

## РОЗВИТОК ПРОДУКТИВНИХ СИЛ І РЕГІОНАЛЬНА ЕКОНОМІКА

**Товт Т.Й.**

*кандидат економічних наук, доцент,  
Мукачівський державний університет*

### РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПРИКОРДОННОГО РЕГІОНУ

Сталий розвиток України неможливий без ефективної діяльності транспортного комплексу. Але існує проблема низької якості транспортної інфраструктури України та її прикордонних регіонів. Ситуація ускладнюється недостатньою взаємодією між різними галузями транспортного сектору, низьким припливом інвестицій, застарілою системою регулювання і високим ступенем зносу основних фондів.

В цілому розвиток даного сектору стримується неефективним регулюванням та відсутністю дієвих регуляторів для транспортних галузей, що, врешті-решт, впливає на якість транспортних послуг.

Ефективну реалізацію транзитного потенціалу нашої держави, підвищення конкурентоспроможності усіх видів транспорту на міжнародному ринку транспортних послуг визначено серед цілей та пріоритетів транспортної стратегії України на період до 2020 року [1].

Одним із основних завдань комплексного розвитку регіонів на сучасному етапі трансформаційних перетворень є взаємозв'язок виробництва і ресурсної бази регіону, виробничих та обслуговуючих галузей, виробництва і соціальної сфери, а також території регіону з іншими регіонами й країнами. Формування таких зв'язків здійснюється на основі транспортної системи регіону, а їхнє зміцнення і поглиблення – за умов розвитку її сукупного потенціалу. Отже, однією із важливих умов підвищення рівня комплексного розвитку регіону, ефективності регіонального виробництва є поглиблення територіального поділу праці, складовою частиною якого є транспорт.

Транспортно-географічне положення регіону, рівень розвитку його транспортної системи формують транспортний потенціал – потенційні можливості наявних та додатково створюваних об'єктів і засобів транспортної інфраструктури забезпечувати безперебійне та безпечне надання усіх видів транспортних послуг споживачам [2].

Основними чинниками формування транспортного потенціалу території є: особливості транспортно-географічного положення регіону,

рівень розвитку транспортної системи та окремих видів транспорту, забезпеченість транспортними засобами і якісними шляхами сполучення, їх пропускна спроможність, застосування новітніх засобів і технологій перевезень, технічний сервіс, використання логістики, організація та управління перевезеннями.

У розвитку транспортної галузі України стратегічне місце займає Закарпатська область, яка межує з чотирма країнами Європейського союзу – Польщею (протяжність кордону 33,4 км), Словаччиною (98,5 км), Угорщиною (130,0 км) і Румунією (205,4 км).

Транспортні послуги займають 22,2% експорту послуг області, а в структурі імпорту – 40,0% загальнообласного обсягу, що зумовлено вигідним географічним розташуванням і наявністю автомобільних та залізничних пунктів пропуску через державний кордон. Шляхи сполучення є з'єднуючими ланками транспортної системи Закарпаття, їх експлуатаційна довжина становить: залізничних колій – 604,4 км, автомобільних доріг загального користування – 3347,8 км, у т.ч. з твердим покриттям – 3337,9 км [3].

Загальна регіональна залізнична мережа зв'язує Закарпатську область з Угорщиною, Румунією та Словаччиною і, відповідно, із західноєвропейськими країнами. Область, також, має три виходи на загальнодержавні залізничні мережі через Карпатські перевали.

Важливе географічне розташування Чопсько-Захонського прикордонного переходу як природного транзитного мосту між Європою й Азією визначає ключову роль регіону у забезпеченні євразійських транспортно-торгівельних зв'язків.

Територією прикордонного регіону – Закарпатської області проходить п'ятий міжнародний транспортний коридор: «Трієст – Любляна – Будапешт – Братислава – Ужгород – Львів», який з'єднує західно- і східноєвропейські автодорожні, залізничні та річкові національні мережі й забезпечує інтерконтинентальні транзитні вантажні перевезення в напрямку Європа – Азія [4].

Отже, основними складовими транспортного потенціалу Закарпаття є: по-перше, вигідне гео-економічне розташування на перетині кордонів з Угорщиною, Словаччиною, Польщею та Румунією (облаштовано 16 пунктів пропуску та митних постів, з яких 9 із статусом міжнародних, 6 – міждержавних та 8 пунктів спрощеного переходу; діє міжнародний повітряний пункт перетину кордону – аеропорт «Ужгород»);

по-друге, наявність потужного транспортного вузла Чоп-Мукачєво-Батєво-Ужгород (залізниця, автотранспорт, авіатранспорт, в перспективі водний транспорт);

по-третє, проходження 5-го (Критського) міжнародного транспортного коридору (Трієст – Любляна – Будапешт – Братислава – Ужгород – Львів).

Важливе географічне розташування Чопського транспортного вузла як природного транзитного мосту між Європою й Азією визначає нові цілі розвитку транспортного комплексу регіону. Стратегічною метою є розвиток та становлення прикордонної транспортної інфраструктури шляхом повного та ефективного використання наявних та потенційних транспортних можливостей Закарпатської області.

Україна має досить розгалужену транспортну інфраструктуру, що за своїми кількісними ознаками загалом задовольняє вимоги щодо внутрішніх перевезень і залучення транзиту. Але за системою якісних показників, таких як рівень забезпечення швидкості, вагових норм, інформаційне забезпечення, збереження вантажу, рівень обслуговування на кордоні, сервіс на дорогах тощо ще значно відстає від вимог міжнародних стандартів. Для збереження надійних позицій на міжнародних транспортних ринках транспортний комплекс Закарпатської області повинен відповідати європейським та міжнародним стандартам та забезпечувати належний рівень обслуговування міжнародних перевезень у напрямках міжнародного транспортного коридору.

Збільшення обсягів транзиту потребує розвитку транспортних вузлів та митних переходів, застосування нових високоефективних технологій, які б забезпечили якісне оформлення та здійснення митного контролю із мінімальними затратами.

Таким чином, цілеспрямовані інвестиції в транспортний сектор, у поєднанні з нормативно-правовими реформами, надійною правовою базою та ефективним розподілом повноважень, щодо управління транспортним потенціалом, між державними та регіональними органами влади, дадуть змогу значно підвищити економічне процвітання Закарпаття та України в цілому.

#### **Список використаних джерел:**

1. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-p>.
2. Чернявська Т.А. Теоретико-методологічні засади формування і оцінки сукупного транспортного потенціалу регіону / Т.А. Чернявська // Вісник Сумського національного аграрного університету Серія «Фінанси і кредит», 2010. № 2. – Режим доступу: [http://archive.nbu.gov.ua/portal/Chem\\_Biol/Vsnau/2010\\_2/41Chernyavska.pdf](http://archive.nbu.gov.ua/portal/Chem_Biol/Vsnau/2010_2/41Chernyavska.pdf)
3. Офіційний сайт Головного управління статистики у Закарпатській області: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.stat.uz.ua/>.
4. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua/>.