

УДК 311.314:338.47 (477.54)

DOI: 10.31359/2411-5584-2020-43-4-98

О. О. ПЕТРЯЄВ

кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри маркетингу, менеджменту та
підприємництва

Харківського національного університету
імені В. Н. Каразіна, Україна, м. Харків

e-mail: dochent78@gmail.com

ORSID: <https://orcid.org/0000-0001-6705-4714>



МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ЩОДО ВДОСКОНАЛЕННЯ СТАТИСТИЧНОГО АНАЛІЗУ ДІЯЛЬНОСТІ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ ХАРКІВСЬКОГО РЕГІОНУ¹

Визначено теоретичні засади статистичної діяльності, її функцій, методів, інструментів, організації на національному та міжнародному рівнях. Проаналізовано сучасний методичний підхід до статистичної звітності і статистичного аналізу діяльності транспортної галузі Харківського регіону. Встановлено основні проблеми організації вантажних перевезень автомобільним транспортом. Показано недосконалість сучасної нормативно-правової бази й існуючі перепони якісному проведенню державних статистичних спостережень діяльності підприємців-перевізників. Розроблено рекомендації щодо удосконалення статистичного аналізу діяльності автомобільного транспорту.

Ключові слова: методичні підходи, статистичне спостереження, інформація, нормативно-правова база, статистична звітність, статистичний аналіз, транспортна галузь, перевезення, автомобільний транспорт.

JEL Classification: C18, C44, R41.

Постановка проблеми. Функціонування та розвиток будь-якої держави неможливі без вивчення та отримання статистичних даних про її народонаселення, економіку, фінанси, політичну ситуацію. Україна як молода з точки

¹ © Петряєв О. О., 2020. Стаття публікується на умовах ліцензії Creative Commons – Attribution 4.0 International (CC BY 4.0).

Статтю розміщено на сайті збірника: <http://econtlaw.nlu.edu.ua>.

зору суверенного розвитку держава для укріплення своїх наукових знань у соціології, політології та інших науках, які формують державну політику, потребує статистичних досліджень. Правові відносини в галузі державної статистики регулюються Законом України «Про державну статистику» № 2614-ХІІ від 17.09.1992 р. зі змінами та доповненнями [1].

Технологія роботи з інформацією, зокрема її оброблення в органах статистики України останніми роками зазнає значних змін. Широке застосування комп'ютерної техніки та новітніх інформаційних технологій у щоденній роботі економістів стає реальністю.

З метою збереження довіри до офіційної статистики, статистичні установи відповідно до суворо професійних міркувань, включаючи наукові принципи й професійну етику, приймають рішення стосовно методів і процедур збору, аналітичної обробки, зберігання й представлення статистичних даних. Наявність об'єктивної і своєчасної інформації про соціально-економічні явища і процеси – необхідна умова ефективних управлінських рішень на державному й регіональних рівнях.

Протягом десятиліть державна статистика була й залишається найрозвиненішою системою надання інформації, а її тематика охоплює практично всі аспекти суспільного життя. Статистика транспорту вивчає масові економічні явища, що становлять результат транспортного процесу та умови (фактори) його здійснення в конкретних умовах місця й часу. Формування сучасної системи статистичного аналізу розвитку та діяльності транспортної галузі особливо актуально в сучасних умовах розвитку України.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Деякі теоретичні та практичні аспекти проблеми формування сучасної системи статистичного аналізу діяльності транспортної галузі були висвітлені такими науковцями, як О. Котлубай (O. Kotlubay) [2], Б. Буркінський (B. Burkinskyi) [2], Г. Ніколаєнко (H. Nykolayenko) [3] та інші науковці.

Аналіз транспортного потенціалу України міститься у дослідженнях таких науковців, як В. Воліков (V. Volikov) [4], В. Вдовиченко (V. Vdovychenko) [4], Ю. Мохова (Yu. Mokhova) [5], О. Трубей (O. Trubey) [6], В. Чута (V. Chuta) [6] та ін.

Незважаючи на значну кількість публікацій із цього питання, проблема розробки сучасного аналітично-статистичного забезпечення діяльності транспортної галузі потребує подальшого розвитку. Перед статистикою щоденно постають нові важливі проблеми щодо теоретичного обґрунтування обсягу і структури статистичної інформації, яка б відповідала сучасним і перспективним умовам розвитку економіки, переходу до функціональних принципів управління.

Метою цієї статті є обґрунтування теоретико-методичних засад аналітично-статистичного забезпечення управління транспортною сферою Харківського регіону.

Виклад основного матеріалу. За допомогою статистики встановлюються закономірності розвитку явищ та процесів у соціально-економічній сфері та взаємозв'язки між ними. Виявлення закономірностей можливе лише за умови вивчення не окремих явищ, а сукупності явищ – адже закономірності суспільного життя повною мірою проявляються лише в безлічі явищ. Кожне явище вимагає того, що притаманне сукупності таких явищ і відображається в єдності властивостей, притаманних лише конкретному явищу. Тому предметом статистичного вивчення завжди є сукупність явищ, включаючи всю сукупність проявів досліджуваної закономірності. В цілому окремі види відповідають взаємністю, і з'являються природні особливості. Статистичні закономірності мають властивість стабільності та повторюваності під час повторних спостережень.

Статистика використовує свої методи: масові та вибіркові спостереження, групування, середні і відносні величини, ряди динаміки, індекси та ін. При дослідженні явищ і процесів статистика застосовує різні вимірники (натуральні, трудові і грошові).

Аналіз (грец. *analysis* – розкладання, розчленування) – це взаємопов'язані й взаємозумовлені методи вивчення і наукового дослідження певних явищ, процесів, дій, результатів. У економіці застосовується з метою виявлення закономірностей і тенденцій розвитку економічних процесів, встановлення та оцінки основних факторів, що позитивно чи негативно впливають на показники ефективності. За допомогою аналізу виявляють невикористані резерви поліпшення показників діяльності окремих галузей, об'єднань, підприємств.

Зібраний та оброблений статистичний матеріал у результаті аналізу може дати багатогранну характеристику явища, що вивчається. Основна мета статистичного аналізу полягає у виявленні закономірностей, виявленні впливу одного явища на інше, констатації залежностей і взаємодії різних явищ.

Статистичний аналіз становить процес вивчення та зіставлення отриманих цифрових даних між собою та з іншими даними, їх узагальнення, це єдність пізнання та оцінки. Предметом статистичного аналізу є сукупність якісних і кількісних характеристик явища, що вивчається, в їх єдності й розвитку. Кожна одиниця сукупності є окремим випадком прояву закономірності, що вивчається.

Методику статистичного аналізу становлять такі етапи: визначення послідовності процедур; вибір та обґрунтування показників; визначення методів розрахунку; інтерпретація результатів та розробка рекомендацій щодо підвищення якості діяльності транспортної галузі.

Необхідною умовою статистичного аналізу є розуміння суті явища, що вивчається, знання законів його розвитку і особливостей конкретних умов, в яких воно розвивається. В процесі розвитку разом з кількісними змінами

в явищі, що вивчається, відбуваються якісні зміни. Тому необхідно мати в розпорядженні методи, що дозволяють вивчати кількісні зміни в явищах, оцінювати істотність або несуттєвість спостережуваних відмінностей, уловлювати перехід кількісних змін у якісні.

Спираючись на теоретичну базу, статистичний аналіз діяльності транспортної галузі застосовує специфічні методи цифрового освітлення явища, які знаходять своє вираження в трьох етапах (стадіях) статистичного дослідження: масове науково організоване спостереження; угруповання і зведення, що є розподілом усієї маси випадків на однорідні групи і підгрупи; підрахунок підсумків по кожній групі і оформлення отриманих результатів у вигляді статистичної таблиці.

Усі стадії статистичного аналізу діяльності транспортної галузі тісно пов'язані одна з одною. Недоліки, що виникають на одній із них, позначаються на всьому дослідженні, тому суворе дотримання правил статистичної науки обов'язкове на всіх етапах проведення аналітичного процесу.

Статистичні показники, які дозволяють проаналізувати діяльність транспортної галузі, розвиваються, покращуються, створюються нові. Так, нині світ наводнений рейтингами, які також можуть розглядатися як узагальнюючі показники. Виконуючи функції як методологічного, так і інформаційного забезпечення, статистичний аналіз діяльності транспортної галузі створює науковий фундамент, на якому базується ухвалення об'єктивно обумовлених рішень у сфері управління галуззю.

Забезпечення відповідності методів статистичного аналізу міжнародним стандартам дасть змогу здійснювати міждержавний обмін інформацією на основі впровадження системи взаємоузгоджених класифікаторів, удосконалення системи показників. Фундаментальним елементом інфраструктури державної статистики України є національне статистичне законодавство, яке ґрунтується на Основних принципах офіційної статистики ООН та відповідних правових нормах Європейського Союзу [7].

Загальне керівництво розробленням і здійсненням заходів із впровадження в Україні єдиної системи обліку і статистики покладено на Державну службу статистики України, Міністерство фінансів України, Міністерство розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України, Національний банк України.

Правові основи організації статистичних спостережень в Україні, порядок і правила отримання та використання первинних даних, відповідальність за порушення цих правил, а також інші організаційно-правові питання щодо відносин органів державної статистики з респондентами та користувачами даних визначені в цілій низці нормативних документів, серед яких основними є: Закон «Про державну статистику» зі змінами та доповненнями, Закон України «Про інформацію» зі змінами та доповненнями [1; 3; 8].

Транспорт активно впливає на процес відтворення, об'єднує всі галузі економіки в єдиний комплекс, є невід'ємною частиною продуктивних сил. Важливу роль у соціальному й економічному житті країни відіграють пасажирські перевезення, пов'язані з особистими потребами населення, виробничими й громадськими потребами.

Транспортний комплекс Харківської області представлений такими видами транспорту, як залізничний, автомобільний, авіаційний, міський електричний (включаючи метрополітен). За даними Державної служби статистики (по підприємствах, установах, організаціях та їхніх відокремлених підрозділах із кількістю найманих працівників 10 і більше осіб), середньооблікова кількість штатних працівників, зайнятих на підприємствах транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності у 2019 р., становила 5,9 тис. осіб, або 7,3 % від загальної кількості працівників області [9].

Середній розмір номінальної заробітної плати одного штатного працівника транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності Харківського регіону у 2019 р. дорівнював 11116,16 грн. Динаміку середнього розміру номінальної заробітної плати одного штатного працівника транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності Харківського регіону за останні 5 років відображено на рис. 1.

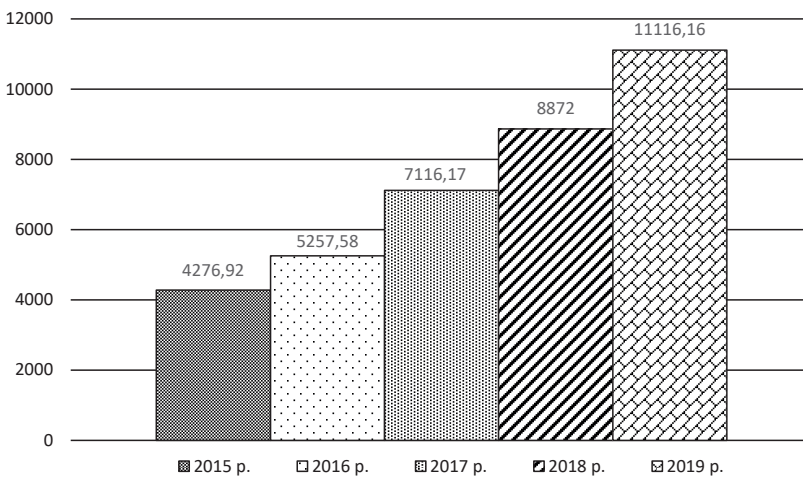


Рис. 1. Динаміка середнього розміру номінальної заробітної плати одного штатного працівника транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності Харківського регіону за 2015–2019 рр. (грн)

Джерело: складено автором за даними Головного управління статистики у Харківській області [10].

Фонд оплати праці, нарахований штатним працівникам у 2019 р., становив 2 млрд грн. У структурі фонду оплати праці переважала питома вага основної заробітної плати (нарахування за відрядними розцінками, тарифними ставками та посадовими окладами) – 57,6 %, решту становили додаткова заробітна плата (доплати, надбавки, премії) та інші заохочувальні та компенсаційні виплати (виплати у формі винагород за підсумками роботи за рік, премії за спеціальними системами та ін.) – відповідно 34,7 % та 7,7 %.

Сума заборгованості з виплати заробітної плати працівникам окремих підприємств транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності (без урахування найманих працівників статистично малих підприємств і у фізичних осіб – підприємців) на 1 січня 2014 р. становила 572,6 тис. грн, або 0,8 % від загального обсягу боргу по області. Порівняно з початком 2019 р. заборгованість скоротилася приблизно на 82 %. При цьому весь обсяг боргу був утворений на підприємствах-банкрутах [9].

Розподіл вантажних і пасажирських перевезень між окремими видами транспорту залежить від їх особливостей і економічної переваги. Так, автомобільний транспорт використовується при перевезенні вантажів в містах і районах на короткі відстані, а також на далекі відстані при перевезеннях цінних і швидкопсувних вантажів. Він має високу мобільність, маневреність, прохідність, швидкість доставки. За об'ємом перевезення вантажів автомобільний транспорт займає третє місце серед інших видів після залізничного і трубопровідного. Практично будь-який транспортний процес починається і закінчується автомобільним транспортом.

За підсумками 2019 р. всіма видами транспорту області перевезено (відправлено) 60,8 млн тонн вантажів, 518,37 млн пасажирів. Порівняно з 2018 р. вантажні перевезення зменшилися на 1,8 %, пасажирські – на 12,16 % [10]. Відправлення вантажів і пасажирів на території області виконує три залізниці – Південна, Донецька і Придніпровська, але найвагоміший внесок належить Південній залізниці: 97 % загального обсягу навантажень, 99 % – відправлення пасажирів [10].

Залізничний транспорт є однією з важливих складових частин транспортної мережі області. Експлуатаційна довжина залізничних колій області дорівнює 1514,1 км, з них 80,2 % обслуговуються електровозною тягою, решта 19,8 % – тепловозною. Щільність залізничних колій на 1000 кв. км території дорівнює 48 км (по Україні цей показник становить 36 км).

У цілому Південною залізницею за 2019 р. відвантажено 29,8 млн т вантажів, що менше, ніж у 2018 р. на 5,6 %. Зросло відправлення кам'яного вугілля у 2,5 рази, коксу – на 33,8 %, руди залізної і марганцевої – на 13,9 %, чорних металів – на 8,0 %, лісових вантажів – на 2,8 %, цементу – на 0,3 %,

по інших позиціях номенклатури спостерігалось скорочення навантаження: хімічних і мінеральних добрив – на 39,2 %, нафти і нафтопродуктів – на 23,8 %, будівельних матеріалів – на 11,8 %, брухту чорних металів – на 5,4 %, зерна і продуктів перемолю – на 3,9 %. Найбільша питома вага у загальному навантаженні припадала на чотири види вантажів: нафта і нафтопродукти – 9,4 %, будівельні матеріали – 17,3 %, зерно і продукти перемолю – 22,1 %, залізна і марганцева руда – 36,3 %. Питома вага інших видів вантажів значно менша і коливалася в межах від 2,3 % – брухт чорних металів, до 0,1 % – чорні метали [9].

У 2019 р. про виконання вантажної роботи на автомобільному транспорті звітувало 2,7 тис. підприємств, з яких 280 – здійснювали комерційні автоперевезення. Загальні обсяги перевезених вантажів дорівнювали 20,2 млн т, обсяги виконаної роботи – 1407,9 млн ткм, з яких 5,0 млн т і 961,5 млн ткм – комерційні перевезення.

Як свідчать результати обстеження вантажної роботи автотранспортних підприємств, протягом 2019 р. найбільшу питому вагу в загальному обсязі перевезень займали: мінерально-будівельні матеріали та вироби – 45,1 %, продукція харчової, м'ясо-молочної та рибної промисловості – 20,8 %, продукція сільського господарства – 10,4 %, промислові товари народного споживання – 4,6 %, продукція паливно-енергетичної промисловості – 3,5 %. У міжнародному сполученні розподіл перевезених вантажів за видами склався таким чином: найбільша питома вага припадає на продукцію харчової, м'ясо-молочної та рибної промисловості – 22,7 %, продукцію хімічної промисловості – 18,1 %, продукцію машинобудування, приладобудування, металообробної промисловості і промислові товари народного споживання – 12,4 %, мінерально-будівельні матеріали – 8,6 %, продукція металургійної промисловості – 8,2 %. Вантажні перевезення у міжнародному сполученні відбувались до Білорусі, Казахстану, Німеччини, Франції, Іспанії, Польщі, Грузії.

Найбільшу питому вагу у загальному обсязі перевезень пасажирів усіма видами транспорту області займають обсяги перевезень метрополітемом – 36,6 % [10].

Харківський метрополітен посідає друге місце в Україні за протяжністю ліній і кількістю перевезених пасажирів. На сьогодні протяжність усіх ліній метрополітену становить 37,60 км, кількість станцій – 29 одиниць. Загальна кількість пасажирів, перевезених метрополітемом за 2019 р., склала 231,1 млн, що становило 96,6 % від обсягів перевезень пасажирів у 2018 р. За 2019 р. метрополітемом було перевезено 44,7 млн пасажирів, які згідно з чинним законодавством мають право на безкоштовний проїзд. Питома вага таких пасажирів сягає 19,4 % [10].

Залізничний транспорт користується найбільшим попитом у приміському та міжміському сполученнях. За 2019 р. Південною залізницею відправлено 23,64 млн пасажирів, що становить 97,6 % від рівня 2018 р. З них лише 9,7 % припадає на пряме та місцеве сполучення, основні обсяги – 58,9 млн пасажирів або 90,3 % виконані у приміському сполученні [10].

Міський транспорт є одним із найважливіших елементів міського господарства, який забезпечує зв'язки населення. Розвиток міського транспорту повинен враховувати зростання заселених міських територій, місця скупчення мешканців та основні потоки їх руху як у робочі, так і у вихідні дні. Перевезення наземним електричним транспортом користуються значним попитом у мешканців та гостей міста, питома вага якого у 2019 р. становила 68,56 % від загального обсягу пасажирських перевезень Харківського регіону. Щоденно наземним електричним транспортом користуються близько 404,5 тис. пасажирів. Загальний обсяг перевезень трамваями за 2019 р. склав 88,58 млн пасажирів, тролейбусами – 103,24 млн. Наземним електричним транспортом перевозиться значна кількість безплатних пасажирів, за 2019 р. їх було перевезено 130,8 млн, що становить 32,3 % від загальної кількості пасажирів.

Автомобільним транспортом регіону перевозиться п'ята частина всіх пасажирів. Усього за 2019 р. перевізниками всіх форм господарювання (з урахуванням пасажирських перевезень, виконаних фізичними особами-підприємцями) перевезено 90,15 млн пасажирів, що становило 87,5 % відповідно від обсягів 2018 р.

Щоденно маршрутними пасажирськими автобусами користується біля 360 тис. пасажирів, з них 13,1 % перевезено фізичними особами-підприємцями. Згідно з розрахунками, за 2019 р. ними перевезено 17 млн пасажирів, що становить 88,5 % від обсягів 2018 р.

Діяльність аеропортів полягає в забезпеченні функціонування авіаційної транспортної інфраструктури. Свою роботу аеропорт у місті Харкові розпочав ще у 1923 р. Починаючи з 2014 р. увесь комплекс аеропорту (за винятком злітно-посадкової смуги, що є стратегічним державним об'єктом) знаходиться в оренді у компанії «Нью Системс АМ». За допомогою австрійських і німецьких фахівців був розроблений проект щодо реконструкції повітряної гавані. У результаті в серпні 2016 р. відкрився новий пасажирський термінал, пропускна спроможність якого становить 650 чоловік на годину. У 2017 р. в експлуатацію була введена і нова злітно-посадкова смуга, протяжність якої склала дві з половиною тисячі метрів.

За підсумками 2019 р. в аеропорту м. Харкова було обслуговано (відправлення та прибуття) 9618 одиниць повітряних суден, що на 6,8 % менше, ніж

минулого року. Майже 65,6 % обслугованих суден здійснювали польоти у міжнародному сполученні. У 2019 р. з аеропорту м. Харкова відправлено 301,5 тис. пасажирів, прибули до аеропорту – 303,4 тис., що більше минулого року на 20,3 % та 21,0 % відповідно. Найбільший пасажиропотік спостерігався на міжнародних напрямках. За 2019 р. за кордон відправлено 262,4 тис. пасажирів (більше на 32,6 %). З аеропорту м. Харкова відправлено 2,3 т вантажів, що складало 23 % від обсягів відправлень 2018 р., прибуло – 40,6 т (82,5 % від обсягів 2018 р.).

Необхідною умовою розвитку транспортної галузі Харківського регіону є підвищення інвестиційної активності. Вона досягається за допомогою зростання обсягів реалізованих інвестиційних ресурсів і найбільш ефективного їх використання. Інвестиції формують виробничий потенціал на новій науково-технічній базі й зумовлюють конкурентні позиції галузі. У системі відтворення інвестиціям належить дуже важлива роль у справі відновлення й збільшення виробничих ресурсів, а отже, в забезпеченні певних темпів економічного зростання. З 2016 р. по 2019 р. спостерігається тенденція до зростання обсягів капітальних інвестицій підприємств області за основним видом економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» (рис. 2).

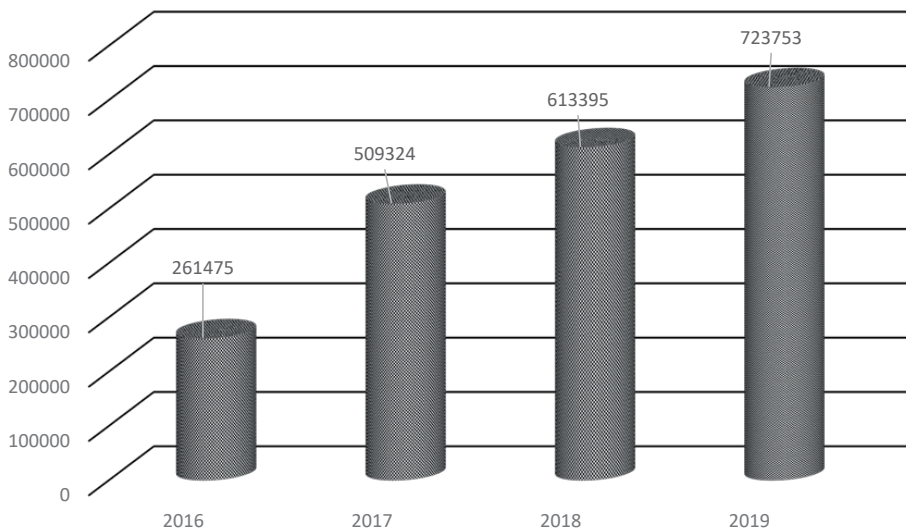


Рис. 2. Динаміка обсягів капітальних інвестицій підприємств області за основним видом економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» за 2016–2019 рр. (тис. грн)

Джерело: складено автором за даними Державної служби статистики України [9]

Значну роль для успішного розвитку транспортної галузі відіграє залучення іноземного капіталу у вигляді прямих капіталовкладень. Обсяги прямих іноземних інвестицій у підприємства транспортної галузі Харківського регіону на кінець 2019 р. склали 4858,9 тис. дол. США [10].

Міжнародне економічне співробітництво є фактором, який впливає на розвиток економіки кожної країни і окремого регіону. Економічні та правові основи зовнішньоекономічної діяльності (ЗЕД) в Україні регламентовані Законом «Про зовнішньоекономічну діяльність» [11]. Майже всі види ЗЕД відображені в експорті та імпорті товарів і послуг. Обсяг експорту транспортних послуг Харківського регіону у 2019 р. склав 24648,8 тис. дол. США. Імпорт транспортних послуг регіону у 2019 р. склав 32335,7 тис. дол. США. Найбільший обсяг імпорту послуг із загального, як свідчать дані, припадає на Туреччину – 29,1 % [10].

Статистичний аналіз діяльності транспортної галузі Харківського регіону дозволяє стверджувати, що регіон має значний потенціал і перспективи економічного зростання. Але для їх реалізації необхідно підвищувати ефективність функціонування транспортної сфери, одержувати прибуток.

Стан дорожнього господарства має сьогодні стратегічне значення для відродження й розвитку макроекономічних зв'язків між регіонами України та іншими країнами. Сучасні економічні умови характеризуються високими темпами розвитку ринкових відносин, інтеграційних процесів, у тому числі міжнародних, що передбачає зростання рівня конкуренції в провідних галузях економіки, до яких належить будівництво, зокрема, дорожнє будівництво. Рівень якості автомобільної дороги, по якому визначається її відповідність вимогам суспільства, зумовлено певною кількістю критеріїв, а саме: техніко-економічними; соціальними, екологічними та естетичними.

Довжина автомобільних доріг загального користування Харківського регіону у 2019 р. становила 9634 кілометри. За останні роки спостерігається тенденція до повільного зростання цього показника. Міський електричний транспорт має високі показники екологічності. Крім того, на сьогодні існують умови для подальшого розвитку електротранспорту, оскільки збережено належну інфраструктуру. Але рухомий склад, споруди, обладнання потребують постійної уваги і технічного огляду для безпечного перевезення пасажирів.

Унаслідок економічної кризи рухомий склад та контактнo-кабельна мережа фінансуються державою нерівномірно. Але за останні роки тенденція змінилася на краще. Порівняно з попереднім роком, у 2019 р. кількість тролейбусних машин і трамвайних вагонів збільшилася на 9,6 % та 3,4 % відповідно. Кількість вагонів метрополітену не змінилась. Кількість тролейбусних машин за часом експлуатації менше 5 років становить лише 33 % від загаль-

ної кількості рухомого складу. У свою чергу, кількість трамвайних вагонів за часом експлуатації менше 5 років становить біля 2 %. Нові вагони метрополітену взагалі відсутні.

Технічну базу автотранспорту утворюють: рухомий склад; дороги; автотранспортні підприємства. До рухомого складу автомобільного транспорту належать автомобілі різних модифікацій, напівпричепа і причепа. Автомобілі можна розділити на: вантажні, пасажирські і спеціальні. До вантажного рухомого складу відносять універсальні бортові усіх марок і спеціалізовані по видах вантажу рефрижераторні, автоцистерни, фургони, панелевози, лісовози та ін.

Робота рухомого складу автомобільного транспорту оцінюється системою техніко-експлуатаційних показників, що характеризують якість або кількість виконаної ним роботи. Якісні показники характеризують міру використання вантажного автомобільного транспорту: коефіцієнт використання вантажопідйомності автомобіля; середня відстань їзди автомобіля з вантажем; середня відстань перевезення 1 т вантажу; коефіцієнт використання пробігу автомобіля; технічна й експлуатаційна швидкості; час знаходження у наряді. Кількісні показники характеризують результативність роботи автомобільного вантажного транспорту: кількість їздок; загальну відстань перевезень; пробіг автомобіля з вантажем; об'єм перевезень; транспортна робота (вантажобіг). На жаль, за останні роки статистичні формуляри зі статистики автомобільного транспорту збідніли щодо показників, що, у свою чергу, скоротило обсяги вихідних даних для аналізу ефективності діяльності автомобільного транспорту.

Коефіцієнт використання пробігу автомобіля визначають як відношення пробігу з вантажем до загального пробігу. Він повинен становити не менше 55 %. У 2019 р. коефіцієнт використання пробігу (загальний) склав лише 41,8 %. Але за останні роки спостерігається тенденція до стабільного зростання цього показника. Одним із найважливіших якісних показників із перевезень вантажів є середня відстань перевезень, оскільки саме він впливає на розмір вантажобігу та тривалості доставки вантажу. У 2019 р. середня відстань перевезень 1 тонни вантажу становить 69,7 км, що більше, ніж минулого року на 4,7 %. За останні роки спостерігається збільшення середньої відстані перевезень однієї тонни вантажу. На комерційних перевезеннях середня відстань перевезень склала у 2019 р. 190,4 км, що на 3,9 % більше, ніж у 2018 р. [10].

Дослідження дорожнього середовища показало таке: будівництво та благоустрій доріг постійно розширюється і зростає, що вимагає постійного вдосконалення принципів, методів і прийомів їх розташування. Саме це призведе-

де до якісного будівництва доріг і їх обслуговування та забезпечення безпеки руху.

Безпека руху – комплекс умов, що зачіпають діяльність органів державної влади і органів місцевого самоврядування, підприємств, установ і громадян, спрямованих на безперерйне функціонування «транспорту і недопущення виникнення аварійних ситуацій у перевізному процесі, а також на зниження наслідків можливих аварій. Стан безпеки руху характеризується показниками кількості транспортних пригод, в них загиблих і поранених людей, пошкоджених транспортних засобів. У 2019 р. порівняно з 2018 р. по Харківській області спостерігається збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод на 3 %.

Перехід України до ринкової економіки призвів до нагальної потреби у створенні сприятливої правової бази для розвитку підприємств України. На сучасному етапі розвитку економіки країни важливо розробити єдину наукову концепцію, в рамках якої відбуватиметься вдосконалення українського законодавства. За цих умов актуальною є проблема подальшого розвитку та вдосконалення правового регулювання суспільних відносин у сфері вантажних перевезень.

Забезпечуючи якість та культуру обслуговування одержувачів транспортних послуг, слід зазначити важливість правового регулювання цієї сфери. Для цього необхідно удосконалити законодавчу базу в галузі транспорту, що перетворить її на передову галузь суспільного виробництва, розвитку національної економіки, забезпечення безпеки вантажів, що перевозяться, підвищення відповідальності за виконання договірних зобов'язань, вдосконалення функціональної роботи на транспортних підприємствах, суворе дотримання договірної дисципліни, безпеці дорожнього руху та ліквідації аварій, виконанню строків поставок вантажу. Завдання державного управління в галузі транспорту наведено на рис. 3.

Ураховуючи основні тенденції розвитку міжнародних економічних відносин, особливу увагу необхідно приділити вдосконаленню державного регулювання організаційно-правової бази забезпечення зовнішньоекономічної діяльності суб'єктів господарювання, регіонів і країни.

Для міжнародного співробітництва зараз характерне поширення перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом. Міжнародне автомобільне перевезення вантажів є складним процесом, у зв'язку з чим дуже часті випадки невиконання або неналежного виконання договірних зобов'язань учасниками такого перевезення, що приводить до порушення прав і інтересів сторін у зобов'язанні.

Основними проблемами пасажирського автомобільного транспорту є відсутність правової бази, що регулює механізм обліку і відшкодування витрат, пов'язаних із перевезенням пільгових пасажирів, а також питань тарифоутворення, негативно позначається на економічному стані підприємств. Необхідний досконалий правовий механізм регулювання тарифів, який буде враховувати інфляційні процеси і зростання цін на нафтопродукти, що тягнуть за собою збільшення витрат муніципального транспорту, а також життєвий рівень населення в регіоні.

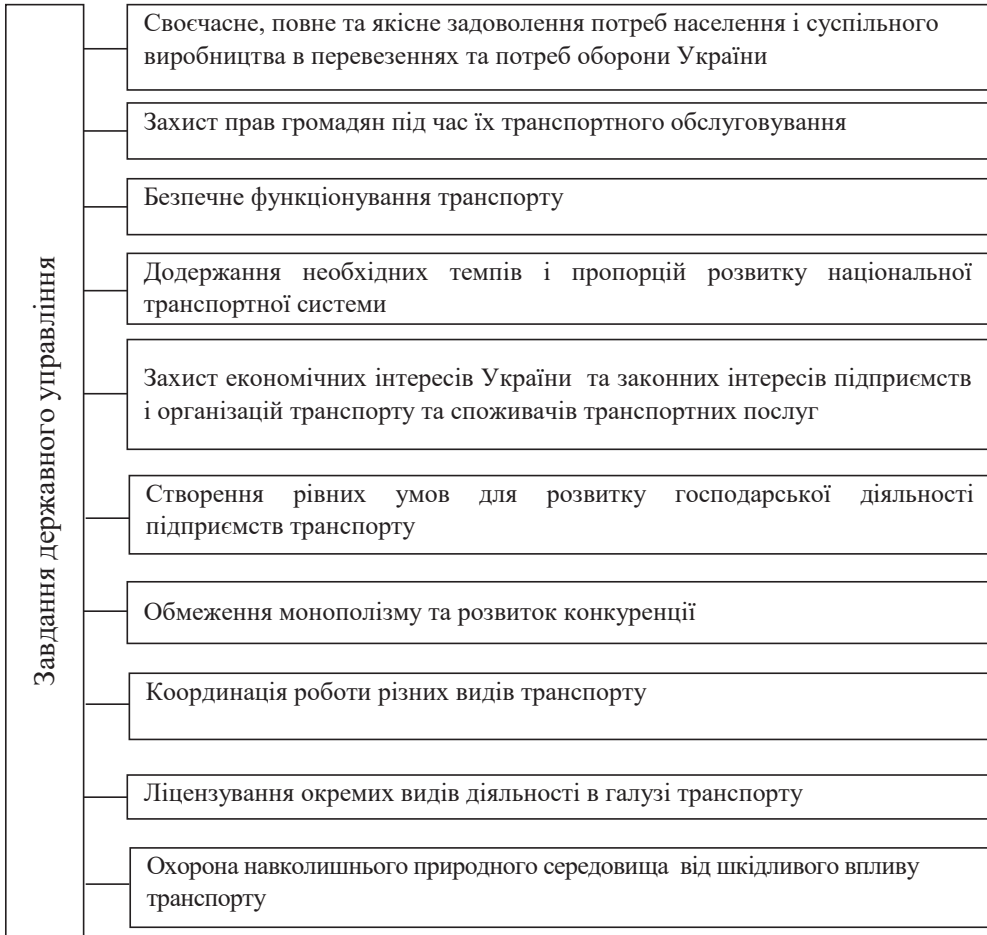


Рис. 3. Завдання державного управління в галузі транспорту

Джерело: складено автором за Мохова Ю. Л. [5].

Перед органами державної статистики стоїть відповідальне завдання теоретичного обґрунтування обсягу й складу статистичної інформації, яка від-

повідала б сучасним умовам розвитку економіки та сприяла переходу до нових принципів управління. Питання поліпшення інформаційної бази вимагають вирішення двох груп завдань: система інформації повинна сприяти повному задоволенню потреб в інформації різних рівнів управління; необхідно стримувати зростання інформації за рахунок виключення надмірних даних, що не мають значення для ухвалення обґрунтованих управлінських рішень. Це пов'язано з раціоналізацією в самій системі обліку й статистики та повинне сприяти мінімізації витрат на виконання цієї функції.

Для вдосконалення статистичного аналізу за діяльністю транспорту, підвищення достовірності оцінок стану й розвитку транспортної галузі потрібно вирішення таких завдань:

- виключення дублювання збору статистичних показників на основі форм статистичного спостереження;

- оптимізація форм статистичного аналізу за транспортним комплексом;

- гармонізація державної статистики з міжнародними стандартами;

- розробка методики оцінки показників ефективності діяльності транспортного комплексу;

- створення єдиної інформаційної системи на основі первинної статистичної інформації і адміністративних даних;

- система статистичних показників транспортного комплексу має бути доповнена індикаторами ефективності діяльності Міністерства інфраструктури України.

Проведений аналіз інформаційної бази державної статистики дозволяє зробити висновки про те, що практика формування і поширення зведених показників, що склалася нині, не вичерпує усіх можливостей початкової інформації. Актуальними залишаються завдання із вдосконалення тих форм статистичного спостереження за діяльністю різних видів транспорту, що діють, та впровадженню в практику нових форм.

Висновки. Рівень розвитку транспортної системи держави – одна із найважливіших ознак її технологічного прогресу й цивілізованості. Потреба у високорозвиненій транспортній системі ще більш підсилюється при інтеграції в європейську і світову економіку, транспортна система стає базисом для ефективного входження України у світове співтовариство й заняття в ньому місця, що відповідає рівню високорозвиненої держави.

На даному етапі стан транспортної системи України складно вважати задовільним. Можна виділити декілька напрямів вирішення цієї проблеми: оновлення й оптимізація структури парку; вдосконалення системи технічного обслуговування; створення нових і модернізація старих авторемонтних заводів; удосконалення системи державного управління в галузі транспорту;

адаптація національного законодавства до європейського; посилення вимог до технічного стану транспортних засобів відповідно до європейських норм та стандартів; вдосконалення нормативно-правової бази здійснення перевезень на транспорті; інтеграція системи автомобільного транспорту до європейської шляхом об'єднання з транс'європейською транспортною мережею відповідно до Європейської політики сусідства; реформування системи статистичних даних тощо.

Особлива роль у сучасних управлінських технологіях відводиться інформаційному забезпеченню. Усе це ставить нові завдання перед Державною службою статистики. Для того щоб система статистичних показників могла адекватно відбивати зміни, що відбуваються в економіці, вона повинна змінюватися разом із нею. Узагальнені дані по формах статистичного спостереження свідчать про значну деталізацію показників транспортної статистики, що підтверджує досить велике навантаження на звітні одиниці транспортного комплексу.

З метою підвищення ефективності управління автомобільним транспортом потрібне вдосконалення форм статистичної звітності. Зокрема, програма спостереження за автомобільним транспортом може бути доповнена характеристиками географії перевезень вантажів, ділової активності. Для вдосконалення статистичного спостереження за діяльністю різних видів транспорту, підвищення достовірності оцінок стану й розвитку транспортного комплексу потрібне вирішення таких завдань: виключення дублювання збору статистичних показників; оптимізація форм статистичного спостереження за транспортним комплексом; гармонізація національної державної статистики з міжнародними стандартами; розробка методики оцінки показників ефективності діяльності транспортного комплексу; створення єдиної інформаційної системи на основі первинної статистичної інформації та адміністративних даних.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Про державну статистику: Закон України від 17.09.1992 р. зі змінами та доповненнями № 2614-ХІІ. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2614-12#Text> (дата звернення: 28.08.2020).
2. Буркинський Б. В., Котлубай, О. М. Україна у світовій морській торгівлі (Що гальмує розвиток вітчизняного судноплавства?). *Вісник НАН України*. 2008. № 10. С. 23–33.
3. Николаенко Г. В. Теоретичні засади правового регулювання державної статистики в Україні. *Інформація і право*. 2017. № 2 (21). С. 34–40. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Infpr_2017_2_6 (дата звернення: 15.08.2020).

4. Воліков В. В., Вдовиченко В. О. Транспортна інфраструктура Харкова (аналіз стану та основні тенденції). *Бізнес Інформ*. 2017. № 12. С. 292–299.
5. Мохова Ю. Л. Значення транспортної галузі в системі національної економіки України. *Менеджер*. 2015. № 1. С. 88–96.
6. Трубей О. М., Чута В. О. Аналіз ринку вантажних перевезень в Україні. *Бізнес Інформ*. 2018. № 6. С. 247–253.
7. Єдина система обліку та статистики. URL: <https://studfile.net/preview/5265230/page:5/> (дата звернення: 28.06.2020).
8. Про інформацію: Закон України від 2 жовт. 1992 р. зі змінами та доповненнями № 2657-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2657-12#Text> (дата звернення: 21.08.2020).
9. Державна служба статистики. *Зайнятість та безробіття*. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua> (дата звернення: 02.08.2020).
10. Головне управління статистики у Харківській області. *Економічна статистика*. URL: <http://kh.ukrstat.gov.ua/stat-informatsiya> (дата звернення 04.08.2020).
11. Про зовнішньоекономічну діяльність: Закон України від 16.04.1991 р. зі змінами та доповненнями № 959-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/959-12#Text> (дата звернення: 28.08.2020).

REFERENCES

1. Pro derzhavnu statystyku: Zakon Ukrayiny vid 17.09.1992 zi zminamy ta dopovnennyamy. 2614 – XII. (1992). [On state statistics. Law of Ukraine dated September 17, 1992]. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2614-12#Text> [in Ukrainian].
2. Burkinskyi, B. V., & Kotlubay, O. M. (2008). Ukraina u svitovii morskii torhivli (Shcho halmuie rozvytok vitchyznianoho sudnoplavstva?) [Ukraine in world maritime trade (What slows down the development of domestic shipping?)]. *Visnyk NAN Ukrainy – Bulletin of the National Academy of Sciences of Ukraine*, 10, 23–33 [in Ukrainian].
3. Nykolayenko, H. V. (2017). Teoretychni zasady pravovoho rehulyuvannya derzhavnoyi statystyky v Ukrayini [Theoretical bases of legal regulation of state statistics in Ukraine]. *Informatsiya i pravo – Information and law*, 2 (21), 34–40. Retrieved from http://nbuv.gov.ua/UJRN/Infpr_2017_2_6 [in Ukrainian].
4. Volikov, V. V., & Vdovychenko, V. O. (2017). Transportna infrastruktura Kharkova (analiz stanu ta osnovni tendentsiyi) [Kharkiv transport infrastructure (analysis of the situation and main trends)]. *Biznes Inform – Business Inform*, 12, 292–299 [in Ukrainian].
5. Mokhova, Yu. L. (2015). Znachennia transportnoi haluzi v systemi natsionalnoi ekonomiky Ukrainy [The importance of the transport sector in the system of the national economy of Ukraine]. *Menedzher – Manager*, 1, 88–96 [in Ukrainian].
6. Trubey, O. M., & Chuta, V. O. (2018). Analiz rynku vantazhnykh perevezen v Ukraini [Analysis of the freight market in Ukraine]. *Biznes Inform – Business Inform*, 6, 247–253 [in Ukrainian].

7. *Yedyna systema obliku ta statystyky [Unified system of accounting and statistics.]*. (n. d.). Retrieved September 01, 2020, from <https://studfile.net/preview/5265230/page:5/> [in Ukrainian].
8. Pro informatsiyu: Zakon Ukrayiny vid 02.10.1992 r. zi zminamy ta dopovnennyamy. 2657-XII. (1992). [On information. Law of Ukraine dated October 02, 1992]. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2657-12#Text> [in Ukrainian].
9. State Statistics Service of Ukraine. (2020). *Zainiatist ta bezrobittia [Employment and unemployment]*. Retrieved from <http://www.ukrstat.gov.ua> [in Ukrainian].
10. Main Department of Statistics in Kharkiv Region. (2020). *Ekonomichna statystyka [Economic statistics]*. Retrieved from <http://kh.ukrstat.gov.ua/stat-informatsiya> [in Ukrainian].
11. Pro zovnishnoekonomichnu diialnist: Zakon Ukrainy vid 16.04.1991 r. zi zminamy ta dopovnennyamy. 959-XII. (1991). [On foreign economic activity: Law of Ukraine dated April 16, 1991]. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/959-12#Text> [in Ukrainian].

Стаття надійшла до редакції 10.09.2020 р.

Стаття пройшла рецензування 12.10.2020 р.

Стаття рекомендована до опублікування 20.11.2020 р.

А. А. ПЕТРЯЕВ

кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри маркетинга, менеджмента та підприємництва Харківського національного університета імені В. Н. Каразіна, Україна, г. Харків

МЕТОДИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ СТАТИСТИЧЕСКОГО АНАЛИЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ ХАРЬКОВСКОГО РЕГИОНА

Определены теоретические основы статистической деятельности, ее функций, методов, инструментов, организации на национальном и международном уровнях. Проанализирован современный методический подход к статистической отчетности и статистическому анализу деятельности транспортной отрасли Харьковского региона. Установлены основные проблемы организации грузовых перевозок автомобильным транспортом. Показано несовершенство современной нормативно-правовой базы и существующие преграды качественному проведению государственных статистических наблюдений деятельности предпринимателей-перевозчиков. Разработаны рекомендации по совершенствованию статистического анализа деятельности автомобильного транспорта.

Ключевые слова: методические подходы, статистическое наблюдение, информация, нормативно-правовая база, статистическая отчетность, статистический анализ, транспортная отрасль, перевозки, автомобильный транспорт.

O. O. PETRIAIEV

PhD in Economics, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Marketing, Management and Entrepreneurship, V.N. Karazin Kharkiv National University, Ukraine, Kharkiv

METHODICAL APPROACHES TO IMPROVING THE STATISTICAL ANALYSIS OF THE ACTIVITY OF THE TRANSPORT BRANCH OF THE KHARKIV REGION

Problem setting. The functioning and development of any state is impossible without studying and obtaining statistical data on its population, economy, finances, and political situation. Ukraine, as a young state in terms of sovereign development, needs statistical research to strengthen its scientific knowledge in sociology, political science and other sciences that shape public policy. Legal relations in the field of state statistics are regulated by the Law of Ukraine «On State Statistics» № 2614 – XII of September 17, 1992, as amended.

For decades, state statistics has been and remains the most developed system for providing information, and its topics cover almost all aspects of public life. Transport statistics studies the mass economic phenomena that represent the result of the transport process and the conditions (factors) of its implementation in specific conditions of place and time. The formation of a modern system of statistical analysis of the development and activity of the transport industry is especially relevant in the current conditions of Ukraine's development.

Recent research and publication analysis. Some theoretical and practical aspects of the problem of forming a modern system of statistical analysis of the transport industry have been covered by such scientists as O. Kotlubay [2], B. Burkinskyi [2], H. Nykolayenko [3] and other scientists.

The analysis of the transport potential of Ukraine is contained in the researches of such scientists as V. Volikov [4], V. Vdovychenko [4], Yu. Mokhova [5], O. Trubey [6], V. Chuta [6] and others.

Despite the significant number of publications on this issue, the problem of developing modern analytical and statistical support for the transport industry needs further development. Statistics daily face new important problems regarding the theoretical substantiation of the volume and structure of statistical information, which would correspond to modern and perspective conditions of economic development, transition to functional principles of management.

Paper objective. Substantiation of theoretical and methodological bases of analytical and statistical support of transport sphere management in Kharkiv region.

Paper main body. Statistics allows you to identify and measure patterns of development of socio-economic phenomena and processes, the relationship between them. Knowledge

of patterns is possible only if we study not individual phenomena, but a set of phenomena – because the patterns of public life are fully manifested only in the mass of phenomena.

The methodology of statistical analysis consists of the following stages: determining the sequence of procedures; selection and justification of indicators; determination of calculation methods; interpretation of results and development of recommendations for improving the quality of transport activities.

Transport actively influences the process of reproduction, unites all sectors of the economy into a single complex, is an integral part of the productive forces. The transport complex of Kharkiv region is represented by such types of transport as railway, automobile, aviation, city electric (including the subway). A necessary condition for the development of the transport sector of the Kharkiv region is to increase investment activity.

Statistical analysis of the transport sector of the Kharkiv region suggests that the region has significant potential and prospects for economic growth.

In ensuring the high quality and culture of service of recipients of transport services, a significant role belongs to the legal regulation of the transport complex.

Legislation on road transport consists of the Road Transport Code of Ukraine, the laws of Ukraine «On Transport», «On Road Traffic» and other regulations of Ukraine. Public administration in the field of transport must ensure: timely, complete and high-quality satisfaction of the needs of the population and social production in transportation and the needs of Ukraine's defense; protection of citizens' rights during their transport services; safe operation of transport; observance of the necessary rates and proportions of development of the national transport system; protection of economic interests of Ukraine and legitimate interests of enterprises and organizations of transport and consumers of transport services; creation of equal conditions for the development of economic activity of transport enterprises; restriction of monopoly and development of competition; coordination of work of different types of transport; licensing of certain activities in the field of transport; protection of the environment from the harmful effects of transport.

The system of state regulation should be aimed at solving key tasks to improve the legislative and organizational framework for restructuring, accelerated development of transport infrastructure, the creation of a national network of international transport corridors in accordance with international standards.

To improve the statistical analysis of transport activities, increase the reliability of estimates of the state and development of the transport industry requires the solution of the following tasks: the elimination of duplication of the collection of statistical indicators based on forms of statistical observation; optimization of forms of statistical analysis for the transport complex; harmonization of state statistics with international standards; development of methods for assessing the efficiency of the transport complex; creation of a single information system based on primary statistical information and administrative data; the system of statistical indicators of the transport complex should be supplemented by indicators of efficiency of the Ministry of Transport of Ukraine.

Conclusions. The analysis of the information base of state statistics allows us to conclude that the current practice of formation and dissemination of consolidated indicators does not exhaust all the possibilities of initial information. The tasks of improving those forms of statistical monitoring of the activities of various modes of transport and the introduction of new forms in practice remain relevant.

To improve the statistical monitoring of the activities of different modes of transport, increase the reliability of assessments of the state and development of the transport complex requires the solution of the following tasks: the elimination of duplication of the collection of statistical indicators; optimization of forms of statistical observation of the transport complex; harmonization of national state statistics with international standards; development of methods for assessing the efficiency of the transport complex; creation of a single information system based on primary statistical information and administrative data.

Short Abstract for an article

Abstract. Theoretical principles of statistical activity, its functions, methods, and tools, organization at the national and international levels are determined. The modern methodical approach to the statistical reporting and the statistical analysis of activity of transport branch of the Kharkiv region is analyzed. The main problems of the organization of freight transportation by road are established. The imperfection of the modern regulatory framework and the existing obstacles to the quality of state statistical observations of entrepreneurs-carriers are shown. Recommendations for improving the statistical analysis of road transport have been developed.

Key words: methodical approaches, statistical observation, information, normative-legal base, statistical reporting, statistical analysis, transport branch, transportation, motor transport.

Article details:

Received: 10 September 2020

Revised: 12 October 2020

Accepted: 20 November 2020

Рекомендоване цитування: Петряєв О. О. Методичні підходи щодо удосконалення статистичного аналізу діяльності транспортної галузі Харківського регіону. *Економічна теорія та право*. 2020. № 4 (43). С. 98–117. DOI: 10.31359/2411-5584-2020-43-4-98.

Suggested Citation: Petriaiev, O. O. (2020). Methodychni pidkhody shchodo udoskonalennia statystychnoho analizu diialnosti transportnoi haluzi Kharkivskoho rehionu [Methodical approaches to improving the statistical analysis of the activity of the transport branch of the Kharkiv region]. *Ekonomichna teoriya ta pravo – Economic Theory and Law*, 4 (43), 98–117. DOI: 10.31359/2411-5584-2020-43-4-98.