

11. Функции и стадии миграционного процесса. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.ifapcom.ru/files/Monitoring/ganifaeva-migration.pdf> . – Дата доступа 15.03.2015.
12. Модели миграционных процессов. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://voluntary.ru/dictionary/949/word/modeli-migracionyh-procesov> . – Дата доступа 16.03.2015.
13. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://peoplemov.in> . – Дата доступа 15.03.2015.

ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА ЧЕРНОВИЦКОЙ ОБЛАСТИ: СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

Пилипец А.В.

*Черновицкий национальный университет им. Юрия Федьковича,
г. Черновцы*

E-mail: pylypets.94@gmail.com

Транспорт является одним из важнейших звеньев в сфере туризма. Именно транспорт активно используется для создания туристического пакета: 1) как основной способ добраться до объекта, города, региона или страны, и как способ главного передвижения между историко-культурными объектами; 2) как дополнительный способ, который выражается в виде трансферов с места прибытия к месту проживания (размещения). Существенные внутренние территориальные различия в природных, экономических, социальных, исторических условиях различных регионов, своеобразие специализации и структуры их хозяйств выступают объективной основой проявления закономерностей территориальной организации общества и влияют на территориальную организацию транспортного комплекса [2].

Черновицкая область относится к категории регионов, где наблюдается высокий коэффициент транзитности, поскольку является пограничной. Черновицкая область занимает выгодное транспортно-географическое положение, имеет достаточно плотную сеть железных и автомобильных дорог, трубопроводов и линий электропередач. Областной центр имеет удобное железнодорожное сообщение с европейскими столицами: Бухарестом, Софией, Белградом, Москвой.

Транспортная система Черновицкого региона является важным инструментом достижения социальных, экономических, внешнеполитиче-

ских и других целей, а главное, она является залогом эффективного развития экскурсионного туризма 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, однако по качественным показателям она не соответствует международным стандартам. Поэтому актуальным является дальнейшее изучение преимуществ и недостатков функционирования транспортной системы региона, а также исследование возможностей для дальнейшего повышения качества внутренних и транзитных перевозок по территории региона, который непосредственно граничит со странами Европейского Союза и обеспечения надлежащего уровня транспортного обслуживания.

По данным главного управления статистики в Черновицкой области за 2013-2015 годы перевозки пассажирским транспортом (троллейбусным, автомобильным, авиационным и железнодорожным) уменьшился на 7,8%, однако пассажирооборот увеличился на 9,3%.

С целью повышения эффективности функционирования транспортного комплекса региона, обеспечение высокого качества и скорости обслуживания внутренних, внешних и транзитных перевозок, интеграции региона в европейскую транспортную систему, можно определить следующие *основные перспективные направления развития транспортной системы Черновицкой области*: 1) приведение нормативно-правовой базы в соответствие с международными нормами; 2) участие в развитии и расширении международных транспортных коридоров; 3) развитие и обновление пунктов пропуска через государственную границу; 4) упрощение процедуры пересечения государственной границы; 5) модернизация транспортной инфраструктуры; 6) создание логистических центров и внедрение современных технологий, обеспечивающих их эффективное функционирование.

Существенное значение в повышении качества как внутренних, так и внешних, транзитных автомобильных перевозок в области имеет реализация Государственной программы развития автомобильных дорог общего пользования на 2012-2017 годы. Целью программы является повышение безопасности движения, скорости, комфортности и экономичности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом; обеспечение планомерного развития сети автомобильных дорог; улучшение технических показателей, повышение конкурентоспособности автомобильных дорог по обеспечению транзитных перевозок и развития автомобильного туризма [1]. Дальнейшее функционирование транспортной системы Черновицкой

области должно быть направлено на эффективное использование внешних возможностей и внутренних преимуществ, также одновременно должны устраняться угрозы и недостатки ее развития, для того чтобы предоставлять качественное обслуживание в регионе. Важную роль будет играть реализация отраслевых региональных программ, направленных на решение основных проблем функционирования отдельных видов транспорта в регионе и совершенствования транспортного обслуживания внутри региональных и международных перевозок в регионе.

Литература

1. Главное управление статистики в Черновицкой области, (Транспорт и связь) [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://oblstat.cv.ukrtel.net/statinf/transp.html>.
2. Пикулик А.Б. Приоритетные направления развития транспортной системы Западного региона Украины в условиях европейской интеграции. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Nvnu/ekonomika/2008>.

СТРУКТУРНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ В ТОПЛИВНО-ЭНЕРГЕТИЧЕСКОМ КОМПЛЕКСЕ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА

Рожко О.Д.

Белорусский государственный университет, г. Минск

E-mail: rozhkolga@gmail.com

Топливные ресурсы играют очень важную роль в экономике Европы. Валовое внутреннее потребление энергии в ЕС-28 в 2012 году составило 1,68 миллиардов тонн нефтяного эквивалента. Потребление электроэнергии странами ЕС оставалось относительно неизменным в период с 2003 по 2008 годы, и снизилось на 5,8% в 2009 году; большую часть этих изменений можно отнести к более низкому уровню экономической активности в результате финансово-экономического кризиса, а не сдвигу в структуре потребления энергии.

Валовое внутреннее потребление каждого государства-члена ЕС зависит в значительной степени от структуры его энергетической системы, наличия природных ресурсов для производства первичной энергии и уровня развития каждой экономики. Это справедливо не только для традиционных видов топлива и ядерной энергии, но также и для возобновляемых источников энергии.

В соответствии с данными, в целом по ЕС-28, валовое внутреннее потребление энергии снизилось во всех странах-членах ЕС в 2009 году. По-