

УДК 161.2(045)

РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ У КОНТЕКСТІ  
ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВЛИЗАНЕЦЬ А. Г., ГУБАР Б. В.  
Мукачівський державний університет

Актуальність теми дослідження обумовлена тим, що транспортна галузь є ключовим елементом економічного розвитку України та суттєвим джерелом поповнення державного бюджету. Євроінтеграційні процеси в Україні ведуть до інтенсифікації міжнародних зв'язків та зростання обсягів торгівлі і, як наслідок, зростання потужності вантажопотоків, що сприяє розвитку транспортної галузі. Важливу роль у наданні послуг міжнародного перевезення вантажів відіграють прикордонні регіони, до яких належить Закарпатська область, яка межує одразу з 4 країнами. Метою статті є дослідження тенденцій розвитку транспортної системи України та Закарпатської області, а також визначення шляхів підвищення ефективності використання транзитного потенціалу і конкурентоспроможності вітчизняного транспорту на міжнародному ринку транспортних послуг.

На основі використання методів економіко-статистичного аналізу проведено аналіз стану і розвитку транспортної системи України, визначено особливості транспортної галузі Закарпатської області. Дослідження сучасного стану розвитку та функціонування транспортної системи регіону свідчить, що він має значні можливості та резерви пропускної спроможності для обслуговування як внутрішніх, так і міжнародних перевезень. Окреслено основні проблеми, з якими зустрічаються вантажоперевізники у регіоні у процесі діяльності. Обґрунтовано пріоритетні напрямки євроінтеграційного реформування українського ринку транспортних послуг. Практична значущість полягає в тому, що розвиток міжнародних транспортних коридорів та пунктів пропуску, покращення стану доріг та додержання вимог транспортної безпеки і екологічності перевезень збільшить можливості експорту та імпорту транспортних послуг на національному і регіональному рівнях.

**Ключові слова:** транспорт, транспортна система, транспортні послуги, вантажні перевезення, пункти пропуску, міжнародні транспортні перевезення.

Економіка сучасної держави не може ефективно функціонувати без транспортної системи, яка відіграє значну роль у забезпеченні потреб країни у вантажних і пасажирських перевезеннях. Транспортна система бере участь у створенні продукції та доставці її споживачам, здійснює зв'язок між виробництвом та споживанням, між різними галузями народного господарства, між країнами та регіонами. Вона впливає на розвиток економіки і як споживач металу, енергії, деревини, гуми, інших продуктів. На неї припадає значна частина основних виробничих фондів та промислово-виробничого персоналу. Транспортне забезпечення часто є вирішальним при розміщенні промислових підприємств у регіоні.

Рівень розвитку транспортної системи виступає однією із найважливіших ознак її технологічного прогресу й цивілізованості. Крім того вона є суттєвим джерелом поповнення державного бюджету.

Потреба у високорозвиненій транспортній системі ще більш підсилюється у процесі інтеграції в європейську і світову економіку. Євроінтеграційні процеси в Україні ведуть до інтенсифікації міжнародних зв'язків та зростання обсягів торгівлі і, як наслідок, зростання потужності вантажопотоків, що сприяє розвитку транспортної галузі. Інтегрування України в європейську транспортну систему вимагає відповідності міжнародним стандартам технічної, правової, технологічної, організаційної, економічної та інформаційної бази. Успішність роботи національних транспортних підприємств в інтегрованій транспортній системі залежить від конкурентоздатності транспортних послуг. Саме цей факт актуалізує проблему дослідження стану та тенденцій розвитку транспортної галузі як у цілому по Україні, так і на рівні окремих регіонів, зокрема, Закарпаття.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.**

Розвиток транспортної системи регіонів досліджується такими вченими, як Л.М.Болдирєва, Д.В.Зеркалов, А.Кальченко, Є.Крикавський, В.І.Перебийніс,

О.В.Перебийніс, О.Є.Соколова, Л.Ю.Яцківський, Н.Чухрай та ін. Логістичним аспектам транспортного забезпечення присвячені наукові праці Є.Бузовського, В. Гобермана, Л.Зайончика, В.Ема, Л.Кормакова, В.Котелянця, М.Пугачова та ін. Разом з тим необхідність підвищення рівня ефективності функціонування транспортної системи у контексті євроінтеграційних процесів зумовлює потребу у визначенні стратегічних аспектів її розвитку на національному та регіональному рівнях.

#### Постановка завдання

Метою статті є дослідження тенденцій розвитку транспортної системи України та Закарпатської області, а також визначення шляхів підвищення ефективності використання транзитного потенціалу і конкурентоспроможності вітчизняного транспорту на міжнародному ринку транспортних послуг.

#### Результати та їх обговорення

Транспорт є ключовою ланкою соціально-економічної системи держави і належить до стратегічно важливих галузей національної економіки, без ефективної роботи якої неможливе подальше підвищення добробуту суспільства. Основні завдання транспорту – своєчасне, якісне та цілковите задоволення потреб галузей економіки та населення у перевезеннях, підвищення економічної ефективності їх роботи.

Транспортна система – це територіальне поєднання взаємопов'язаних видів транспорту, які спільно взаємодіючи, найповніше задовольняють потреби народного господарства та населення в перевезеннях вантажів і пасажирів. Роботу всіх видів транспорту забезпечує транспортна інфраструктура – економічно збалансована сукупність шляхів сполучення, рухомого складу, засобів управління й зв'язку, різноманітне технічне обладнання. Україна має потужну транспортну систему, до якої входять залізничний, автомобільний, річковий, морський, повітряний і трубопровідний транспорт.

Україна є активним учасником ринку транспортних послуг (див. табл. 1): у 2015 р. на транспорт і складське господарство припадало 6,6 % ВВП України, а у 2016 році цей показник збільшився і складає 7,4 % [5].

Таблиця 1  
Структура ВВП за видами економічної діяльності за 2015-2016 рр. (%)

Види економічної діяльності	2015 р.	2016 р.
Освіта	4,2	4,4
Державне управління та оборона	4,8	5,6
Операції з нерухомим майном	5,6	5,6
Фінансова та страхова діяльність	3,1	3
Інформація та телекомунікації	3,4	3,9
Сільське, лісове, рибне господарство	11,9	4,0
Добувна промисловість та розробка кар'єрів	4,8	4,6
Переробна промисловість	12,1	12,1
Постачання електроенергії, газу	2,7	3,8
Оптова та роздрібна торгівля, ремонт автотранспортних засобів	14,6	15,4
Транспорт і складське господарство	6,6	7,4
Інші	26,2	29,2

Згідно табл. 1 у структурі ВВП України за видами економічної діяльності на транспорт припадає значна частка ВВП і у динаміці вона збільшується.

Згідно статистичних даних обсяги вантажообороту транспорту України щороку зростають (див. рис. 1). У 2016р. вантажооборот підприємств транспорту становив 323,5 млрд.ткм, або 102,4% від обсягу 2015р. [2].

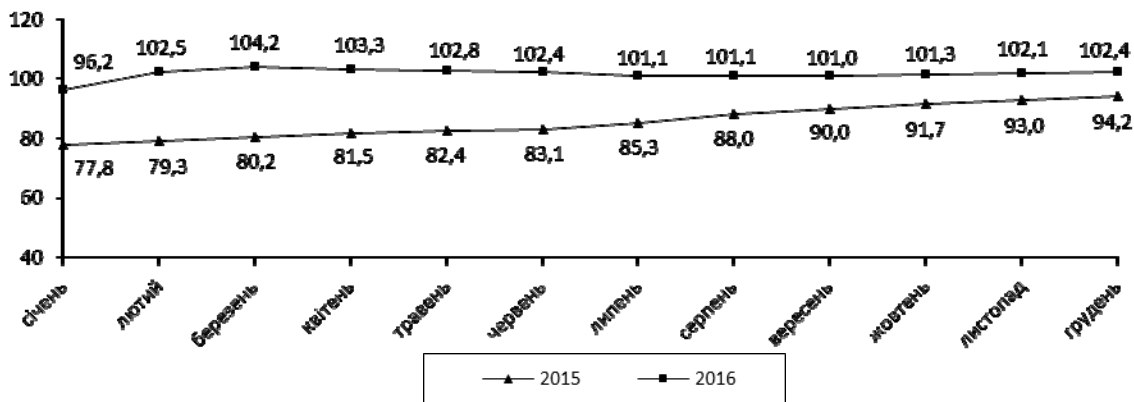


Рис. 1. Вантажооборот підприємств транспорту України у 2015-2016 рр. (у % до відповідного періоду попереднього року)

Підприємствами транспорту перевезено 624,5 млн.т вантажів, що становить 103,8% від обсягів 2015р. (див. табл. 2).

Таблиця 2

Обсяги вантажних перевезень в Україні у 2016 р.[2]

	Вантажооборот		Перевезено вантажів	
	млн.ткм	у % до 2015	млн.т	у % до 2015
<b>Транспорт</b>	<b>323473,9</b>	<b>102,4</b>	<b>624,5</b>	<b>103,8</b>
залізничний	187215,6	96,0	344,1	98,3
автомобільний	37654,9	109,1	166,9	112,7
водний	3998,6	73,6	6,7	103,5
трубопровідний	94378,9	117,0	106,7	109,8
авіаційний	225,9	107,0	0,07	107,4

У перевезеннях на невелику відстань поза конкуренцією перебуває автомобільний транспорт. Його перевагою є те, що він майже не залежить від природних умов і може доставляти вантажі від «дверей до дверей». За густотою автодоріг з твердим покриттям Україна займає перше місце серед країн СНД.

Автомобільний транспорт посідає значне місце в пасажирських і вантажних перевезеннях. Так, за обсягом перевезень вантажів він стабільно перевершує залізничний транспорт у 4,5-5 разів, а за обсягом перевезень пасажирів – у 5-6 разів [10]. Численні автотранспортні підприємства мають досить повно укомплектовану виробничу базу і розгалужену мережу інфраструктурних об'єктів: автовокзалів, автостанцій, транспортно-експедиційних підприємств, терміналів тощо.

У 2016р. вантажооборот підприємств України, що експлуатували автомобільний транспорт (власний або орендований), становив 41,9 млрд.ткм, з нього у міжнародному сполученні – 9,4 млрд.ткм[2] (див. рис. 2). Обсяг перевезених вантажів підприємствами, що експлуатували автомобільний транспорт, склав 1,0 млрд. т вантажів (106,1% від обсягів 2015р.).



Рис. 2 Динаміка вантажообороту автомобільного транспорту України за 2010-2016 рр.[2]

Роль та значення транспорту у соціально-економічному розвитку окремих регіонів відрізняється. З огляду на євроінтеграційні процеси особливу роль він відіграє у розвитку прикордонних галузей, до яких належить і Закарпаття. Життєдіяльність області історично пов'язана з роботою митних і прикордонних органів, залізниці і підприємств транспортної інфраструктури.

Закарпатська область розташована на південному заході України. На півночі межує з Львівською, на сході з Івано-Франківською областями України, на півдні з Румунією, на південному заході з Угорщиною, на заході зі Словаччиною, на північному заході з Польщею. Загалом за географічним розташуванням і наявністю кордонів з 4-ма країнами ЄС Закарпатська область займає виключно важливе геостратегічне і геополітичне положення як для України, так і для Європи, особливо – для країн Східної, Центральної та Південно-Східної Європи, у т.ч. й тих, що не мають безпосереднього кордону з Україною. Транспортні послуги займають 28,3% експорту послуг області, а в структурі імпорту – 48,6% загальнообласного обсягу[1].

На сьогоднішній день прикордонна інфраструктура на території Закарпатської області включає 19 пунктів пропуску, 18 з яких розташовані на державному кордоні з суміжними країнами (Угорщиною, Словаччиною, Румунією) та 1 пункт пропуску для повітряного сполучення, розташованого в міжнародному аеропорту, «Ужгород».

Закарпатська область відзначається своїм високим транзитним потенціалом, зокрема через неї проходять важливі міжнародні транспортні коридори. Однак тенденції останніх років свідчать про погіршення ситуації у транспортній галузі краю. На сьогодні послуги перевезення здійснюються автомобільним і залізничним транспортом, якими забезпечується сполучення з переважною більшістю населених пунктів.

Найпотужнішою автомагістраллю області міжнародного значення є 140 км. ділянки автодороги Чоп-Київ (транспортний коридор №5 «Трієст — Любляна – Будапешт – Братислава – Ужгород – Львів»).

Також є автодорога регіонального значення Мукачево – Рогатин довжиною 207,5 км. Протяжність автомобільних доріг загального користування в області становить 3338,0 км, у тому числі 1100,4 км – автодоріг державного та 2237,6 – місцевого значення. Мережа доріг загального користування з твердим покриттям в області складає 3338,0 км, із них лише 340 км є дорогами I та II категорії[1](див. табл. 3).

Таблиця 3

**Довжина шляхів сполучення Закарпатської області**

Показники	2005 р.	2010 р.	2013 р.	2014 р.	2015 р.
Експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування, км	610	606	604	598	602
Довжина автомобільних доріг загального користування, тис.км	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3

Згідно даних табл. 3 за період 2005-2015 рр. в області скоротилася експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування на 10 км. Довжина автомобільних шляхів залишилася незмінною.

Транспортна система Закарпатської області є важливим інструментом досягнення соціальних, економічних, зовнішньополітичних та інших цілей, що забезпечують підвищення якості життя населення. Дослідження сучасного стану розвитку та функціонування транспортної системи регіону свідчить, що він має значні можливості та резерви пропускної спроможності для обслуговування як внутрішніх, так і міжнародних перевезень [4]. Тому на території Закарпатської області функціонує значна кількість підприємств, які займаються міжнародним перевезенням вантажів автомобільним транспортом. Найбільшими серед них є ТОВ «ЗакарпатЄвроТранс», ТОВ «Авто+», ТОВ «Авто люкс», ТОВ «Автокомплект», ТОВ « Експрес Транспорт і Логістика», ТОВ « Іва Транс», ДП «Барва Авто», ПП Дешко тощо.

Тому актуальним є подальше вивчення переваг та недоліків функціонування транспортної системи регіону, а також дослідження можливостей для подальшого підвищення якості внутрішніх і транзитних перевезень територією регіону, що безпосередньо межує з країнами Європейського Союзу та забезпечення належного рівня транспортного обслуговування.

Оцінюючи роботу транспорту Закарпатської області, згідно даних Державної статистики, варто зазначити, що обсяг вантажних перевезень та вантажообороту як залізничного так і автомобільного транспорту за 2015 рік збільшився у порівнянні з 2014 роком на 0,5 млн. т та 0,2 млн. т відповідно (див. табл. 4)[9].

Таблиця 4

**Перевезення вантажів за видами транспорту у Закарпатській області**

Види транспорту	2005	2010	2013	2014	2015
<b>Млн. т</b>					
<b>Усі види транспорту</b>	18,4	13,6	10,9	10,1	10,8
залізничний	4,7	1,7	1,4	1,2	1,7
автомобільний	13,7	11,9	9,5	8,9	9,1
<b>Відсотків</b>					
<b>Усі види транспорту</b>	100	100	100	100	100
залізничний	26	13	13	12	16
автомобільний	74	87	87	88	84

Графічне зображення динаміки перевезення вантажів за видами транспорту у Закарпатській області подано на рис. 3. Загальна динаміка за 2005-2015 рр. згідно рисунку 3 є негативною, загальне зниження обсягів перевезень залізничним транспортом у 2015 р. порівняно з базовим 2005 р. складає 3 млн. т, а автомобільним – 4,6 млн. т.



Рис. 3 Перевезення вантажів за видами транспорту у Закарпатській області [9]

Сучасною тенденцією розвитку ринку транспортних послуг, що поєднує інтереси всіх учасників ринку, є формування міжнародних транспортно-термінальних систем вантажних перевезень, де базовими елементами управління товарними потоками стають логістичні центри [3]. Розробки вітчизняних вантажоперевізників свідчать про доцільність створення подібних центрів у Закарпатській області. Мова йде, перш за все, про формування міжнародного логістичного центру у вузлі Чоп-Загонь, де зосереджені потужні термінали, склади, перевантажувальні комплекси та інша транспортна інфраструктура для комплексної обробки значних обсягів експортно-імпортних і транзитних вантажів.

Такі заходи можна оцінювати як новий реальний механізм інтеграції транспортних послуг української залізниці до ринку послуг залізничного транспорту країн Європи [8]. Створення єдиного комплексу з обслуговування вантажопотоку, в т.ч. контейнерного, в напрямку «захід-схід-захід» за участю транспортних компаній української, словацької та російської, угорської сторін дасть можливість суттєво скоротити час доставки вантажів, підвищити ефективність використання потенціалу залізниць.

Сформований характер вантажопотоків через Закарпаття виводить його в центр розвитку перевезень. Зараз основними країнами-відправниками вантажів через Закарпаття є Угорщина, Словаччина, Італія, Румунія, Австрія, Словенія. Серед країн-одержувачів лідирує РФ, далі – Румунія, Польща, Білорусь, Молдова, Німеччина.

Дієвим механізмом євроінтеграційного розвитку ринку послуг автомобільного транспорту є розширення участі України в обміні дозволами на перевезення вантажу автомобільними шляхами європейських країн призначення.

Міжнародні автомобільні перевезення на європейському континенті виконуються на підставі двох різних систем дозволів: двосторонньої системи, яка формується за підсумками щорічних перемовин щодо розмірів квот для автомобільних перевезень з використанням іноземних вантажних автомобілів, і багатосторонньої системи квот, що діє з 1974 р. (її називають «системою квот ЄКМТ») Міжнародного транспортного форуму (це колишня Європейська конференція міністрів транспорту (ЄКМТ), яка функціонувала з 1953 по 2006 рік).

Зазначена система квот ЄКМТ для дозволів встановлюється для країн-членів (на даний час це 43 країни) відповідно до певних критеріїв. До заданих критеріїв належать:

- обсяг вантажних перевезень автомобільним транспортом у міжнародному сполученні;
- розмір та приріст ВВП;
- чисельність населення;

- площа території країни;
- відсоток використання дозволів ЄКМТ країною-членом Форуму;
- внесок до бюджету Міжнародного транспортного форуму (МТФ);
- рівень використання книжок МДП (транзитна декларація) у країнах Форуму;
- загальна сума торгівлі товарами (експорт, імпорт);
- обсяг торгівлі (експорт, імпорт) з країнами-членами Форуму (ЄКМТ)).

Розмір квоти визначається шляхом переговорів між країнами-членами ЄКМТ, і коливається від 30 (Молдова, деякі інші країни) до 299 (РФ).

Україна погодилася на квоту у 208 дозволів. Загальна їх кількість, що належала до розподілу, становила 6090. Абсолютна кількість квот збільшується для кожної країни з урахуванням певних коефіцієнтів (визначаються ступенем використання автомобільних засобів транспорту відповідного рівня екологічності – Євро - 2 (заборонено на території ЄС), Євро – 3, Євро – 4, Євро – 5, Євро – 6 та системи бонусів, що можуть бути багаторічними або діяти один рік). Загальна квота з урахуванням однорічних бонусів становила 2010 р. – 33408, у т.ч. для України – 1445 [7].

Для українських перевізників затверджені коефіцієнти розподілу багаторазових дозволів ЄКМТ на 2015-2020 рр. Зокрема, у 2016 р. вітчизняні перевізники отримали аналогічну кількість дозволів ЄКМТ, як і в 2015 р. відповідно до узгоджених коефіцієнтів (для Євро-3 коефіцієнт становитиме 6, Євро – 4 – 8, Євро – 5 – 10). Діюча система визначає розмір базової квоти з урахуванням порожніх пробігів автотранспорту.

Розширення участі України на ринку автотранспортних послуг ЄС пов'язане насамперед з проблемою придбання достатньої кількості автотранспортних засобів, що відповідають сучасним європейським вимогам за енергетичною ефективністю та екологічними параметрами експлуатації (Євро-3; Євро-4 та Євро-5). На жаль, вітчизняна промисловість не виробляє таких транспортних засобів, і їх надходження до перевізників обумовлено виключно імпортом. Роль держави тут вбачається у підтриманні процесу лізингового придбання автотранспорту, причепів до нього на більш сприятливих умовах, ніж ті, що діють. Крім того, потрібна реалізація політичних рішень щодо спрощення процедури отримання багаторазових віз для вітчизняних водіїв автотранспортних організацій за спрощеною процедурою. Це стосується тих водіїв, які не мають біометричного паспорту. При цьому слід виходити з того, що водіям іноземних перевізників, зокрема з ЄС, взагалі не потрібні візи України для в'їзду на її територію, а під час здійснення перевезень транзитних вантажів із/в треті країни не потрібен дозвіл.

Проте у цілому Україні необхідно зосередити увагу на виконанні Плану заходів, передбачених Угодою про асоціацію між Україною та ЄС. Напрями співробітництва України та ЄС у сфері транспорту зосереджують увагу на нових розробках та ефективності вибору видів транспорту при перевезеннях, поліпшенні роботи пунктів пропуску на митному кордоні, і, в більш широкому сенсі, включають всі компоненти інтегрованих транспортних мереж, зокрема передбачають:

- більш ефективне використання потенціалу вантажних перевезень залізничним транспортом за рахунок поступового відкриття ринків та зменшення технічних бар'єрів;
- покращення безпеки на дорогах, забезпечення сучасних технічних, екологічних та соціальних стандартів в роботі автотранспорту;
- сприяння використанню інтелектуальних транспортних систем та інформаційних технологій при управлінні і використанні всіх видів транспорту [6].

У 2016-2017 рр. проблемою для перевізників як Закарпатської області, так і України загалом, стали черги на митних переходах. Закінчення у перевізників дозволів на проїзд дорогами Угорщини, а також більш прискіпливий огляд вантажівок працівниками митниці Словацької Республіки створили великі черги на кордоні. Часто між водіями вантажівок

виникають сутички, адже всім необхідно вчасно доставити вантаж у місце призначення, а зробити це не так легко, бо в черзі на кордоні треба простояти мінімум 3-4 дні. Це створює проблеми і для транспортних підприємств, адже через такі затори на кордоні вони виконують менше замовлень і не отримують бажаний рівень прибутку.

Вирішенням цієї проблеми може стати відкриття нового вантажного переходу з Угорщиною у Берегівському районі Закарпатської області. Відкриття власне пункту пропуску Дийда-Берегдароц буде, зокрема, для вантажних автомобілів, так як сьогодні для таких авто функціонує лише один переїзд в Чопі, але і там міст знаходиться в аварійному стані. Якщо станеться негода, рух вантажних автомобілей через кордон буде зупинено. Новий перехід дозволить також розвантажити пункт пропуску КПП «Лужанка».

Рішення про будівництво нового пропускового пункту на угорсько-українському кордоні поблизу с. Дийда (Берегівський район) прийнято під час поїздки міністра інфраструктури України Володимира Омеляна в Закарпатську область.

Саме через пункт «Дийда-Берегдароц» з'єднують угорський автобан М-3 і трасу Чоп-Київ. Джерела фінансування будівництва української ділянки дороги в с. Дийда визначені. Це кошти уряду Угорщини, які нададуть Україні в рамках кредитної угоди. Міністерство інфраструктури України отримало від уряду повноваження підписати договір на кредитну угоду в розмірі 50 млн євро. Цих коштів вистачить і на будівництво під'їзної дороги до с. Дийда, і на будівництво Берегівської об'їзної дороги.

З метою вдосконалення транспортної системи Закарпатської області в контексті євроінтеграційних процесів доцільним вважаємо також впровадження наступних заходів:

1) створення нових транспортних коридорів та пунктів пропуску, входження їх у міжнародну транспортну систему як загальнодержавний пріоритет у розвитку транспортно-дорожнього комплексу;

2) підвищення транспортної безпеки та надійності. Функціонування галузі транспорту створює ризики для життя людини, тому безпека транспортних процесів має підвищене значення. Безпека стосується всіх видів транспорту та вимагає вдосконалення систем навігації, управління дорожнім рухом, проектування та утримання інфраструктури;

3) забезпечення розвитку транспортної інфраструктури випереджальними темпами з метою сприяння економічному і соціальному прогресу регіону і країни в цілому;

4) дотримання вимог транспортної безпеки та екологічності перевезень;

5) сприяння запровадженню єдиного транспортного документа для всіх перевізників вантажів у міжнародних напрямках та механізму встановлення наскрізних тарифів, що дозволить суттєво збільшити середню швидкість переміщення вантажів;

6) приведення технічного стану національної і регіональної мережі автомобільних і залізничних шляхів у відповідність з міжнародними стандартами і вимогами безпеки;

7) забезпечення сталого фінансування транспортної галузі. Достатнє фінансування є необхідною умовою забезпечення належної експлуатації та утримання транспортної інфраструктури.;

8) підвищення ефективності державного управління у сфері транспорту.

**Висновки.** Транспортна система є важливим сектором української економіки, що обслуговує практично всі галузі господарства і всі верстви населення, сприяє розвитку транспортно-економічних зв'язків і якості життя населення. Вона виступає також важливою складовою у забезпеченні євроінтеграційних процесів. Метою інтеграції вітчизняних транспортних фірм до ринку транспортних послуг країн ЄС є прагнення держави забезпечити розвиток експорту транспортних послуг, ефективніше використання транзитного потенціалу, підвищення конкурентоспроможності вітчизняного транспорту на міжнародному ринку транспортних послуг. Подальший розвиток транспортної галузі на регіональних та національному рівнях вимагає вирішення ряду правових, економічних,



організаційних проблем та втілення заходів, спрямованих на приведення даної галузі у відповідність з міжнародними стандартами.

Подальші дослідження у даній сфері мають бути спрямовані на аналіз конкурентоспроможності міжнародних транспортних послуг національних перевізників.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Головне управління статистики у Закарпатській області [Електронне джерело]. – Режим доступу до джерела: [www.uz.ukrstat.gov.ua](http://www.uz.ukrstat.gov.ua).
2. Державна служба статистики України [Електронне джерело]. – Режим доступу до джерела: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
3. За даними асоціації «Європейська спілка транспортників України». [Електронний ресурс]. Режим доступу: [www.estu.com.ua/logistic%20center.html](http://www.estu.com.ua/logistic%20center.html)
4. Офіційний вебсайт Закарпатської обласної державної адміністрації. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.carpathia.gov.ua>
5. Офіційний вебсайт Міністерства інфраструктури України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/>
6. Перебийніс В.І. Транспортний менеджмент і транспортний маркетинг виробничо-комерційної діяльності: Монографія. / В.І.Перебийніс, Л.М.Болдирєва, О.В.Перебийніс. – Полтава: РВВ ПУСКУ, 2009. – 201 с.
7. Перспективні шляхи та механізми інтеграції ринку транспортних послуг України до країн ЄС. Аналітична записка [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.niss.gov.ua/articles/475/>
8. Соколова О. Є. Теоретико-методологічні основи формування транспортно-логістичної системи України. / О.Є Соколова // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури Збірник наукових праць: Випуск 27. – Київ: НАУ, 2010. – 258 с.
9. Статистичний щорічник Закарпатської області за 2015 р. Головне управління статистики в Закарпатській області. – Ужгород, 2016 р. – 582 с.
10. Яцківський Л.Ю. Загальний курс транспорту. Книга 2. / Л.Ю.Яцківський, Д.В.Зеркалов // Навчальний посібник. – К., Арістей, 2007. – 504 с.

#### АННОТАЦІЯ

##### **РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ В КОНТЕКСТЕ ЕВРОИНТЕГРАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ**

*Актуальность темы исследования обусловлена тем, что транспортная отрасль является ключевым элементом экономического развития Украины и существенным источником пополнения государственного бюджета. Евроинтеграционные процессы в Украине ведут к интенсификации международных связей и росту объемов торговли и, как следствие, росту мощности грузопотоков, что способствует развитию транспортной отрасли. Важную роль в предоставлении услуг международной перевозке грузов играют пограничные регионы, к которым относится Закарпатская область, граничащая с 4-мя странами. Целью статьи является исследование тенденций развития транспортной системы Украины и Закарпатской области, а также определение путей повышения эффективности использования транзитного потенциала и конкурентоспособности отечественного транспорта на международном рынке транспортных услуг.*

*На основе использования методов экономико-статистического анализа проведен анализ состояния и развития транспортной системы Украины, определены особенности транспортной отрасли Закарпатской области. Исследование современного состояния развития и функционирования транспортной системы региона свидетельствует, что он имеет значительные возможности и резервы пропускной способности для обслуживания как внутренних, так и международных перевозок. Определены основные проблемы, с которыми сталкиваются грузоперевозчики в регионе в процессе деятельности. Обоснованы приоритетные направления евроинтеграционного реформирования украинского рынка транспортных услуг. Практическая значимость исследования заключается в том, что развитие международных транспортных коридоров и пунктов пропуска, улучшение состояния дорог и соблюдения требований транспортной безопасности и экологичности перевозок, увеличит возможности экспорта и импорта транспортных услуг на национальном и региональном уровнях.*

**Ключевые слова:** транспорт, транспортная система, транспортные услуги, грузовые перевозки, пункты пропуска, международные транспортные перевозки.

**SUMMARY**

**THE TRANSPORT SYSTEM DEVELOPMENT IN THE CONTEXT OF  
EUROPEAN INTEGRATION PROCESSES**

*The relevance of the research topic is grounded by the fact that the transport industry is the key element of Ukraine's economic development and a significant source of state budget replenishment. Eurointegration processes in Ukraine lead to the intensification of international relations, trade volumes growth and, as a result, to the traffic capacity growth, that causes to the transport industry development. An important role in providing of international cargo transportation services is played by the border regions, which include the Transcarpathian region, bordering with 4 countries. The purpose of the article is to study the transport system development trends in Ukraine and the Transcarpathian region, as well as to identify ways of increasing the transit potential efficiency and the national transport competitiveness in the international transport services market.*

*The analysis of the state and development of the Ukraine transport system was carried out, the specific features of the Transcarpathian region transport sector were determined in the article. The study of the current state of development and functioning of the region transport system shows that it has significant opportunities and capacity reserves for servicing both domestic and international transport. The main problems faced by cargo carriers in the region in the activity process are identified. Priority directions of Eurointegration reforming of the Ukrainian transport services market are grounded. The practical significance of the study is that the development of international transport corridors and checkpoints, the improvement of road conditions and compliance with the requirements of transport safety and transport environmental friendliness, will increase the opportunities for transport services export and import at the national and regional levels.*

**Keywords:** *transport, transport system, transport services, cargo transportation, checkpoints, international transportation.*

**УДК 338.432**

**УПРАВЛІННЯ РЕСУРСОЗБЕРЕЖЕННЯМ НА ПІДПРИЄМСТВІ**

**ЛИЗАНЕЦЬ А.Г., СОВА М.С.**  
Мукачівський державний університет

*У статті здійснено аналіз, систематизацію та узагальнення теоретичного досвіду щодо визначення понять «ресурс» та «ресурсозбереження». Необхідність ресурсозбереження обґрунтована постійною наявністю проблеми обмеженості ресурсів. З огляду на розуміння сутності поняття «ресурс» виділено два аспекти розуміння ресурсозбереження. У вузькому розумінні – це діяльність, спрямована на охорону природного середовища і збереження природних ресурсів. У широкому розумінні - це наукова, виробнича, організаційна, комерційна та інші види діяльності підприємства, спрямовані на раціональне, комплексне використання й економне споживання всіх видів ресурсів – як природних, так і фінансових, матеріальних, людських, інформаційних. Акцентовано увагу на тотожності понять «ресурсозбереження» та «ресурсоефективності».*

*Досліджено підходи до управління ресурсозбереженням на підприємстві. Проаналізовано системний, процесний, параметричний та цільовий підходи до управління ресурсозбереженням. Визначено системний як пріоритетний підхід до управління ресурсами на рівні підприємства.*

*Зазначено, що результативність функціонування системи управління ресурсозбереженням може бути визначена через отримувані ефекти, під якими розуміють економічний, соціальний та екологічний результати від впровадження ресурсозберігаючих технологій чи заходів.*

*Визначені пріоритетні напрямки активної ресурсозберігаючої політики на підприємствах в умовах ресурсних обмежень, до яких належать підвищення рівня відповідальності та якості контролю за раціональним використанням всіх видів ресурсів; впровадження безвідходних, маловідходних, енергозберігаючих технологій, формування системи періодичного ресурсоаудиту, стимулювання розробки ресурсозберігаючих заходів. Подальші дослідження спрямовані на розробку організаційно-економічного механізму стимулювання ресурсозбереження на підприємстві.*

**Ключові слова:** *ресурс, ресурсозбереження, ресурсоефективність, система управління ресурсозбереженням, економічний, соціальний та екологічний ефекти.*

*Для успішного функціонування будь-якого підприємства вирішальне значення має наявність у його розпорядженні певної сукупності ресурсів, управляючи якими суб'єкт господарювання досягає поставлених цілей та забезпечує бажану результативність*