької області : [стат. зб.] / за ред. В.П. Головешка. - Запоріжжя.: Головне управління статистики у Запорізькій області, 2008.- 73с.

2. Статистичний щорічник Запорізької області : [стат. зб.] / за ред. В.П. Головешка. Головне управління статистики у Запорізькій області, 2008.- 454с.

3. Статистика ринків: [Підруч. для вищ. навч. закл.] / наук. ред. Н.О. Парфенцевої; ДАСОА Держкомстату України.- К.: ДП „Інформаційно-аналітичне агентство”, 2007.-863с.

4. В Запорожье электротранспорт заменит маршрутки [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://www.utro.co.ua/news/2007/06/14/50366.shtml>.

Статистичний аналіз транспортного комплексу Запорізької області

В статті проведено статистичний аналіз транспортного комплексу Запорізької області за 1995-2002рр., в тому числі за окремими його видами. Висвітлено основні проблеми та переваги розвитку окремих видів транспорту.

Статистический анализ транспортного комплекса Запорожской области

В статье проведен статистический анализ транспортного комплекса Запорожской области за 1995-2002гг., в том числе за отдельными его видами. Отображены основные проблемы и преимущества развития отдельных видов транспорта.

Statistical analysis of transport complex in Zaporizhzya region

Statistical analysis of transport complex in Zaporizhzya region for the period of 1995-2007 including some of its types have been carried out in the article. The main problems and advantages of the development of each type of transport are also considered in it.