

Р. О. Мадяр,

к. е. н., доцент кафедри економічної теорії ДВНЗ "Ужгородський національний університет"

ДИНАМІКА РОЗВИТКУ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ІНТЕГРАЦІЇ ТРАНСПОРТНО-ДОРОЖНЬОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ В ЄВРОПЕЙСКУ ТА СВІТОВУ ТРАНСПОРТНІ СИСТЕМИ

R. Madyar,

PhD, Associate Professor of Economic theory department SHEE "Uzhhorod National University"

THE DEVELOPMENT DYNAMICS AND PERSPECTIVES OF INTEGRATION TRANSPORT AND ROAD COMPLEX OF UKRAINE INTO EUROPEAN AND WORLD TRANSPORT SYSTEM

У статті розглянуто сучасний стан транспортної системи України; проаналізовано динаміку перевезення вантажів та пасажирів за видами транспорту в Україні, в т.ч. в Закарпатській області; досліджено в динаміці діяльність підприємств пошти та зв'язку загального користування в Україні та Закарпатській області. Запропоновано шляхи збереження та зміцнення позицій вітчизняних транспортних підприємств на міжнародних транспортних ринках, досліджено перспективи поетапної інтеграції транспортно-дорожнього комплексу України в Європейську та світову транспортні системи. Зазначено, що винятково вигідне географічне положення України, її потужна транспортна система та інфраструктура, наявність інтелектуального потенціалу робить нашу країну привабливою для залучення її в систему європейсько-азіатських міжнародних транспортних кордонів.

The article reveals the modern state of Ukrainian transport system; the dynamics of carriages and passenger transportation is analyzed by types of transport in Ukraine, including the Transcarpathian region; the dynamics of common use postal and communication of enterprises activity is investigated in Ukraine and the Transcarpathian region. The ways of conserving and strengthening the positions home transport enterprises in international transport markets, the perspectives of stage-by-stage integration transport and road complex in Ukraine into European and world transport systems. It is stated that the beneficial geographical position of Ukraine, its strong transport system and infrastructure, the existence of intellectual potential makes our country attractive for inviting it into the system of European-Asian international transport borders.

Ключові слова: транспортна система, міжнародні транспортні коридори, інтеграція, економічна діяльність, зв'язок, транскордонне співробітництво.

Key words: transport system, international transport borders, integration, economic activity, communication, transborder cooperation.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Транспорт і зв'язок — найважливіші ланки у сфері економічних відносин. Вони здійснюють зв'язок між виробництвом і споживанням, між різними галузями господарства, між країнами та регіонами. На них припадає значна частина основних виробничих фондів та економічно активного населення. Всі шляхи сполучення та всі транспортні засоби світу у сукупності творять світову транспортну систему, яка постійно удосконалюється не тільки технічно, але й організаційно. Залізничний і автомобільний транспорт надзвичайно важливий для внутрішніх перевезень, а в умовах транскордонного співробітництва і для міждержавних перевезень вантажів і пасажирів.

Світове господарство переживає нині справжній бум, пов'язаний із розвитком різноманітних видів зв'язку. Так, унаслідок прокладення волоконно-оптичних кабелів між США і Західною Європою обсяг міжконтинентального телефонного зв'язку зріс у три рази. Спорудження аналогічних ліній між США та Японією, США та Австралією, Великою Британією і Японією сприяло значному розвитку національних і світових інформаційних комунікацій. Адаже один оптико-волоконний кабель забезпечує більше 8 тис. розмов одночасно, а мідний — лише 40. Обсяг послуг супутникового зв'язку зростає нині на 10—15% щорічно. Світову систему супутникового зв'язку складають понад 100 супутників і 2 тис. ретрансляторів у шести географічних зонах.

Таблиця 1 Перевезення вантажів за видами транспорту в Україні, в т.ч. у Закарпатській області * (млн т.)

Види транспорту	Україна						в т.ч. Закарпатська область							
	1990	2000	2008	2009	2010	2010, % до		1990	2000	2008	2009	2010	2010, % до	
						1990	2008						1990	2008
Усі види	6286	1529	1972	1625	1765	20,1	89,5	96,9	14,7	20,5	13,6	13,6	14,0	66,3
в тому числі – наземний	6176	1514	1963	1615	1754	20,4	89,3	96,9	14,7	20,5	13,6	13,6	14,0	66,3
залізничний	974	357	499	391	453	46,5	90,8	18,6	3,9	2,5	1,5	1,7	9,1	68,0
автомобільний	4897	939	1267	1069	1168	23,8	92,2	78,3	10,8	18,0	12,1	11,9	15,2	66,1
трубопровідний	296	218	187	155	153	51,7	81,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	x	x
- водний	119	15	19	10	11	9,2	57,9	-	-	-	-	-	x	x
морський	53	6,3	8	5	4	7,5	50,0	-	-	-	-	-	x	x
річковий	66	8,3	11	5	7	12,5	63,6	-	-	-	-	-	x	x
- авіаційний	0,2	0,0	0,1	0,1	0,1	50,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	x	x
Питома вага окремих видів транспорту, %														
Усі види	100	100	100	100	100	x	x	100	100	100	100	100	x	x
в тому числі – наземний	98	99	99	99	99	x	x	100	100	100	100	100	x	x
залізничний	15	23	25	24	24	x	x	19	27	12	11	13	x	x
автомобільний	78	61	64	66	66	x	x	81	73	88	89	87	x	x
трубопровідний	9	15	10	9	9	x	x	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	x	x
- водний	2	1	1	1	1	x	x	-	-	-	-	-	x	x
морський	1	0	0	0	0	x	x	-	-	-	-	-	x	x
річковий	1	1	1	0	0	x	x	-	-	-	-	-	x	x
- авіаційний	0	0	0	0	0	x	x	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	x	x

* Розраховано за джерелами [2, с. 226—227; 3, с.163].

Транспортний комплекс є важливою складовою у структурі економіки України. Ефективне функціонування державної транспортної системи та включення її у європейську та світову транспортні мережі сприяє вирішенню найважливіших завдань сьогодення та дозволяє збільшити обсяги міжнародних перевезень. Підприємства пошти та зв'язку протягом останніх років зберігають тенденцію підвищення ефективності діяльності, подальшого розвитку та технічного переозброєння.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Питаннями дослідження діяльності транспорту і зв'язку у сфері послуг в умовах транскордонного співробітництва і розширення кордонів Європейського Союзу на Схід займаються такі науковці як Ф.С. Філіпенко, В.С. Будкін, О.І. Рогач, С.В. Мочерний, Ю.М. Пахомов та інші.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Метою статті є дослідження сучасного стану та динаміки розвитку транспорту і зв'язку в Україні, в т.ч. і в Закарпатській області та проблем і перспектив інтеграції транспортно-дорожнього комплексу України в Європейську та світову транспортні системи.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Загальна транспортна мережа України включає 21,6 тис. км залізничних колій, 166,0 тис. км автомобільних доріг з твердим покриттям, 4,8 тис. км магістральних нафтопроводів, 39,9 тис. км газопроводів та 1,0 тис. км аміакопроводів, 2,1 тис. км експлуатаційних річкових судноплавних шляхів з виходом до Азовського та Чорного морів.

На сучасному етапі розвитку транспортної системи залізничний і автомобільний транспорт став найбільш масовим і доступним видом транспорту майже на всіх континентах. Разом із зростанням світового залізнич-

ного і автомобільного транспорту збільшуються і обсяги їх послуг. В розвинутих країнах автотранспорт упевнено втримує перше місце серед інших видів транспортних засобів щодо обсягів перевезень як пасажирів, так і вантажів. При цьому сфера використання цих двох видів транспорту перетнула національні кордони, а тому автомобільний і залізничний транспорт посідає важливе місце в міжнародних перевезеннях пасажирів і вантажів.

Високою економічністю та продуктивністю праці характеризується трубопровідний транспорт. Це вид безперервного транспорту, з допомогою якого здійснюється переміщення рідинних, газоподібних або твердих вантажів по трубопроводах. Найбільшого поширення набули газопроводи, нафтопроводи та продуктоводи. Зокрема довжина магістральних газопроводів світу досягла нині понад 1,5 млн км, вантажооборот — 1,8 трлн т/км. Найбільшого розвитку газопроводи дістали у США, Росії, Канаді, Україні. Нафтопроводи є комплексом споруд для транспортування нафти, до складу яких входять трубопровід, насосні станції, сховища. Загальна протяжність світової мережі магістральних нафтопроводів становить понад 300 тис. км. Найбільший нафтопровід світу "Дружба" (із Росії в країни Європи — близько 5,5 тис. км) [1, с. 327—328]. Відмітимо, що цей нафтопровід, а також газопровід, пролягає і через територію Закарпаття.

Процес трансформації індустріального суспільства в інформаційне, з одного боку, викликає бурхливий розвиток різних видів зв'язку та міжнародну торгівлю їхніми послугами, а з іншого — підносить на новий щабель значення цієї інфраструктурної галузі в умовах транскордонного співробітництва та у розвитку світового господарства. При цьому світове господарство переживає справжній бум, пов'язаний із розвитком різноманітних видів зв'язку.

Оскільки основу світової інфраструктури становлять транспорт і зв'язок, то не випадково транспорт назива-

Таблиця 2. Відправлення (перевезення) пасажирів за видами транспорту загального користування в Україні, в т.ч. у Закарпатській області * (млн пасажирів)

Види транспорту	Україна					2010, % до		в т.ч. Закарпатська область				
	1990	2000	2008	2009	2010	1990	2008	1990	2000	2008	2009	2010
Усі види	14977	7780	8331	7275	6845	45,7	82,2	156,6	42,4	75,1	65,0	58,1
в тому числі – наземний	14917	7773	8316	7262	6831	45,8	82,1	156,6	12,4	75,1	65,0	58,1
залізничний	669	499	445	426	427	63,8	96,0	16,7	9,3	9,0	8,0	8,2
автомобільний (автобуси)	8331	2557	4369	4014	3726	44,7	85,3	139,9	33,1	66,1	57,0	49,9
трамвайний	2007	1381	963	787	714	35,5	74,4	-	-	-	-	-
тролейбусний	2232	2582	1580	1283	1204	53,9	71,7	-	-	-	-	-
метрополітенний	678	754	959	752	760	112,1	79,2	-	-	-	-	-
– водний	45	6	9	8	8	5,6	1,1	-	-	-	-	-
морський	26	4	7	6	7	17,8	100,0	-	-	-	-	-
річковий	19	2	2	2	1	5,3	50,0	-	-	-	-	-
– авіаційний	15	1	6	5	6	40,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Питома вага провідних видів транспорту, %												
Усі види	100	100	100	100	100	x	x	100	100	100	100	100
в тому числі – наземний	99,6	99,9	99,8	99,8	99,8	x	x	100	100	100	100	100
залізничний	4,5	5,5	5,3	5,8	6,2	x	x	35,0	48,0	33,0	32,0	35,0
автомобільний	55,6	32,9	52,4	55,2	54,4	x	x	65,0	52,0	67,0	68,0	65,0
інші види наземного	39,5	61,5	42,1	38,8	39,2	x	x	-	-	-	-	-
– водний	0,3	0,1	0,2	0,2	0,1	x	x	-	-	-	-	-
морський	0,2	0,0	0,1	0,1	0,1	x	x	-	-	-	-	-
річковий	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	x	x	-	-	-	-	-
– авіаційний	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	x	x	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

* Розраховано за джерелами [2, с. 234; 3, с. 167].

ють кровоносною системою, кровоносними артеріями міжнародної економіки, а зв'язок — її нервовою системою. Тому провідною тенденцією у світі є випереджальний розвиток цих інфраструктурних галузей. Посилюють дію вказаної тенденції процеси поглиблення транс націоналізації виробництва та обігу, зростання інтенсивності міждержавних і глобальних інтеграційних процесів. Такі процеси характерні і для України, зокрема для її прикордонних регіонів, в тому числі і для Закарпатської області. Водночас на обсяги перевезення вантажів в Україні, в т.ч. і в Закарпатській області, негативно вплинула світова фінансова криза 2008 р. (табл. 1).

Матеріали дослідження, що згруповані в таблиці 1, засвідчують про негативну динаміку стосовно перевезень вантажів як в Україні, так і в Закарпатській області, яка, по-перше, характеризується багатократною втраченою потенціалу усіх видів транспорту. Так, у 2010 р. в порівнянні з 1990 р. перевезення вантажів усіма видами транспорту в Україні зменшилося у 3,6 рази (з 6,3 млрд до 1,8 млрд т.), в тому числі в Закарпатській області — в 7,1 рази (з 96,9 млн до 13,6 млн т.). Така тенденція характерна як для залізничного, так і автомобільного транспорту, а в Україні також як для водного (морського і річкового) транспорту, так і для авіаційного.

По-друге, провідним видом діяльності як для України, так і Закарпатської області є автомобільний транспорт, частка у перевезеннях вантажів якого у першому випадку склала відповідно 78% у 1990 р. та 66% у 2010 р., у другому — 81% та 87%.

Подальші наші дослідження спрямовані щодо діяльності пасажирського транспорту за видами діяльності (табл. 2).

Матеріали дослідження, які згруповані в таблиці 2, свідчать про спадну тенденцію у перевезеннях паса-

жирів усіма видами транспорту (за винятком 2008 р. щодо метрополітену).

Проте провідним видом транспорту серед усіх його видів є автомобільний. Дещо інша ситуація за аналізований період склалася щодо сфери зв'язку. Діяльність пошти та зв'язку відображає таблиця 3.

З наведеної таблиці простежується чітка тенденція щодо зменшення попиту на послуги підприємств пошти щодо відправлення газет і журналів, листів, посилок як в Україні, так і в Закарпатській області. Таку тенденцію підтверджує і зменшення обсягу таких послуг в розрахунку на одну особу наявного населення. Водночас, в багато разів зросли послуги зв'язку щодо надання міжміських телефонних переговорів, включаючи міжнародні, загалом та в розрахунку на одну особу наявного населення. Крім того, в Закарпатській області у 2010 р. в порівнянні з 1990 р. зростає кількість грошових переказів і пенсійних виплат. Зменшення попиту на газети і журнали, телеграми, а також на обсяги листування, на нашу думку, обумовлені функціонуванням як національної, так і міжнародної мережі супутникового зв'язку. Відмітимо, що розвиток сучасних видів зв'язку та інформаційних систем сприяє підвищенню ефективності економіки. За американськими даними, внаслідок якісного і оперативного використання зв'язку, витрати виробництва зменшуються на 6—10%, витрати обігу — на 7—20%. Ефективність використання інформаційних систем на рівні фірми виражається у скороченні матеріальних запасів у 3—4 рази, оборотних засобів — на 7—10% [1, с. 331]. Ці та інші фактори обумовили провідну роль транспорту і зв'язку у зовнішньоекономічній діяльності і передусім у транскордонному співробітництві. Так, найбільша питома вага в експортно-імпорتنних послугах Закарпатської області належить також діяльності транспорту та зв'язку, на які в 2011 р. відповідно припало

Таблиця 3. Продукція (послуги) підприємств пошти та зв'язку загального користування в Україні та Закарпатській області *

Види діяльності	Україна						в т.ч. Закарпатська область							
	1990	2000	2008	2009	2010	2010, % до		1990	2000	2008	2009	2010	2010, % до	
						1990	2008						1990	2008
Відправлено, млн газет і журналів	11657	1250	1273	1204	1089	9,3	85,5	89,2	9,8	5,9	6,5	4,6	5,2	78,0
листів	1473	229	391	301	311	21,1	79,5	38,6	4,5	3,6	3,4	3,1	8,0	39,5
телеграм	73	25	3	2	2	2,1	66,7	1,5	0,2	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
посилок	43	5	18	15	18	41,9	100,0	0,9	-	0,2	0,2	0,2	22,2	100,0
грошових переказів і пенсійних виплат	178	224	160	142	149	83,7	93,1	3,4	4,7	3,9	3,5	3,9	114,7	100,0
Надано міжміських телефонних переговорів (включаючи міжнародні)	657	1375	8336	6380	5570	847,8	66,8	10,4	22,6	57,7	46,8	35,0	336,5	60,7
У розрахунку на одну особу наявного населення відправлено, од. листів	28	6	8	7	7	25,0	87,5	30,6	3,6	2,9	2,7	3,5	11,4	120,7
телеграм	1,4	0,2	0,1	0,04	0,04	2,8	40,0	1,2	0,2	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
посилок	0,8	0,1	0,4	0,3	0,4	50,0	100,0	0,7	0,0	0,2	0,2	0,2	28,6	100,0
надано міжміських телефонних переговорів (включаючи міжнародні)	13	28	185	139	121	930,8	142,3	8,2	17,6	45,5	37,7	28,1	342,7	61,8

* Розраховано за джерелами [2, с. 245; 3, с. 203].

більше 80% від загального експорту всіх видів послуг та 46,7% імпорту [4, с. 227].

За 2011 р. обсяг перевезень вантажів у міжнародному сполученні України склав 402,5 млн т, у т. ч. експортних — 155,6 млн т (38,6% загального обсягу перевезень), імпортних — 95,7 млн т (23,8%), транзитних — 151,2 млн т (37,6%). В імпорті та транзиті домінують відповідно трубопровідний (44,3% та 61,6%) і залізничний (31,0% та 32,2%) транспорт, в експорті — залізничний транспорт (54,8%). За 2011 р. всіма видами транспорту експортовано 155,6 млн т вантажів, що на 8,8% більше, ніж за 2010 р. Імпортні вантажопотоки становили 95,7 млн т вантажів, що на 22,1% більше, ніж за 2010 р. За 2011 р. через територію України пройшло транзитом 151,2 млн т вантажів, що на 0,7% менше, ніж за 2010 р. Найбільшими країнами-транзитниками залишаються країни СНД: Російська Федерація, Казахстан, Білорусь та Молдова, які відправили 93,8% всього транзиту вантажів територією України. Найбільшим транзитником є Російська Федерація, частка якої у загальному обсязі транзиту за 2011 р. склала 82,5%. За 2011 р. послугами пасажирського транспорту скористалися 7,0 млрд пасажирів, що на 2,0% більше, ніж за 2010 р. За 2011 р. споживачам реалізовано послуг пошти та зв'язку на 50,3 млрд грн., в тому числі населенню — на 18,4 млрд грн., що відповідно на 3,1% та на 1,5% більше, ніж за 2010 р. Загальні обсяги експорту послуг пошти та зв'язку України у 147 країн Світу за 2011 р. становили 367,0 млн дол. США або 2,66% загального обсягу експорту послуг України; імпорту із 141 країни Світу — 144,3 млн дол. США або 2,31% загального обсягу імпорту послуг України [5, с. 14—15].

В Україні набула широкого поширення глибока загальноекономічна криза, яка характеризується зміною транспортно-економічних зв'язків, зміною товарної структури зовнішньої торгівлі, старінням транспортних засобів, не виваженою митною політикою відносно транзиту.

Однією з найважливіших проблем України, у плані її інтеграції у європейську єдину залізничну систему, є приведення ширини української залізничної колії (1524 мм)

до європейського зразка (1435 мм) як у Польщі, Словаччині, Угорщині, Румунії та ін. Зараз на кордоні з цими державами існують складні системи переведення локомотивів і рухомого складу поїздів з колії на колію, що значно знижує ефективність роботи залізничного транспорту, зокрема в часі. Необхідно також включити в європейську програму будівництва швидкісних залізничних магістралей (швидкість 200—300 км/год). Значну частину інфраструктурних об'єктів залізниці необхідно визнати застарілими, вони не відповідають сучасним вимогам по виконанню своїх основних функцій. Насамперед, це стосується залізничних вокзалів, станцій, готелів, засобів зв'язку і керування рухом потягів.

Проблеми розвитку морського транспорту пов'язані, насамперед, із значним моральним і фізичним зношенням суден і портового устаткування (особливо засобів обробки вантажів). Деякі порти західних країн забороняють вхід суден із тривалим терміном експлуатації. Велика частина суден торгового флоту — малотонажні. Так, середня водотонажність українських суден у 3—5 разів менша аналогічного показника в таких країнах, як США, Японія, Греція. Відзначимо, що структурні зміни флоту у бік збільшення середньої водотонажності в перспективі обумовляють необхідність вирішення ряду проблем, що вимагають значних капіталовкладень.

На сьогодні основними стримуючими факторами інтенсивного використання річкового транспорту в плані європейської інтеграції є застаріла матеріально-технічна база, невисокий рівень механізації перевантажувальних робіт, значний фізичний і моральний знос суден, недостатні обсяги перевезень із використанням системи "буксир-штовхач-баржа". Річковий транспорт держави має допоміжний характер, орієнтований на великі партії вантажів (в основному будівельних матеріалів) і не може конкурувати по тарифах і послугах із залізничним транспортом. Ефективність функціонування річкового транспорту України значно нижча (близько 20 %) у порівнянні з розвинутими країнами, що мають подібні ресурси цього виду транспорту.

Щодо автотранспорту, то автомобільні дороги України не відповідають європейським стандартам за багатьма показниками, а саме: швидкість пересування, навантаження на вісь, забезпеченість сучасними дорожніми знаками і розміткою, необхідною кількістю пунктів технічної і медичної допомоги, харчування і відпочинку, заправлення паливом і мастилом, телефонного зв'язку та ін. Практично відсутні дороги 1 категорії з багаторядним рухом на високих швидкостях. Значного поліпшення вимагає матеріально-технічна база організацій, що здійснюють розвиток і обслуговування автомобільної транспортної мережі.

Проблеми, що очікують свого рішення у відношенні повітряного транспорту, стосуються насамперед комплектації парку літаків їх конкурентоздатними типами, будівництва і реконструкції ряду об'єктів авіаційно-виробничої інфраструктури (у першу чергу, злітно-посадочних смуг), структурної реорганізації керування авіаційним транспортом у напрямі створення конкурентного середовища усередині даної галузі і т.д.

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 і зайняття в ньому місця, що відповідає рівню високорозвиненої держави.

Наявність на території України міжнародних транспортних коридорів накладає свій відбиток на функціонуванні всієї мережі транспорту держави. Необхідно зазначити, що реалізація проектів, пов'язаних із транспортними коридорами, вимагає серйозних інвестицій. Комплексно поставити проблеми, пов'язані з розвитком транспортної системи, визначити завдання і шляхи їх розв'язання, дати їм належне забезпечення (фінансове, матеріально-технічне, ресурсне, організаційне, правове тощо), організувати і здійснити процес виконання завдань і заходів можна лише в рамках Державної програми розвитку транспортної системи України.

На данному етапі стан транспортної системи України не можна вважати задовільним. Більшу частину інфраструктурних об'єктів транспорту необхідно визнати застарілими і такими, що не відповідають сучасним вимогам щодо виконання своїх основних функцій. Насамперед, це стосується залізничного та автомобільного транспорту. Автомобільні дороги, зокрема не відповідають європейським стандартам щодо багатьох показників. Проблеми на морському, річковому та повітряному видах транспорту пов'язані зі значним фізичним і моральним спрацюванням транспортних засобів.

В Україні існують всі необхідні стартові умови для формування сучасної системи транспортних комунікацій, що відповідала б європейським стандартам. До них насамперед відносяться: достатня ресурсна база і рівень розвитку техніки і технології; наявність кваліфікованого трудового потенціалу і передових науково-технічних розробок; вигідні природно-кліматичні і географічні характеристики території; наявність конкурентоздатних науково-технічних проектів, що пройшли

відповідну експертизу і готові до реалізації; зацікавленість закордонних інвесторів у розміщенні капіталів в Україні; стійка тенденція до визнання України світовою співдружністю як європейської держави; наявність в Україні мережі міжнародних транспортних коридорів.

Також можна зазначити, що винятково вигідне географічне положення України, її потужна транспортна система та інфраструктура, наявність інтелектуального потенціалу робить нашу країну привабливою для залучення її в систему європейсько-азіатських міжнародних транспортних кордонів. Надзвичайно важливим для національної мережі міжнародних транспортних кордонів є формування ринкової інфраструктури, а саме: створення Українського транспортно-інвестиційного банку, страхових лізингових, інноваційних та консалтингових компаній. Україна сама повинна ввійти до численних міжнародних транспортних організацій і сприяти їх входженню до вітчизняних транспортних організацій та фірм.

Отже, однією з визначальних систем, що забезпечують вантажні і пасажирські перевезення на території України, 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. Відповідно до цього стан транспортних комунікацій України повинен відповідати вимогам європейської інтеграції.

Література:

1. Світова економіка: підручник / А.С. Філіпенко, В.С. Будкін, О.І. Рогач, та ін. — К.: Либідь, 2007.
2. Статистичний щорічник України за 2010 рік / Державна служба статистики України. — К.: ТОВ "Август Трейд", 2011.
3. Статистичний щорічник Закарпаття за 2010 рік / Головне управління статистики у Закарпатській області. — Ужгород, 2011.
4. Статистичний щорічник Закарпаття за 2011 рік / Головне управління статистики у Закарпатській області. — Ужгород, 2012.
5. Статистичний щорічник України за 2011 рік / Державна служба статистики України. — К.: ТОВ "Август Трейд", 2012.

References:

1. Filipenko, A.S. Budkin, V.S. Rohach, O.I. and others (2007), *Svitova ekonomika [World Economy]*, Lybid', Kyiv, Ukraine.
 2. State Statistics Service of Ukraine (2011), *Statystychnyj shtchorichnyk 2010 [Statistical yearbook 2010]*, Ltd. Avist Trade, Kyiv, Ukraine.
 3. The Department of Statistics in the Transcarpathian Region (2011), *Statystychnyj shtchorichnyk 2010, [Statistical yearbook 2010]*, Uzhhorod, Ukraine.
 4. The Department of Statistics in the Transcarpathian Region (2012), *Statystychnyj shtchorichnyk 2011, [Statistical yearbook 2011]*, Uzhhorod, Ukraine.
 5. State Statistics Service of Ukraine (2012), *Statystychnyj shtchorichnyk 2010 [Statistical yearbook 2011]*, Ltd. Avist Trade, Kyiv, Ukraine.
- Стаття надійшла до редакції 14.11.2013 р.*