

НАЦІОНАЛЬНА ТА РЕГІОНАЛЬНА ЕКОНОМІКА

УДК 338.47

О. В. Савчук, О. В. Захарова

СТРАТЕГІЧНІ НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ ПОТЕНЦІАЛУ НАЦІОНАЛЬНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

Стаття присвячена дослідженню особливостей розвитку потенціалу національної транспортної системи України. Окрема увага приділена питанню формування стратегії розвитку транспортної системи України, що поєднує мету, завдання, проблеми та напрямки подальшого розвитку національного транспорту.

Ключові слова: транспортна система, потенціалу розвитку, стратегія розвитку, транспортна інфраструктура, інтеграція.

Постановка проблеми. Забезпечення прискореного економічного розвитку України можливо лише за умови ефективного використання транспортної інфраструктури як основної складової національної транспортної системи та її динамічного розвитку, особливо в умовах реалізації потенціалу членства нашої країни в СОТ, прийняття Урядом України фінансових зобов'язань перед МВФ, Світовим банком та ЄБРР та виконання Угоди про вільну торгівлю з Європейською асоціацією вільної торгівлі (СВАТ). У зв'язку з цим актуальним та необхідним є розробка та реалізація ефективної стратегії розвитку транспортної галузі країни, перш за все на основі пошуку інноваційної моделі інфраструктурної перебудови, спрямованої на розширення суспільних зв'язків та прискорення матеріальних потоків. Це потребує реалізації потенціалу транспортної системи країни за рахунок модернізації рухомого складу, розгалуження автомобільних та залізничних мереж, усунення диспропорцій національної мережі у напрямках міжнародних транспортних коридорів та усунення перепон і бар'єрів на шляху руху транснаціональних вантажних потоків, відновлення судноплавства національним морським та річковим флотом, оновлення та зміцнення парку повітряного флоту, у тому числі за рахунок залучення літаків вітчизняного виробництва, розширення нормативно-договірної бази та географічної структури перевезень.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Дослідженню проблем функціонування транспортних систем та розвитку їх потенціалу в сучасних економічних системах присвячено багато праць таких дослідників, як Блудова Т., Вінников В., Єдін О., Котлубай О., Макогон Ю., Новікова А., Пашенко Ю., Прейгер Д., Примачев М., Рибчук А., Хахлюк А., Цветов Ю. та інші. Наукові праці зазначених дослідників містять ґрунтовний аналіз щодо окремих аспектів функціонування транспортної системи України з акцентом на проблемні питання, що стримують ефективне використання країною своїх транспортно-транзитних переваг в межах світового господарства. Однак, слід зазначити, що питання пошуку та обґрунтування можливих напрямків розвитку потенціалу транспортної системи України є досить динамічним та потребує постійного моніторингу, особливо з точки зору впливу зовнішніх кризових явищ та загальних тенденцій розвитку світової економіки, що обумовлює достатній рівень актуальності зазначеної проблеми.

У зв'язку з цим **метою статті** є виділення та обґрунтування стратегічних

напрямок розвитку потенціалу транспортної системи України.

Викладення основного матеріалу. На сьогодні в Україні створена достатня нормативно-правова база, що є основою реалізації стратегічних напрямків розвитку національної транспортної системи на середньострокову перспективу, а саме Державна цільова програма розвитку транспортно-дорожнього комплексу України до 2015 р., Транспортна стратегія України на період до 2020 р., Стратегія розвитку залізничного транспорту на період 2020 р., Стратегія розвитку морських портів на період до 2015 р., Морська доктрина на період до 2035 р., Стратегія розвитку вітчизняної авіаційної промисловості на період до 2020 р., Концепція Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 р., Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010-2015 рр. та інші діючі нормативно-правові акти [4,14,15]. Актуальним є розробка і впровадження нових документів перспективного розвитку, серед яких Програма розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів та логістики на 2011-2015 рр., Повітряний кодекс України, Державна цільова економічна програма розвитку автомобільного транспорту, Закон України «Про швидкісні автомобільні дороги», Закон України про внутрішній водний транспорт та інші нормативні акти, що спрямовані на розвиток транспортної інфраструктури та підвищення якості транспортних послуг, що надаються з перевезення пасажирів і вантажів, забезпечення транзиту.

Подальші напрямки розвитку потенціалу національної транспортної системи України різних країн світу неможливо розглядати не враховуючи загальні тенденції розвитку світового господарства, а саме активізацію глобалізаційних процесів, формування стабільних регіональних товарних ринків, формування єдиного економічного простору. В сучасних умовах глобалізації світового господарства з одного боку, та активних процесів інтеграції транспортної системи України до єдиної європейської системи перед транспортом постає ряд глобальних викликів, без врахування яких неможливий його ефективний розвиток. Ці виклики перш за все пов'язані з новими вимогами до національних транспортних систем, що обумовлюють перехід від екстенсивної до інтенсивної моделі розвитку на основі сучасних інноваційних технологій; з посиленням внутрішньогалузевої та міжнародної конкуренції у транспортному секторі.

В цілому розвиток потенціалу транспортної системи України, на наш погляд, можна розглядати в декількох аспектах, які наведена на рис. 1. Отже, розвиток потенціалу транспортної системи України полягає у посиленні кількісних та якісних характеристик транспортної інфраструктури, позицій в мережі міжнародних транспортних коридорів, взаємодії між різними видами транспорту, впровадженні ефективних транспортних технологій та реалізації інноваційних проектів. Результатом розвитку є формування та функціонування ефективної конкурентоспроможної транспортної системи, що здатна забезпечувати функціонування високопродуктивної, високотехнологічної та безпечної транспортної інфраструктури, високу якість транспортних послуг.

Можливості цього розвитку мають бути покладені в основу стратегії розвитку потенціалу транспортної системи України. Так, відповідно до «Транспортної стратегії України на період до 2020р.» метою розвитку транспортної системи є створення умов для соціально-економічного зростання, підвищення конкурентоспроможності національної економіки і життєвого рівня населення завдяки забезпеченню якості транспортних послуг та задоволенню соціальних, зовнішньоторговельних, оборонних та природоохоронних потреб суспільства [15].



Рис. 1. Напрямки розвитку потенціалу транспортної системи України

Основними напрямками розвитку транспортного сектору економіки України на період до 2020 року є:

1. Розвиток транспортної інфраструктури та модернізація рухомого складу для забезпечення зростаючої мобільності населення та прискорення переміщення товаропотоків;
2. Забезпечення конкурентоспроможності та якості транспортних послуг для економіки;
3. Забезпечення доступності та якості транспортних послуг населенню;
4. Інтеграція до Європейського Союзу і розвиток експорту транспортних послуг;
5. Підвищення ефективності державного управління та розвиток конкурентного середовища;
6. Підвищення екологічності, енергоефективності транспортних процесів та безпеки перевезень пасажирів і вантажів [10; 12; 15].

Щодо першого напрямку, то як вже зазначалося, Україна володіє досить розвинутою інфраструктурою залізничного, водного, автомобільного та авіатранспорту, однак, техніко-технологічні характеристики транспортної мережі не відповідають загальноєвропейським та світовим стандартам. Так, 51,1% українських доріг не відповідає вимогам за рівністю, 39,2% - за міцністю. Середня швидкість руху на автодорогах у 2-3 рази нижча, ніж у західноєвропейських країнах [12]. Лише від поганих доріг Україна щорічно втрачає 32 млрд. грн. або 3% ВВП [6, с. 88]. Щодо залізничного транспорту, то 15-17% залізничних доріг є непридатними для подальшого

використання, більша частина інфраструктури (вокзали, станції, готелі, засоби зв'язку та керування рухом тощо) є застарілими. Техніко-технологічні характеристики морських портів (глибина підхідних каналів та акваторій, технічний стан причалів, навантажувально-розвантажувальних механізмів, систем автоматизації і комп'ютеризації) залишаються на рівні 90-х років минулого століття і не відповідають сучасним міжнародним стандартам, особливо в аспекті контейнеризації процесів транспортування. Більшість аеропортів України технічно не відповідають вимогам Міжнародної організації цивільної авіації та Міжнародної асоціації авіаційного транспорту.

Отже, транспортна система України потребує невідкладної комплексної розбудови транспортної мережі, насамперед міжнародних транспортних коридорів, мережі швидкісних автомобільних доріг, залізниць та аеропортів. Складність проблеми полягає в тому, що об'єкти транспортної інфраструктури перебувають у державній власності, потребують значних інвестицій та великою мірою залежать від фінансування з державного та місцевого бюджетів. Враховуючи недостатність фінансових засобів бюджету, необхідна взаємодія державного та приватного секторів і нові форми фінансування. Важливим питанням є резервування земель для будівництва та розвитку об'єктів транспортної інфраструктури і підготовка відповідної нормативно - правової бази.

Отже, основні шляхами розв'язання проблеми розвитку транспортної інфраструктури мають стати:

- збільшення пропускної спроможності транспортної мережі;
- впровадження швидкісного руху пасажирських поїздів, передусім денних;
- розвиток мережі автомобільних доріг, насамперед швидкісних та міжнародного значення;
- розвиток пропускної спроможності морських портів;
- розвиток транспортних вузлів та залізничних, автомобільних підходів до морських портів;
- розвиток мережі пунктів пропуску через державний кордон України;
- розвиток аеропортової мережі, передусім у рамках підготовки до чемпіонату Європи 2012 року з футболу;
- розвиток державної системи використання повітряного простору України;
- створення мережі логістичних центрів та «сухих портів»;
- удосконалення мережі інформаційно-комунікаційних технологій транспорту.

Щодо необхідності модернізації рухомого складу як елементу національної транспортної системи, то на станом початок 2010 р. рівень фізичного та морального зношення основних фондів транспорту склав 85,7% та обсяги введення в дію нових фондів галузі продовжують скорочуватися [5]. Щодо морського флоту, то Україна, що має статус «морської держави», сьогодні майже втратила власний флот. Так, лише 5-7% вантажів, що перероблюються в морських торговельних портах, транспортуються вітчизняними суднами. Середній вік вітчизняних суден становить понад 20 років, що не дозволяє багатьом суднам заходити до закордонних портів. У той же час, вітчизняне суднобудування працює переважно на виконання експортних поставок, хоча іноземні замовники доручають заводам здійснювати лише екологічно брудні та металомісткі операції. У той же час замовлення на будівництво суден для вітчизняних перевізників (користувачів) практично не надходять. Щодо рухомого складу авіаційного транспорту, то сьогодні не більше 6% парку літаків експлуатуються менш ніж 5 років, а авіаційні підприємства через брак коштів практично не мають змоги безпосередньо закуповувати нові літаки. В країні занадто повільно реалізуються програми лізингового придбання літаків, а кошти, що виділяються державою на ці цілі, витрачаються неефективно.

У зв'язку з цим, прискорене оновлення рухомого складу є одним із найважливіших напрямів модернізації транспорту, що дозволить покращити обслуговування економіки та населення, підвищити конкурентоспроможність національних перевізників на світових ринках перевезень, забезпечити повною мірою безпеку перевезень та охорону довкілля.

Оновлення рухомого складу має відбуватися за рахунок закупівель вітчизняної продукції і для цього мають бути створені державою організаційні, фінансові і економічні умови для модернізації вітчизняних виробництв, здатних забезпечити потреби транспортного сектору необхідною продукцією, що не поступається за своїми технічними характеристиками кращим світовим зразкам.

Оновлення рухомого складу має здійснюватися за рахунок транспортних компаній, за винятком соціально значущих пасажирських перевезень, що мають фінансуватися з бюджетів усіх рівнів.

Основні завдання щодо забезпечення оновлення рухомого складу:

- прискорене та збалансоване впровадження сучасних європейських стандартів безпечного, екологічно сприятливого та енергоефективного транспорту;
- формування раціональної структури парку рухомого складу за потужністю, вантажністю, пасажиромісткістю, спеціалізацією, видами палива тощо відповідно до поточної структури транспортного попиту;
- оновлення та модернізація залізничного рухомого складу з метою збільшення його строку служби, підвищення безпеки та швидкості руху;
- розробка та впровадження за участі банківської системи, виробників транспортних засобів, імпортерів та дилерів механізму стимулювання інвестицій в оновлення рухомого складу.

В цілому незадовільний стан вітчизняної інноваційної та високотехнологічної складової рухомого складу та транспортної інфраструктури пояснюється недостатнім рівнем інвестування, низьким рівнем тарифів на соціально значимі пасажирські перевезення, що підлягають державному регулюванню; обмеженим фінансуванням з державного та місцевих бюджетів; відсутністю коштів на просте відтворення основних фондів внаслідок заниження їх вартості та недостатнього рівня амортизаційних відрахувань; відсутністю інвестицій на умовах концесій, державно-приватного партнерства; недосконалістю механізмів лізингу. Все це перш за все потребує зваженою інвестиційної політики в галузі транспорту.

Щодо другого напрямку - забезпечення конкурентоспроможності та якості транспортних послуг для економіки, то створення стабільної економічно ефективної системи вантажного транспорту та логістики є засобом підвищення конкурентоспроможності, якості та безпеки перевезень, задоволення потреб зовнішньої торгівлі, оптимального використання ресурсів в економіці країни.

Реалізація даного стратегічного напрямку можливе за рахунок:

- здійснення підготовки та прийняття необхідних нормативно-правових актів для залучення інвестицій на умовах державно-приватного партнерства, зокрема концесій, удосконалення механізмів лізингу транспортних засобів;
- удосконалення державної системи забезпечення безпеки на транспорті та формування системи державного нагляду за безпекою руху;
- створення законодавчо закріплених умов, що стимулюють інвестування в об'єкти транспортної інфраструктури;
- створення умов для стійкої економічної та технологічної інтеграції транспортного комплексу з основними вантажовідправниками, що може здійснюватися за рахунок інвестування підприємств секторів вітчизняної економіки, які споживають транспортні послуги, у розвиток останніх;

- розширення масштабів використання електронних документів у сфері вантажного транспорту та супроводу транспортних засобів шляхом впровадження систем супутникової радіонавігації;

- налагодження ефективної співпраці на регіональному рівні державних органів управління транспортними галузями з місцевими органами влади і приватним сектором з метою визначення оптимальних місць розташування складських приміщень мережі стратегічних логістичних центрів поблизу транспортних вузлів;

- здійснення розбудови і модернізації транспортної, складської інфраструктури, вантажних терміналів, перш за все контейнерних у морських портах, створення сприятливих технічних, правових, організаційних і фінансово-економічних умов розвитку інтермодальних перевезень, стратегічної мережі інтермодальних перевантажувальних пунктів, визначення інтермодальних контейнерних і контейнерних маршрутів у рамках МТК;

- розширення участі національних перевізників у міжнародних проектах щодо розбудови центральної осі Пан'європейської транспортної мережі;

- налагодження ефективного партнерства з країнами «п'яти морів» (Балтійського, Чорного, Середземного, Червоного та Перської затоки);

- забезпечення введення „єдиного вікна” для інтермодального транспорту, єдиного транспортного документа для всіх перевізників вантажів, розробки разом із сусідніми державами спільної технології транзитних перевезень та механізми встановлення наскрізних тарифів, що дозволить суттєво збільшити середню швидкість переміщення вантажів на напрямках МТК [12; 15].

Щодо третього стратегічного напрямку - забезпечення доступності та якості транспортних послуг населенню, то транспорт має забезпечувати доступність та якість транспортних послуг для усіх верств населення відповідно до соціальних стандартів. Реалізація цього напрямку полягає в забезпеченні умов для прискореного розвитку пасажирського транспорту загального користування, підвищення якості послуг пасажирського транспорту, удосконаленні державного регулювання послуг пасажирського транспорту.

Один з найактуальніших стратегічних напрямків розвитку транспортної системи України полягає в її подальшій активній інтеграції до європейської та світової транспортних систем та активізації розвитку експорту транспортних послуг.

Курс на європейську інтеграцію ставить принципово нові завдання щодо інтеграції транспортної системи України в Тран'європейську мережу (ТЄМ-Т), гармонізації законодавства та адаптації до європейських норм і стандартів. Основні шляхи інтеграції України до європейської транспортної системи з урахуванням загальних тенденцій розвитку євроінтеграційних процесів наведені на рис. 2.

Європейська інтеграція є одним з основних пріоритетів української державної політики. Проте транспортна система країни все ще не відповідає стандартам і вимогам ЄС і відзначається суттєвим відставанням щодо інфраструктури, обладнання і норм. Україна задекларувала готовність здійснити все можливе для модернізації своєї транспортної системи шляхом підписання та ратифікації низки відповідних міжнародних конвенцій, а також участі в міжнародних організаціях, гармонізації внутрішніх норм і стандартів щодо роботи транспорту з вимогами європейських *acquis communautaire*. Зближення українського права з *acquis communautaire* ЄС є не тільки інструментом поглиблення економічної кооперації з ЄС, але також важливим засобом підвищення подальшого розвитку України в цілому.

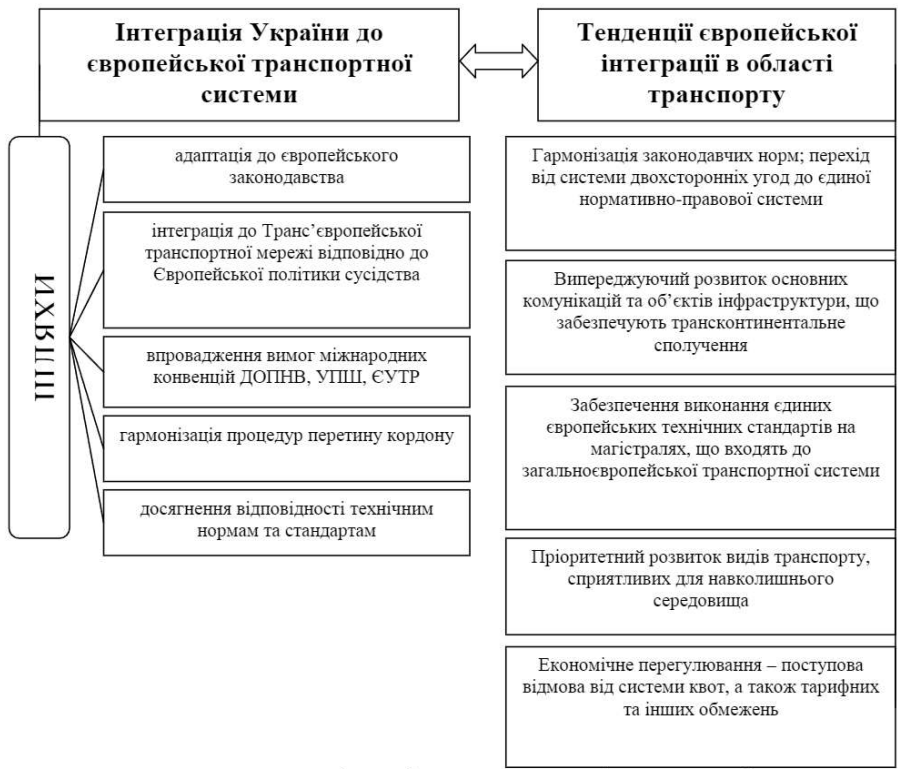


Рис. 2. Напрямки інтеграції України до європейської транспортної системи

Отже, відповідно до загальноєвропейських тенденцій інтеграції в області транспорту, що пов'язані зі створенням єдиної нормативно-правової системи регулювання транспортної системи, випереджаючим розвитком транспортних комунікацій у трансконтинентальному сполученні, формування єдиних стандартів та технічних умов здійснення перевезень, пріоритетним розвитком транспорту, що менш шкідливий для навколишнього середовища, інтеграція України до єдиної європейської транспортної системи є вагомим складовим елементом розвитку потенціалу транспортної системи України. Реалізація даної складової, як це зазначено на рисунку 2, можлива за умови поглибленого розвитку міжнародного співробітництва України з країнами ЄС у цій сфері. Отже, Україні належить реформувати свою транспортну систему та гармонізувати транспортне законодавство із відповідним законодавством Європейського Союзу, активізувати діяльність щодо розбудови інфраструктури Транс'європейської транспортної мережі відповідно до Європейської політики сусідства, щоб повністю використати транзитний потенціал та вигідне географічне розташування країни. Окрім перерахованих вище шляхів інтеграції до транспортної системи ЄС можна зазначити такі: розвиток інфраструктури (транспортної, митної, інформаційної тощо), посилення взаємодії транспортних систем, сприяння доступності транспортної професії та ринків перевезень, відкрита політика конкурентоспроможності, державна допомога та фіскальна гармонізація, статистика,

впровадження єдиних екологічних та соціальних вимог при реалізації потенціалу транспортної системи.

Міжнародні експерти доводять, що майбутня Угода про асоціацію між Україною та ЄС охоплюватиме такі сфери [12]:

- співробітництво з метою розвитку зазначених транс'європейських транспортних мереж (TEN-T), транснаціональних осей. Ця діяльність підтримуватиметься посиленою співпрацею та моніторинговими структурами (рамками), включаючи створення належних структур підтримки;

- приєднання до відповідних міжнародних транспортних конвенцій та угод, включаючи процедури забезпечення чіткого їх впровадження та ефективного виконання;

- забезпечення експлуатаційної сумісності (інтероперабельності) транспортних мереж;

- удосконалення технології перетину державного кордону України, подальший розвиток разом з ЄС спільних пунктів пропуску через державний кордон України;

- підтримка інтермодальності та співпраця у використанні космічних систем у рамках Угоди про співробітництво щодо цивільної глобальної навігаційної супутникової системи (ГНСС) між Європейським Співтовариством, його державами-членами та Україною, підписаної у 2005р.;

- укладання двосторонніх угод про транспортне сполучення (за видами транспорту) між Україною та державами - членами ЄС. Так званий «Порядок денний асоціації Україна – ЄС» містить положення про необхідність розроблення концепції державної політики сталого розвитку усіх видів транспорту, яка б узгоджувалась з Білою Книгою ЄС щодо транспорту. Реформування транспортної системи та інтеграція її з системою ЄС сприятиме збільшенню можливості доступу до ринків, зростанню обсягів перевезень та експорту транспортних послуг, притоку капіталу та загальній модернізації транспортної системи України;

У розвитку міжнародних транспортних коридорів Україна має можливість залучитися до розбудови нового міжконтинентального проекту «Євразія», що з'єднає країни Європи з азіяськими державами. Створюваний проект передбачає будівництво автомобільного шляху (вирішується питання щодо залізниці), який проходитиме з Європи через територію України у напрямку Російської Федерації, Казахстану, Китаю. Автотрасою переміщатимуть, насамперед, експортні та імпорتنі вантажі, а також пасажирів. Територією України магістраль проходитиме через Вінницю, Кіровоград, Донецьк, Луганськ до кордону з Російською Федерацією (Ізварино), далі територією РФ нижче Волгограду до кордону з Казахстаном, потім вище (північніше) Каспійського моря, північніше Аральського моря, обмине зону Байконуру, пройде південніше Балхашу до м.Урумча на кордоні з Китаєм, а цією країною - до Тихоокеанського узбережжя. До магістралі у всіх країнах приєднуюватимуться місцеві автошляхи, в тому числі в Україні – близько 70 % нових доріг, перелік яких затверджено Законом України «Про Генеральну схему планування території України».

Отже, підсумовуючи вище сказане, можна запропонувати такий механізм розробки та реалізації стратегії розвитку потенціалу транспортної системи України, що враховуватиме всі вище зазначені аспекти (рис. 3).

Таким чином, запропонований механізм розробки та реалізації стратегії потенціалу національної транспортної системи України містить стратегічну мету розвитку транспортної системи, основні завдання, що конкретизують мету, та реалізація яких сприятиме досягненню зазначеної мети, перелік не вирішених проблем

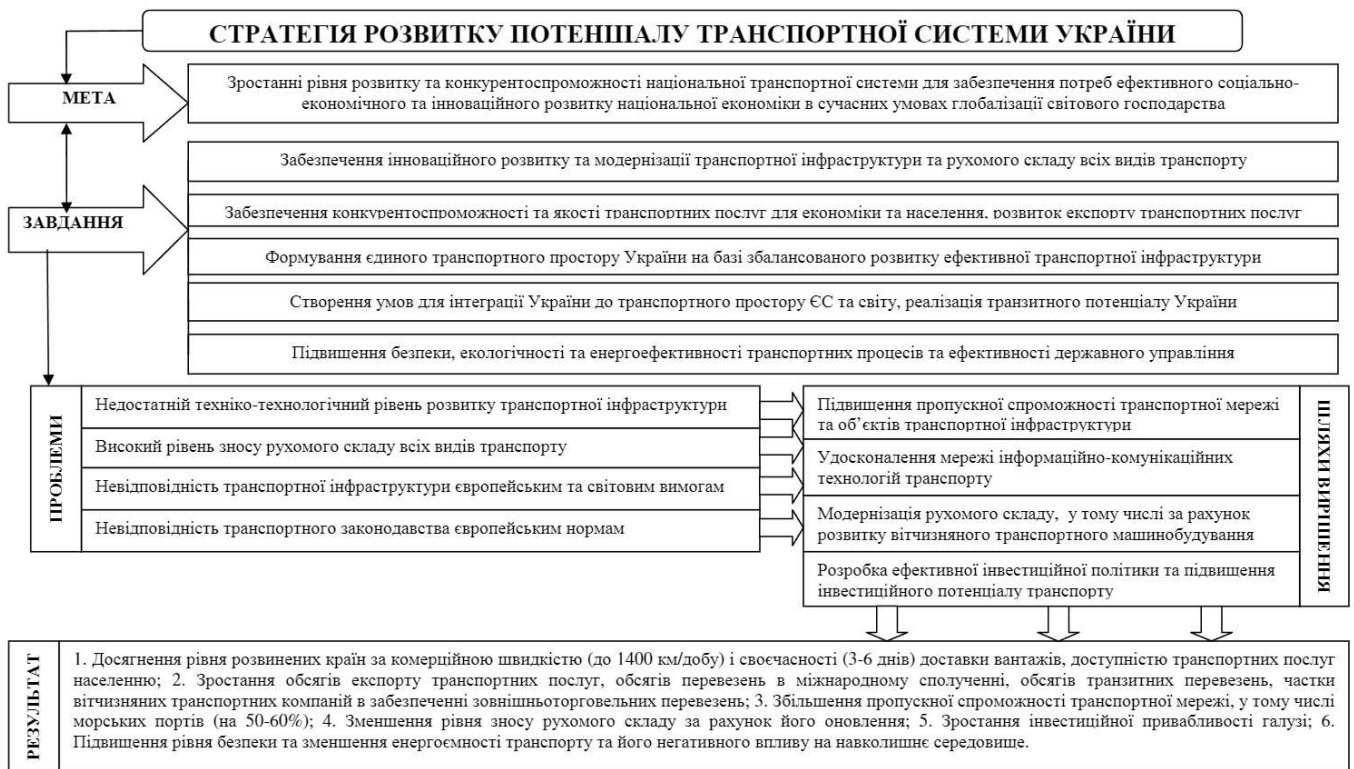


Рис. 3. Механізм розробки та реалізації стратегії розвитку потенціалу транспортної системи України

на сучасному етапі та загальні можливі шляхи їх вирішення, а також кінцеві результати за умови реалізації зазначених завдань та вирішення виділених проблем.

Основні завдання реалізації стратегічної мети розвитку транспортної системи перш за все можливі за умови відповідного фінансового забезпечення та ефективної інвестиційної політики, механізм реалізації якої, на наш погляд, повинен включати такі напрямки:

- використання різних джерел фінансування транспортної галузі: власні кошти підприємств, інвесторів, держаного бюджету, концесіонерів, кредитних ресурсів комерційних банків та міжнародних фінансових установ;
- впровадження механізму державно-приватного партнерства;
- інвестування в інноваційний розвиток та технологічну модернізацію транспорту;
- довгострокове пільгове кредитування у ресурсо та енергозберігаючі техніку та технології;
- розширення застосування принципів «користувач платить» та «забруднювач платить» під час користування транспортною інфраструктурою.

Висновки. Отже, реалізація стратегії розвитку транспортної системи України на довгострокову перспективу забезпечить перетворення транспорту на системоутворюючу галузь національної економіки, що розвиватиметься випереджуваними темпами. Формування єдиного транспортного простору, регіональна та міжнародна інтеграція національної транспортної системи забезпечить підвищення ефективності транспортних послуг, зростання обсягів їх експорту та підвищення рівня використання транзитного потенціалу. Транспортна система країни повністю задовольнятиме не тільки базовим потребам національної економіки та населення, але й відповідатиме світовим стандартам щодо швидкості, своєчасності, безпеки, екологічності транспортування та створюватиме умови для більш інтенсивного інноваційного розвитку країни.

Список використаної літератури

1. Блудова Т.В. Транзитний потенціал України: формування та розвиток: [моногр.] / Т.В. Блудова. – К.: НІМБ, 2006. – 276 с.
2. Босак О.М. Транзитний потенціал України: сучасний стан, проблеми та перспективи [електронний ресурс] / О.М. Босак. – Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Gileya/2011_47/Gileya47/P17_doc.pdf.
3. Винников В.В. Проблемы комплексного развития морского транспорта Украины: [моногр.] /В.В. Винников. - Одесса: ОНМА, 2005. – 300 с.
4. Державна комплексна програма розвитку авіаційного транспорту України на період до 2010р. [електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.asavia.org/avia/zakonodatelstvo>.
5. Державний комітет статистики [офіційний сайт]. – Режим доступу: www.ukrstat.gov.ua
6. Дятлова В.В. Використання потенціалу ТДК України при реалізації глобальної європейської стратегії // В.В. Дятлова, Д.В. Король // Перспективи розвитку економіки України в контексті європейської інтеграції. – Донецьк, 2009. - Т.Х, вип. 123. – С.83-91.
7. Котлубай О.М. Конкурентоспроможність та сталий розвиток морегосподарського комплексу України: [моногр.] /О.М. Котлубай. - Одеса: ПРРЕД НАНУ, 2011. - 427 с.
8. Макаренко М. Транспортний сектор економіки України: тенденції та проблеми розвитку /М. Макаренко, М. Цетов // Економіст. – 2007. - №6. – С.24-27.

9. Макогон Ю.В. Украина – морская держава: [моногр.] / Ю.В.Макогон, А.Ф. Лысый, Г.Г. Гаркуша, А.В. Грузан; [под ред. Ю.В.Макогона]. – Донецк: Ноулидж, 2010. – 391 с.
10. Пашенко Ю.Є. Транспортно-дорожній комплекс України в процесах міжнародної інтеграції: [моногр.] / Ю.Є Пашенко, О.І. Никифорок. - Ніжин: Аспект-Поліграф, 2008. – 192 с.
11. Прейгер Д. Перспективні шляхи та механізми інтеграції ринку транспортних послуг України до країн ЄС. Аналітична записка [електронний ресурс] / Д.Прейгер, О. Собкевич, О. Ємельянова. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/475/>
12. Прейгер Д.К. Реалізація потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку: [аналітична доповідь] / Д.К. Прейгер, О.В. Собкевич, О.Ю. Ємельянова. – К.: НІСД, 2011. – 37 с.
13. Примачев Н.Т. Торговые порты в системе международных транспортно-экономических связей: [моногр.] / Примачев Н.Т., Примачева Н.Н. – Одесса : Атограф, 2008. - 240 с.
14. Стратегія розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року. Схвалена Розпорядженням КМУ від 16.12.2009 № 1555-р. [електронний ресурс]. - Режим доступу: www.ugmk.info/download/1261743310.
15. Транспортна стратегія України на період до 2020 року [електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua>.
Стаття надійшла до редакції 16.10.2011

O. V. Savchuk, O. V. Zakharova

STRATEGIC DIRECTIONS OF THE POTENTIAL DEVELOPMENT OF THE UKRAINIAN TRANSPORT SYSTEM

The article is devoted to research of potential development of the Ukrainian national transport system. Particular attention is paid to the strategy development of the transport system of Ukraine, which combines the goal, objectives, challenges and direction for further development of national transport.

УДК 338.48

В. М. Мацука

МАСШТАБИ І СТРУКТУРА МІЖНАРОДНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ

Проаналізовано обсяги міжнародних туристичних потоків України, розглянуто структуру в'їзних (виїзних) туристичних потоків за мотивацією і країнами походження, визначено певні тенденції міжнародного туризму в Україні.

Ключові слова: туристичний бізнес, міжнародний туризм, туристичний потік, в'їзний туризм, виїзний туризм.

Туристичний бізнес в Україні знаходиться на стадії становлення. Стан ринку туристичних послуг визначається соціально-економічними і політичними процесами, які відбуваються в країні, відтворюючи хід реформування суспільного життя. Україна належить до країн, де туризм як активний спосіб проведення дозвілля заохочувався