

ТЕХНІЧНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЯК ФАКТОР ІНТЕГРАЦІЇ ТА ЗАСІБ ВИХОДУ УКРАЇНСЬКОГО ПРОДУКТУ НА ЄВРОПЕЙСЬКИЙ РИНОК

Угода про асоціацію з Європейським Союзом передбачає не тільки тісну співпрацю, але і майбутнє входження України до лав Європейських держав, становлення та визнання України на новому рівні відносин – економічних, політичних, суспільних та інших.

Проте процес становлення рівноправним членом та учасником Європейського Союзу передбачає трансформацію нашої держави, її якісний ріст до високих вимог та потреб західних партнерів, що, по суті, перенесе нас на зовсім новий рівень розвитку економічно-суспільного життя.

Такі перетворення передбачені угодою, вони є не тільки бажаними нами але й обов'язковими, і звісно будуть мати свої особливості, проблеми, та наслідки. Я пропоную розглянути технічне регулювання як одну з найяскравіших та вкрай важливих сторін таких перетворень.

Отже у рамках угоди передбачається підтримка України як учасника у відповідних міжнародних організаціях, допомога у створенні інфраструктури стандартизації якісно нового та вищого рівня від наявного на даний момент, розбудови таких систем як метрологія та акредитація включно з оцінкою відповідності та створенню важелів ринкового нагляду.

Зі сторони ЄС можна побачити розуміння що такі перетворення не можливо провести в короткі строки і тому дозволяється поступове та гнучке досягнення відповідності національної системи до системи технічних регламентів Європейського Союзу, передання досвіду їх практик.

А саме: упродовж першого року з набуття чинності Угоди Україна має досягти гармонізації за такими пунктами як :

- 1) загальна безпека продуктів;
- 2) загальні вимоги для акредитації та ринкового нагляду;
- 3) торгівля продукцією;
- 4) система маркетингу продукції;
- 5) одиниці виміру і відповідальність за дефектну продукцію;

Також до п'яти років ми беремо на себе відповідальність за гармонізацію законодавства України відповідно до двадцяти семи сферам із відповідним законодавством ЄС.

Україна братиме повноцінну участь у роботі європейських та міжнародних організацій, що займаються формуванням та реалізують системи технічного регулювання, що дасть можливість впливати на рівних правах на ці процеси.

Також не буде ціленаправленого готування, приймання чи застосування вимог до маркування та етикетування для запобігання створенню зайвих перешкоду міжнародній торгівлі, і обов'язковими будуть лише ті вимоги що є необхідними для гармоніювання з законодавством ЄС.

Україна зобов'язалась утримуватись від внесення змін до горизонтального й галузевого законодавства, зазначеного в Угоді, крім тих випадків, коли такі зміни необхідні для приведення його у відповідність до законодавства ЄС та забезпечення такої відповідності в майбутньому. Таким чином, Україна матиме систему технічного регулювання, загальні принципи якої та механізми регулювання щодо певних товарів/секторів, будуть повністю узгоджені з європейськими нормами та процедурами.

Таким чином зміцнення співробітництва між Україною та Європейським союзом у сфері технічного регулювання дасть можливість до реформування, підвищення якості та ефективності адміністративних послуг і зменшенню витрат підприємництва.

Розглядаючи поступове зближення України та ЄС, переходу на нові стандарти ми стикаємося з різними викликами та проблемами.

Ось наприклад: виробник буде змушений збільшити свої витрати задля адаптації до нових принципів технічного регулювання, а також стандартизації та інших вимог. За для вирішення даного питання був впроваджений спеціальний перехідний період що дасть змогу зменшити фінансове навантаження та розбити його на поступові кроки. Також можна стверджувати, що багато підприємств вже були готові до такого повороту подій, адже приготування до вступу, тимчасові програми співпраці давали ясно зрозуміти що такий розвиток подій є неunikним.

В результаті такого переходу ми отримаєм змогу виходу не тільки на європейські, але і на світові ринки, адже подібні або такі самі вимоги є поширені і прийнятні в багатьох країнах світу.

Також потрібно зазначити високий ступінь захисту прав споживачів, забезпечення високого ступеня безпеки товарів та послуг, їх гарантій. Само собою тут відбудеться певний процес «природнього відбору» при якому слабкі і не підготовлені виробники зникнуть з ринку, як національні так і закордонні. Тут залишається сподіватися що використання більш якісних товарів зкомпенсує більш частіші витрати на дешеві товари, і таким чином не відобразиться на фінансовому стані більшості населення.

Також за дотриманням положень Угоди ми отримуємо шанс остаточно вибрати вектор своєї інтеграції, пришвидшити його і на кінець вдало завершити, що в свою чергу полегшить життя як приватному сектору так державному. Дасть змогу подальшого постійного та рівномірного розвитку, а не ривків котрі часто дезорієнтували та вимагали екстрених витрат та впроваджень важелів впливу.

Ми отримуємо можливість змінити ситуацію коли імпортований продукт часто перевершує вітчизняний і тому населення надає йому перевагу. Тобто та ніша що уже зайнята імпортованими продуктами не буде пересичуватися більше ніж уже є в наслідок попередньо підписаними угодами. Національний виробник отримує шанс виходу на різні, раніше не досяжні, ринки, що забезпечується як високою якістю та відповідністю продукції так і квотами, а ще і можливість відіграти частину внутрішнього ринку в імпорту за кошт підняття вітчизняного товару в якості.

АКРОМ РУЗИБАЕВ
Науковий керівник:
к.е.н., доцент Уніят А. В.

ТРАНСКОНДОРНЕ СПІВРОБІТНИЦТВО УКРАЇНИ У КОНТЕКСТІ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ІНТЕГРАЦІЇ

Транспортний сектор України сьогодні – це значний і важливий сегмент економіки країни. Частка транспортного сектора у валовому внутрішньому продукті України складає близько 10%. Чисельність зайнятих працівників у цій галузі становить майже 7% від загальної кількості зайнятого населення. Україна володіє 21,9 тис. км. залізниць, 169,4 тис. км. автомобільних доріг, майже 2,2 тис. км. внутрішніх водних шляхів, 18 морських та 10 річкових портів, 36 аеропортів [9, С.16].

Головними проблемами транспортного комплексу України можна назвати те, що повсякчасно погіршуються соціальні стандарти якості пасажирських перевезень за такими показниками, як регулярність руху, безпека руху, наповненість транспортного засобу, забезпечення міським електротранспортом та автобусами великої місткості.

Важливим аспектом у розвитку транспортної системи України, є високий коефіцієнт транзитності України, один з найвищих в світі. Геостратегічне положення між країнами Європи, Азії та Близького Сходу дозволяє їй бути вигідним транзитним мостом для перевезень товарів та пасажирів. Прикладом того, яку вагу можуть мати доходи від транзиту є той факт, що біля ¼ ВВП Латвії становлять саме доходи від транзиту.

Серед найбільших постачальників транспортних послуг в Україну за даними 2009 р. – РФ (частка складає майже 30%), Великобританія (8,6%), Німеччина (близько 5%), Швейцарія