

*Коцур С.
студентка*

*Тернопільський національний економічний університет,
Науковий керівник: Чайковський Я. І.
к.е.н., доцент кафедри банківської справи,*

ЄВРОІНТЕГРАЦІЯ УКРАЇНИ У СВІТОВУ ТРАСПОРТНУ СИСТЕМУ

Реалізація євроінтеграційних планів України в економічній сфері базується на двосторонніх домовленостях з ЄС щодо гармонізації секторального законодавства, правил і технічних стандартів. У цьому контексті розвиток транспортного сектору України є пріоритетним, що визначається вигідним географічним розташуванням країни. Євроінтеграційна співпраця транспортного сектора для України є соціально-економічним пріоритетом на майбутні періоди розвитку євроінтеграційних процесів.

Метою тез є дослідження сучасного розвитку маркетингу у сфері громадського транспорту у координатах «Україна – ЄС».

Прагнення України до інтеграції в Європейську і світову транспортні системи вимагає реформування залізничної галузі з огляду наближення українського законодавства до європейського. Відповідно до законодавства ЄС у кожній країні-члені має бути утворений незалежний регуляторний орган, який гарантуватиме справедливі умови доступу до залізничної мережі та окремий орган, що виконує функції з розподілу потужностей інфраструктури [2]. Адже, згідно з Директивою ЄС «Про розвиток залізниць в державах-членах ЄС» відкритий доступ до інфраструктури залізниць забезпечить можливість діяльності нових підприємств, які пропонують нові і більш якісні послуги. Конкуренція сприятиме поліпшенню діяльності обслуговуючих підприємств. Дана директива вимагає розглядати залізницю як компанію, тому вона повинна бути незалежною від державної влади [1]. Найперше потрібно розмежувати управління залізничною інфраструктурою та здійснення перевезень – вести окремий бухгалтерський облік для обох видів діяльності, не використовувати держані кошти виділені на один вид діяльності для потреб іншого, створити рівні умови доступу до інфраструктури різних суб'єктів ринку [1]. Таке розмежування дає змогу відкрити залізничну інфраструктуру для всіх, хто виконавши певні вимоги захоче надати транспортні послуги.

В Україні залізничний транспорт знаходиться в державній власності. Звичайно ж, як свідчить міжнародний досвід в секторі пасажирських перевезень повна передача інфраструктури залізниць в приватні руки є негативним фактором для розвитку залізничного транспорту. Але ринковий механізм вимагає здорової конкуренції, яка можлива лише при вільному доступі до інфраструктури залізничного транспорту усіх користувачів ринку [3]. Поступово потрібно відходити від монопольної власності залізничним транспортом в бік корпоратизації. Корпорації в розвинених країнах проводять політику на залучення акцій інших національних операторів та компаній на світовому ринку, вони приділяють велику увагу комерційній діяльності залізничного транспорту

[3]. Базовим документом, на який опирається в реформуванні залізничної галузі Євросоюз є «Біла книга». Одне з головних завдань цього нормативу є збільшення частки залізничного транспорту в пасажирських і вантажних перевезеннях. Тут визначені напрямки транспортної політики ЄС, основними з яких є насамперед відмова від перехресного фінансування пасажирських перевезень, вільний доступ до інфраструктури та державне її фінансування, санація фінансів залізниць та списання боргів.

З метою спрощення операцій пов'язаних з міжнародними перевезеннями та наближення до ринку ЄС Україна приєдналась до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ), яка регламентує технічні стандарти і єдині технічні приписи щодо залізничного транспорту [2]. Вона вимагає модернізацію технічних стандартів галузі в Україні. Але зважаючи на те, що для беззаперечного виконання даної конвенції необхідно створити певні передумови, тобто наблизити стандарти життя до європейського рівня, в законі України «Про приєднання до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ)» зазначено певні застереження, щодо реалізації конвенції в Україні. Для підтримки України в переході до нових європейських норм було створено проект ЄС «Приєднання до/та імплементація Україною міжнародних угод та конвенцій у галузі транспорту»[4]. Таким чином, реструктуризація залізничного транспорту сприятиме досягненню Україною світових стандартів на ринку транспортних послуг. Реформування приведе до позитивних соціально-економічних результатів, стане вирішальним кроком на шляху прискорення економічного зростання країни, підвищення ефективності і якості транспортного обслуговування. Це і буде істотним поштовхом у розвитку інтеграційних процесів галузі національної залізничної транспортної системи в європейську.

Можна стверджувати, що євроінтеграція для України є багатоаспектним процесом, який передбачає переш за все зміни та адаптацію транспортного сектора до європейських стандартів в середині країни. Запропонований комплексний підхід до євроінтеграційних процесів в транспортному секторі України сприятиме становленню та розвитку світового транспортного ринку, підвищенню конкурентоспроможності підприємств, безпеки, екологічності, якості та доступності транспортних послуг.

Список використаних джерел:

1. Амоша О.І. Європейський досвід забезпечення ефективного функціонування підприємств міського пасажирського транспорту / О.І. Амоша, О.С. Філіппова // Економіка будівництва і міського господарства. – 2010. – № 4. – с. 179 – 189.

2. Димченко О.В. Обґрунтування тенденцій розвитку підприємств міського електричного транспорту у контексті євроінтеграційних процесів в Україні / О.В. Димченко, А.С. Круду // Комунальне господарство міст: наук./техн. зб. Сер. Економічні науки. – Х.: ХНАМГ. – 2014. – Вип. 133. – с. 3 – 9.

3. Інформаційний бюлетень з євроінтеграційних питань / Кабінет Міністрів України. – 2013. – № 8 (жовтень). – с.49.

4. Стрілець А. І. Євроінтеграція як стратегічний напрямок розвитку залізничного транспорту України / А. І. Стрілець, А. Ю. Реброва // Збірник

наукових праць Державного економіко/технологічного університету транспорту.
Сер.: Економіка і управління. – 2013. – Вип. 26. — с. 128 – 133.