

ням кореляційної матриці встановлено, що на інтегральний показник інвестиційної привабливості регіонів (результативна ознака, Y) найбільше впливають коефіцієнт покриття експортом імпорту (x_1) та обсяг прямих іноземних інвестицій у регіони на одну особу (x_2). При цьому рівняння регресії має такий вигляд:

$$Y = 0,115 + 0,161x_1 + 0,02x_2.$$

Ця модель є адекватною (коефіцієнт детермінації $R^2 = 0,90$). При цьому істотність зв'язку доведена з імовірністю 0,95: $p\text{-level} = 0,000011$. Коефіцієнти регресії також достатньо значущі.

Комплексне вивчення та об'єктивна оцінка інвестиційної привабливості регіонів є важливим етапом процесу прийняття управлінських рішень щодо інвестування. За таких умов створення належного статистичного забезпечення потребує поліпшення його організації та адаптування методики оцінювання до сучасних умов розвитку регіонів з урахуванням специфіки ринкової економіки. Запропоновані у статті основні напрями удосконалення статистичного дослідження та отримані результати оцінки інвестиційної привабливості регіонів України виступають дієвим інструментом регіонального управління, оскільки сприяють виявленню резервів для покращання ефективності функціонування економіки.

Список використаних джерел

1. Герасименко С. С. Статистична оцінка інвестиційної привабливості регіонів / С. С. Герасименко, Л. О. Свистун-Золотаренко // Актуальні проблеми економіки. — 2004. — № 12. — С. 155—159.
2. Головач А. В. Статистичне забезпечення управління економікою: прикладна статистика : [навч. посіб.] / Головач А. В., Захожай В. Б., Головач Н. А. — К. : КНЕУ, 2005. — 334 с.
3. Єріна А. М. Статистичні аспекти визначення рейтингів / А. М. Єріна // Статистика України. — 2000. — № 4. — С. 74—79.
4. Ковтун Н. В. Статистичне дослідження інвестиційного процесу та інвестиційної діяльності: теорія, методологія, практика / Н. В. Ковтун. — К. : ПВД ТОВ "Імекс-ЛГД", 2005. — 420 с.
5. Купалова Г. І. Організація статистичного спостереження та аналізу інвестиційної привабливості регіонів / Г. І. Купалова, Н. О. Коренева // Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України. Фінансовий ринок України: глобалізація та євроінтеграція : [зб. наук. праць] / НАН України. Ін-т регіональних досліджень ; [редкол. : відп. ред. Є. І. Бойко]. — Львів, 2008. — Вип. 1 (69). — С. 424—431.
6. Манцуров І. Г. Статистика економічного зростання та конкурентоспроможності країни / Манцуров І. Г. — К. : КНЕУ, 2006. — 392 с.
7. Рейтинг міст і регіонів України. — К. : Рейтингова агенція НАЦ "Інститут Реформ", 2005. — 66 с.
8. Регіони України 2006 : [стат. зб.] / [за ред. О. Г. Осауленка] ; Державний комітет статистики України. — К. : ІВЦ Держкомстату України, 2006. — Ч. II. — 2006. — 808 с.

Статистичне дослідження інфраструктури автомобільних шляхів сполучення Запорізької області

Н. Г. Фатюха,
кандидат економічних наук, доцент,
Запорізький національний
технічний університет

Ефективність та корисність статистичних показників транспортної інфраструктури шляхів сполучення залежить від того, наскільки вони відповідають потребам користувачів у достовірних та якісних даних, а їх методологічне підґрунтя віддзеркалює відповідну нормативно-законодавчу базу. Від того, наскільки джерела наявної статистичної інформації повно та якісно характеризують ситуацію з цього питання, залежить коректність застосування даних у цілях політичного та соціально-економічного аналізу.

Метою дослідження є аналіз повноти джерел наявної статистичної інформації про інфраструктуру автомобільних шляхів сполучення.

Згідно з Законом України "Про державну статистику", для складання статистичної інформації органи державної статистики можуть використовувати такі джерела:

- первинні та статистичні дані щодо респондентів, які підлягають статистичним спостереженням;
- адміністративні дані органів державної влади (за винятком органів державної статистики), органів місцевого самоврядування, інших юридичних осіб;
- дані банківської та фінансової статистики, статистики платіжного балансу тощо;
- статистичну інформацію міжнародних організацій та статистичних служб інших країн тощо;

– оцінки та розрахунки, що здійснюються на основі зазначених вище даних [1].

Статистична інформація (дані) – офіційна державна інформація, яка характеризує масові явища та процеси, що відбуваються в економічній, соціальній та інших сферах життя України та її регіонів.

Адміністративні дані – дані, отримані на підставі спостережень, проведених органами державної влади (за винятком органів державної статистики), органами місцевого самоврядування та іншими юридичними особами відповідно до законодавства та з метою виконання адміністративних обов'язків і завдань, що належать до їх компетенції [1].

Відповідно до статті 31 Закону України “Про автомобільний транспорт”, до інфраструктури автомобільних шляхів сполучення належать: автомобільні дороги, автовокзали, автостанції, зупинки автобусних маршрутів загального користування, майданчики для розвороту і відстою автобусів у початкових та кінцевих пунктах маршрутів, стоянки таксі, вантажні термінали (автопорти), вантажні автомобільні станції, контейнерні пункти, об'єкти дорожнього сервісу [2].

Найбільш вагомою складовою інфраструктури автомобільних шляхів сполучення є автомобільні дороги. Автомобільні дороги України поділяються на:

- автомобільні дороги загального користування;
- вулиці і дороги міст та інших населених пунктів;
- відомчі (технологічні) автомобільні дороги;
- автомобільні дороги на приватних територіях.

Автомобільні дороги загального користування є загальнодержавною власністю, що не підлягає приватизації. Вони призначені задовольняти потреби суспільства в автомобільних пасажирських і вантажних перевезеннях у складі єдиної транспортної системи країни.

Вулиці й дороги міст та інших населених пунктів є комунальною власністю, яка знаходиться у віданні відповідних органів місцевого самоврядування, органів виконавчої влади на місцях. Ділянки вулиць і доріг міст та інших населених пунктів, що прилягають до автомобільних доріг державного значення, належать до єдиної транспортної системи держави і не підлягають приватизації.

Відомчі (технологічні) автомобільні дороги – це внутрішньогосподарські технологічні дороги, що перебувають у власності юридичних або фізичних осіб.

До автомобільних доріг на приватних територіях належать автомобільні дороги, що знаходяться на територіях, власниками яких є юридичні (недержавні) або фізичні особи [3].

Усі розміщені вздовж автомобільних доріг об'єкти інфраструктури повинні відповідати вимогам безпеки дорожнього руху. До об'єктів дорожнього сервісу, призначених для надання послуг перевізникам, водіям та пасажиром, належать: стоянки; мийки; автозаправні станції; готелі, кемпінги; магазини; пункти громадського харчування; пункти зв'язку; пункти медичної допомоги. Об'єкти автодорожньої інфраструктури мають забезпечувати: зручність, комфорт та швидкість проїзду; безпеку руху; схоронність ван-

тажів; необхідні умови для роботи і відпочинку користувачів доріг; високий рівень обслуговування пасажирів і вантажів.

Усі об'єкти дорожньої інфраструктури залежно від джерел фінансування, форм власності та порядку функціонування можна умовно поділити на три основні групи.

Перша група – це об'єкти, що є складовою комплексу автомобільних доріг і призначені для зниження ступеню аварійності водіїв та пасажирів, забезпечення надання необхідної допомоги учасникам руху, підвищення рівня зручності та безпеки руху, підвищення довговічності автодоріг. Прикладами таких об'єктів є площадки для короткочасної стоянки автомобілів та відпочинку учасників руху, автобусні зупинки, пункти вагового контролю, пости ДАІ тощо. Кількість і місця їх розташування повинні визначатися проектною документацією на будівництво доріг, а фінансування будівництва, ремонту й утримання – здійснюватися з виділених бюджетом коштів на дорожнє господарство з пайовою участю приватних інвесторів, які мають комерційну зацікавленість.

Друга група – об'єкти, що утворюють єдину систему сервісного обслуговування пасажирських перевезень, у тому числі мережа автовокзалів та автостанцій, пунктів медичної допомоги, розташованих, як правило, у населених пунктах поблизу доріг. Розміщення, ремонт і утримання об'єктів цієї групи повинно фінансуватися коштами місцевих бюджетів і позабюджетних джерел.

Третя група – об'єкти платного сервісу в межах пришляхової смуги, призначені для підвищення рівня комфорту учасників руху, створення умов для праці та відпочинку водіїв і пасажирів. До об'єктів зазначеної групи належать готелі, кемпінги, автозаправні станції, станції технічного обслуговування, пункти харчування, вантажні термінали. Як правило, вони є малими підприємствами, що створюються й експлуатуються за рахунок приватних коштів. Розвиток таких об'єктів дорожнього сервісу має регулюватися державою у частині підтримки їх безпечного функціонування та захисту прав споживачів [3].

Одержана інформація про інфраструктуру автомобільних шляхів сполучення є поєднанням як статистичної інформації, так і адміністративних даних.

Для більш повної характеристики джерел формування даних про інфраструктуру автомобільних шляхів сполучення розглянемо шляхи надходження статистичної інформації до Головного управління статистики у Запорізькій області (рис. 1).

На рис. 2 відображені джерела відповідних адміністративних даних, що збираються підприємствами (службами, управліннями) Запорізької області.

Аналізуючи рис. 1, 2 можна зробити висновок, що основна інформація про інфраструктуру автомобільних шляхів сполучення надходить від підприємств (управлінь, служб) Запорізької області. У зв'язку з тим, що методологія побудови зазначених статистичних та адміністративних форм (термін надання, показники, що характеризують форми, кількість звітуючих підприємств) була приведена в роботі [4], перейде-

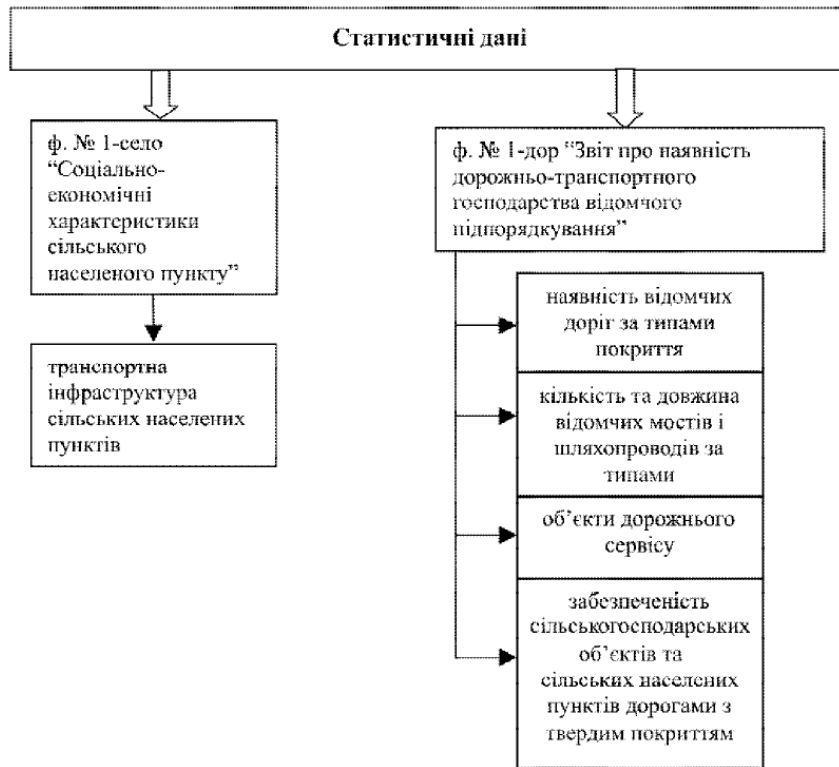


Рис. 1. Джерела статистичної інформації про інфраструктуру автомобільних шляхів сполучення

мо до аналізу показників, які характеризують інфраструктуру автомобільних шляхів сполучення.

Аналіз даних, одержаних за статистичною звітністю

За ф. № 1-дор "Звіт про наявність дорожньо-транспортного господарства відомчого підпорядкування" (річна, один раз на три роки) у Запорізькій області станом на 01.07.2006 р. довжина відомчих автомобільних доріг становить 5314,9 км; 61,6% (3271,5 км) припадає на дороги з твердим покриттям. Порівняно з аналогічним періодом 2003 р. їх загальна довжина зменшилася на 26,0% (або на 1869,8 км), у тому числі з твердим покриттям – на 28,7% (або на 1314,1 км).

До об'єктів дорожнього сервісу належать пішохідні переходи (надземні та підземні), що складають 23 одиниці проти 22 у 2003 р. за рахунок збільшення кількості надземних переходів, проте відбулося зменшення їх загальної протяжності на 310 погонних метрів [5, с. 50–52].

На території Запорізької області налічується 918 сільських населених пунктів, із них 97,7% (897 од.) забезпечені під'їздами з твердим покриттям до мережі автомобільних доріг загального користування. В десятих районах області 29 населених пунктів зовсім не мають під'їздів з твердим покриттям.

За даними суцільного спостереження ф. № 1-село (раз на п'ять років) станом на 01.01.2005 р. в області налічується 4494 вулиці за всіма населеними пунктами протяжністю 7108,9 км, у т.ч. з твердим покриттям – 4338,6 км, при цьому 1279,3 км з них освітлені.

Із загальної кількості населених пунктів (НП) 220 знаходяться на відстані від дороги з твердим покриттям, у тому числі: до 3 км – 106 НП, від 3 до 5 км – 45, від 5 до 10 км – 41, більше 10 км – 28 НП. У цих пунктах мешкає 76,5 тис. осіб, з них проживають на відстані до 3 км 19,5 тис. осіб, від 3 до 5 км – 16,4, від 5 до 10 км – 12,4, більше 10 км – 28,2 тис. осіб [6, с. 4–5]. Серед районів області найбільша кількість населених пунктів, віддалених від доріг з твердим покриттям, знаходиться у Новомиkolaївському (39), Вільнянському (38), Запорізькому (29) районах.

По області 42 населених пункти не мають вулиць з твердим покриттям та освітлених, що складає 4,6% загальної кількості НП, та 597 НП не мають освітлених вулиць (65,2% загальної кількості НП) [7, с. 14]. Ще 260 НП, в яких проживає 42,9 тис. осіб, не мають зупинки громадського транспорту. На відстані до 3 км до зупинки громадського транспорту налічується 105 НП з чисельністю 20,6 тис. осіб.

Серед населених пунктів, що мають зупинку громадського транспорту, кількість рейсів громадського транспорту розподіляється так (рис. 3, за даними [6, с. 7]).

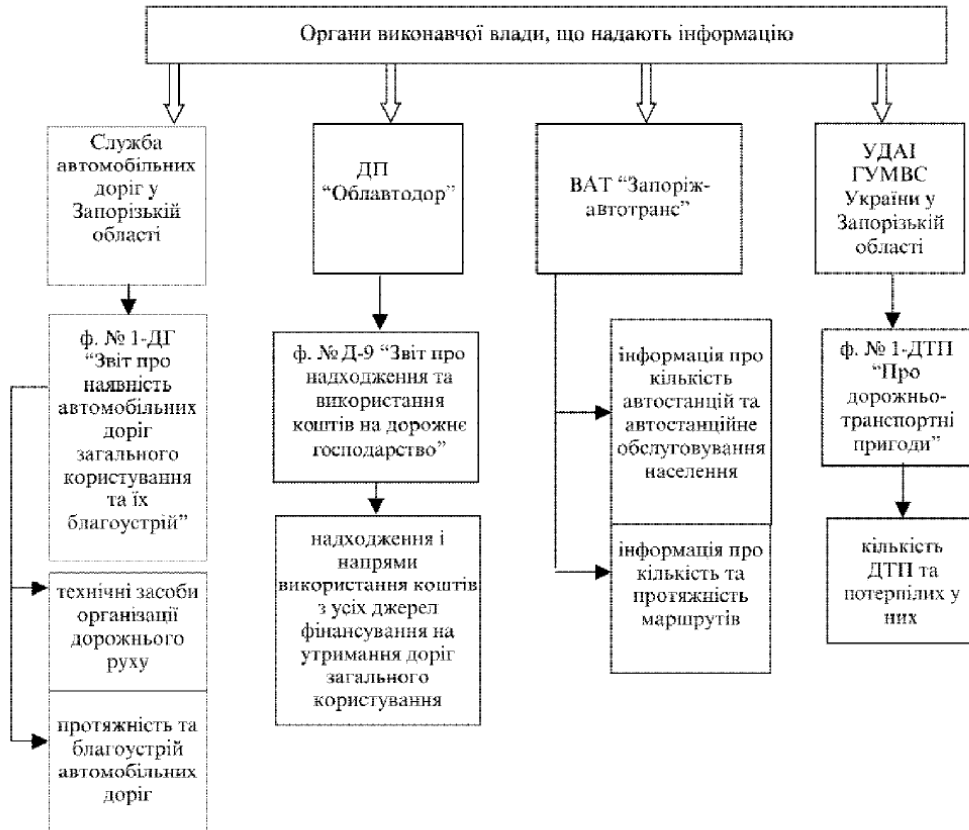


Рис. 2. Адміністративні дані про інфраструктуру автомобільних шляхів сполучення

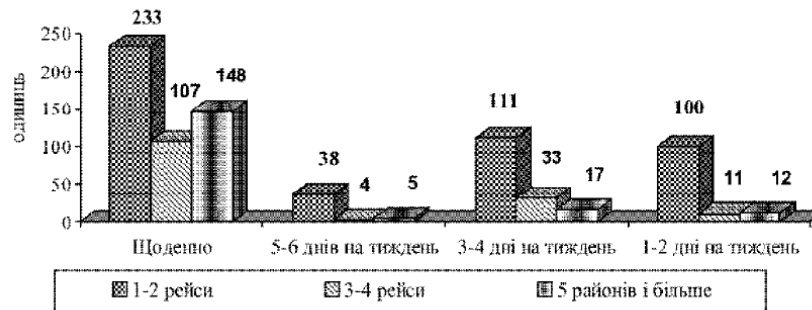


Рис. 3. Кількість населених пунктів, що мають зупинку громадського транспорту

Порівняно з попереднім обстеженням (станом на 01.01.2001 р.) відбулися зміни у відстані знаходження НП від дороги з твердим покриттям: до 3 км – на 21,5% менше, водночас від 3 до 5 км, від 5 до 10 км, від 10 км – більше на 73,1%, 24,2% та 7,7% відповідно. Також відбулося зменшення кількості населених пунктів, що не мають вулиць з твердим покриттям та освітлених (на 9 одиниць, що складає 5,5% до загальної кількості НП) і на 81 НП менше не мають зупинки громадського транспорту [8].

Аналіз адміністративних даних

Служба автомобільних доріг у Запорізькій області надає Головному управлінню статистики у Запорізькій області за листом-запитом адміністративні дані, що частково характеризують інфраструктуру автомобільних шляхів сполучення та потім відображаються у статистичному збірнику "Транспорт і зв'язок Запорізької області" (наявність доріг та мостів загального користування, благоустрій автомобільних доріг загального користування, захисні та декора-

тивні насадження, снігозахисні засоби на автомобільних дорогах загального користування, технічні засоби регулювання дорожнього руху на дорогах загального користування).

Всю іншу інформацію можна отримати за зверненням до відповідних організацій (див. рис. 2).

Так, за даними [5], наявна мережа автомобільних доріг загального користування області станом на 01.01.2008 р. має протяжність 6976,7 км, зокрема 90,0% (6279,8 км) – це дороги місцевого призначення. Порівняно з 2006 роком протяжність доріг загального користування збільшилася на 0,04% (або на 3 км), що практично не вплинуло на їх структуру.

У мережі доріг загального користування з твердим покриттям дороги державного значення становлять 696,9 км (10,2%), місцеві дороги – 6115,1 км (89,8%).

З метою забезпечення комфортності провізного процесу на дорогах загального користування створена мережа послуг: автопавільйони (982 одиниць), площадки для зупинок автобусів (1917), стоянки і місця відпочинку учасників дорожнього руху (310), туалети (160), придорожні криниці та джерела питної води (30 одиниць). Суттєвих змін у мережі послуг порівняно з 2006 роком не відбулося. Щодо 2000 року маємо зменшення за такими показниками: автопавільйонів – на 1,4%, придорожніх криниць та джерел питної води – на 6,2%, за збільшення на 0,4% та на 0,3% відповідно кількості площадок для зупинок автобусів та стоянок і місць відпочинку учасників дорожнього руху, при цьому кількість туалетів залишилася без змін.

У зв'язку з підвищеною увагою до екологічних проблем області одним з аспектів благоустрою та безпечності автодоріг є захисні та декоративні насадження: протяжність доріг з придорожніми насадженнями становить 3133,8 км, снігозахисних та декоративних насаджень – відповідно, 720,1 і 3790,9 км. Але ці показники гірші (крім незначного покращання у протяжності доріг з придорожніми насадженнями) навіть щодо 2006 року (менше на 30,5% та 1,1% відповідно). Щодо 2000 року маємо незначне покращання щодо протяжності декоративних насаджень (на 1,6%) та зменшення протяжності доріг, що заносяться снігом (на 1,7%). За такими показниками, як протяжність доріг з придорожніми насадженнями та протяжність снігозахисних насаджень спостерігаємо зниження відповідно на 0,1% та на 26,4%.

Для підвищення рівня безпеки руху транспорту Службою автомобільних доріг області щорічно впроваджуються цілеспрямовані заходи з організації дорожнього руху, реалізація яких значно знижує аварійність на дорогах та підвищує їх комфортність. На дорогах загального користування у 2007 році налічувалося 33,3 тис. дорожніх знаків, направляючих стовпчиків – 39,5 тис., світлофорних об'єктів – 11 одиниць, лічильників обліку руху транспорту – 6 одиниць, протяжність ліній дорожньої розмітки становить 3071 км, огорожень – 152,5 тис. погонних метрів, пішохідних переходів – 2 одиниці, тротуарів та пішохідних доріжок – 1326,3 км, ліній штучного освітлення – 9,7 км, кількість місць концентрації дорожньо-

транспортних пригод, взятих на облік, – 29 одиниць, загальної протяжності місць та ділянок концентрації дорожньо-транспортних пригод – 30 км. Порівняно з попереднім роком позитивні зміни відбулися за такими показниками:

- дорожні знаки (збільшилися на 1,2%);
- лічильники обліку руху транспорту (збільшилися на 50%);
- протяжність ліній дорожньої розмітки (збільшилися на 27,5%);
- огороження (збільшилися на 2,5%);
- ліній штучного освітлення (на 83,0%);
- кількість місць концентрації дорожньо-транспортних пригод, взятих на облік (зменшилися на 21,6%);
- загальна протяжність місць та ділянок концентрації дорожньо-транспортних пригод (зменшилася 21,1%).

Щодо 2000 року маємо ще кращі показники, крім кількості дорожніх знаків та протяжності ліній дорожньої розмітки (відповідно, менше на 35,5% та на 6,9%), збільшення відповідно на 15,5%, на 185,3% огорожень і ліній штучного освітлення, а на 39,6% та 38,8% – зменшення кількості місць концентрації дорожньо-транспортних пригод, взятих на облік, і загальної протяжності місць та ділянок концентрації дорожньо-транспортних пригод.

У зв'язку з тим, що відомості про об'єкти дорожнього сервісу належать до конфіденційної інформації (тобто інформації з обмеженим доступом, що знаходиться у володінні, користуванні або розпорядженні окремого респондента та поширюється виключно за його згодою відповідно до погоджених з ним умов [1]), проаналізувати ці дані неможливо.

За даними ДП “Облавтодор”, за 2007 рік проведено капітальний ремонт 15,3 км доріг загального користування з твердим покриттям на суму 23,7 млн. грн. проти 28,5 км та 22,3 млн. грн. у 2006 році; відремонтовано 60,0 погонних метрів мостів на суму 7,0 млн. грн. Витрати на експлуатаційне утримання склали 39,0 млн. грн., що на 44,3% більше порівняно з 2006 роком. Капітальний ремонт та витрати на експлуатаційне утримання у 2007 р. здійснювалися за рахунок коштів державного бюджету. Витрати на поточний (планово-попереджувальний) ремонт становили 64,3 млн. грн. (приріст 10,5 млн. грн.), у тому числі 70,2% – за рахунок державного бюджету.

За даними ВАТ “Запоріжавтотранс”, пасажирським автобусним сполученням охоплені 14 міст, 23 селища та 921 сільський населений пункт Запорізької області.

Автобусна маршрутна мережа області складається з 245 маршрутів приміського сполучення, 226 маршрутів міжміського внутрішньообласного сполучення, 51 маршруту міжміського міжобласного сполучення, 6 маршрутів міжнародного сполучення, 175 маршрутів міського сполучення. Порівняно з 2002 р. відбулося зростання кількості маршрутів приміського сполучення на 150%; зменшення кількості маршрутів міжміського внутрішньообласного сполучення на

10,7%; залишилися без змін маршрути міжміського міжобласного сполучення та міжнародного сполучення. По області також проходять 97 транзитних автобусних маршрутів, у тому числі 11 міжнародних.

Кількість маршрутів і наявність автотранспорту на них у цілому задовольняють потреби населення області у перевезеннях, крім “пікових” годин (за звітними даними ВАТ “Запоріжавтотранс”).

За інформацією УДАІ ГУМВС у Запорізькій області, у 2007 році відбулося 11016 ДТП, у тому числі 2963 ДТП з постраждалими, в яких 465 осіб загинуло та 3815 травмовано, що, відповідно, на 34,7%, 22,2% та 24,7% більше порівняно з 2006 роком.

Розглянуті статистичні дані про інфраструктуру шляхів сполучення використовуються, насамперед, при розробці та аналізі програм соціально-економічного розвитку регіону, програм розвитку транспортного комплексу області. Статистична інформація використовується при наданні оперативних відомостей у вигляді експрес-інформації та в поєднанні з адміністративними даними – у підсумкових матеріалах: збірники “Транспорт та зв’язок Запорізької області”, “Статистичний щорічник Запорізької області”, “Запорізька область у цифрах” (короткий статистичний довідник) та бюлетень “Соціально-економічна характеристика сільських населених пунктів”. Окремі показники транспортного комплексу розміщуються на веб-сайті Головного управління статистики у Запорізькій області (www.zapstat.zp.ua).

У результаті проведеного дослідження встановлено:

1. Переважна частина інформації про інфраструктуру шляхів сполучення забезпечується узагальнюючими адміністративними даними, що характеризують: автомобільні дороги загального користування, автовокзали, автостанції, маршрутну мережу, мережу послуг, благоустрій та технічні засоби регулювання дорожнього руху автомобільних доріг загального користування.

2. Отримання адміністративних даних потребує значно більше часу порівняно зі статистичними дани-

ми внаслідок недостатнього їх висвітлення на відповідних веб-сайтах, що ускладнює пошук та аналіз потрібної інформації.

3. Адміністративні дані доповнюються статистичними даними про відомчі дороги та транспортну інфраструктуру сільських населених пунктів.

4. Обстеження транспортної інфраструктури сільських населених пунктів проводиться раз на п’ять років. Для одержання аналогічної інформації за міськими поселеннями доцільно було б проводити обстеження у містах та селищах міського типу.

5. Відсутня інформація про об’єкти дорожнього сервісу внаслідок її конфіденційності, що не дає можливості проведення комплексного аналізу.

6. Не охоплені обстеженням автомобільні дороги на приватних територіях.

7. Існуюча сервісна інфраструктура на автодорогах загального користування Запорізької області за своїми архітектурно-будівельними характеристиками, оснащенням, переліком і якістю пропонованих послуг не відповідає сучасним вимогам.

8. Пропускна здатність автомобільних доріг забезпечує освоєння сучасних обсягів перевезень. Для підвищення безпеки руху і приведення автомагістралей до рівня, передбаченого міжнародними вимогами, необхідно провести роботи з їх реконструкції та ремонту, а також розвивати об’єкти придорожнього сервісу.

9. Розвиток та розміщення об’єктів дорожньої інфраструктури, особливо приватної форми власності, повинні відбуватися не стихійно, а упорядковано, під контролем держави з метою поліпшення обслуговування користувачів.

10. Поліпшення дорожнього сервісу вимагає значних інвестицій. Враховуючи обмеженість бюджетних коштів, що спрямовуються на будівництво і експлуатаційне утримання доріг загального користування, можна передбачити, що розвиток сервісної інфраструктури у найближчі роки буде відбуватися переважно за рахунок приватних інвестицій.

Список використаних джерел

1. Закон України “Про державну статистику” від 13.07.2000 р. № 1922-III // Відомості Верховної Ради України. — 2000. — № 43. — Ст. 362.
2. Закон України “Про автомобільний транспорт” від 05.04.2001 р. № 2344-III у редакції від 07.02.2006 р. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua> — Назва з титул. екрана.
3. Інфраструктура автомобільних шляхів сполучення [Електронний ресурс]. — Режим доступу: www.kmu.gov.ua — Назва з титул. екрана.
4. Фатюха Н. Г. Автомобільна транспортна інфраструктура Запорізької області: статистичні та адміністративні дані // Вісник Житомирського Державного технічного університету; Серія: Економічні науки. — 2008. — № 2 (44). — С. 365—369.
5. Транспорт і зв’язок Запорізької області 2007: [стат. зб.] / [під заг. кер. В. П. Головешка]. — Запоріжжя: Головне управління статистики у Запорізькій області, 2008. — 81 с.
6. Соціально-економічна характеристика сільських населених пунктів на 01.01.2005 р.: [стат. зб.] / [під заг. кер. В. П. Головешка]. — Запоріжжя: Головне управління статистики у Запорізькій області, 2006. — 45 с.
7. Соціально-економічна характеристика сільських населених пунктів по містах та районах області на 01.01.2005 р.: [стат. зб.] / [під заг. кер. В. П. Головешка]. — Запоріжжя: Головне управління статистики у Запорізькій області, 2006. — 117 с.
8. Соціально-економічна характеристика сільських населених пунктів на 01.01.2001 р.: [стат. зб.] / [під заг. кер. В. П. Головешка]. — Запоріжжя: Головне управління статистики у Запорізькій області, 2001р. — 75 с.