

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

(3,6%), Польща (3,35%), США (понад 3%). З більшістю партнерів Україна зберігає позитивне сальдо торгівлі транспортними послугами (від'ємне сальдо склалося у 2009 р. з Румунією – понад 6,6 млн. дол. США, Польщею – близько 0,7 млн. дол. США, Бахрейном, Чеською Республікою – відповідно 0,55 і 0,43 млн. дол. США та ін.).

- Неєфективна система фінансування розвитку транспортної інфраструктури. Так, усі національні залізничні дороги фінансуються за рахунок коштів, що надходять з бюджету. Це не забезпечує рівних умов функціонування для усіх економічних суб'єктів. [13]

Вантажооборот України за видами транспорту з 1940–2011 р., млн. т/км. представлено на рис. 1.

Україна має одну з найбільш розвинених у Європі мережу залізниць, її експлуатаційна довжина становить близько 22 тис. км. Залізниці України взаємодіють із залізницями 7 сусідніх країн через 56 пунктів перетину кордону та з 13 основними морськими портами Чорного та Азовського морів та р. Дунай. В Україні шість залізниць об'єднані департаментом «Укрзалізниця», в тому числі 900 лінійних підприємств для перевезень на магістралі з експлуатаційною довжиною 22,8 тис. км, з них електрифіковано – 8,3 тис. км. [8, С.15].

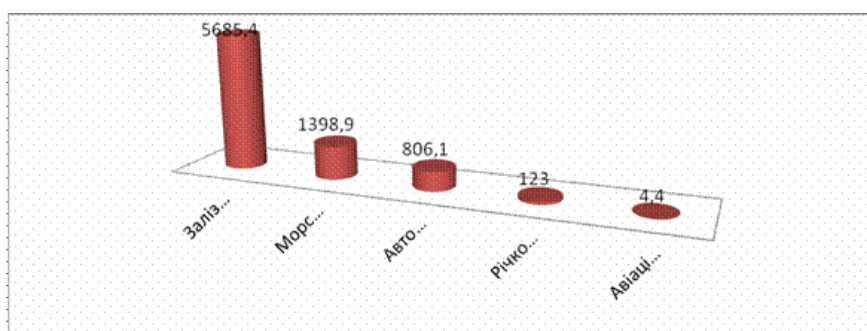


Рис. 1. Вантажооборот України за видами транспорту з 1940–2014 р., млн. т/км. [15]

Сьогодні повітряний транспорт та пов'язана з ним наземна інфраструктура, а це 80 авіакомпаній, 40 аеропортів та аеродроми цивільної авіації, мають значний вплив на розвиток ринку пасажирських перевезень, торгівлю та економіку. Українська авіаційна транспортна система знаходиться на шляху інтеграції до загальноєвропейської. Для упровадження в Україні програми «Єдиного європейського неба» приведено у відповідність із стандартами Євро контролю систему стягнення аеронавігаційних зборів, автоматизовано всі районні центри управління повітряним рухом. Інтеграція у Спільний авіаційний простір, що передбачає адаптацію системи економічного регулювання авіаційних перевезень до європейського законодавства.

Річковий транспорт України представлений міжгалузевим державним об'єднанням "Укррічфлот", яке реформувалося в акціонерну судноплавну компанію, що складається з Головного підприємства та 290 структурних одиниць. Річковим транспортом України перевозяться вантажі Дніпром, Дунаєм, Чорним і Середземним морями із заходу у річкові порти Румунії, Німеччини, Угорщини, Австрії, а також морські порти Туреччини, Греції, Туреччини, Греції, Ізраїлю, Франції, Італії.

Перспективним напрямом співробітництва України і ЄС є залучення додаткових обсягів транзитних вантажопотоків через територію України та розгалуження мережі МТК за рахунок нових напрямів руху (Європа - Кавказ-Азія з розгалуженням автомобільної магістралі Будапешт – Білгород-Дністровський - Одеса з виходом на мостовий перехід через Керченську переправу на Південь Росії і на Кавказ), ТРАСЕКА (Великий шовковий шлях), Чорне море – Балтійське море з залученням додаткових вантажопотоків з Туреччини (у прямому напрямі) та Скандинавських країн (у зворотному напрямі), використання водних шляхів р. Дніпро та виходу через Волго-Донський напрям до Каспійського моря і участь у реалізації міжнародного транспортного коридору «Північ-Південь».

Зростання обсягів торгівлі ЄС з Китаєм, Росією та Індією обумовило ініціювання Китаєм будівництва високошвидкісної залізничної магістралі з Європи до Китаю [14].

Очікується, що перша транснаціональна магістраль пройде маршрутом Лондон – Париж – Берлін – Варшава – Київ – Існують можливості співробітництва України з країнами ЄС у розвитку транс'європейських транспортних мереж (TEN-T), транснаціональних осей. Європейський Союз ухвалив програму TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK POLICY (TEN-T), спрямовану на утворення окремої мультимодальної мережі, яка об'єднає наземний, морський, повітряний транспорт. Одночасно ЄС здійснює реалізацію 30 пріоритетних проектів (осей), частину з яких уже завершено.

Євроінтеграційне реформування ринку послуг водного транспорту вимагає нарощування конкурентоспроможного вітчизняного пасажирського і вантажного флоту для активізації перевезень в басейнах Чорного й Азовського морів, Дунаю, Дніпра (з майбутнім використанням внутрішньої річкової системи РФ), збільшення пропускних спроможностей морських та річкових портів (першочерговим вбачається доцільність розбудови нового контейнерного терміналу Одеського МТП на Карантинному молу; а також у порту «Южний»). Необхідно виконати роботи з днопоглиблення підхідного каналу і акваторії в цьому порту, що дасть можливість приймати повністю завантажені великогабаритні нафтові танкери та суховантажні реалізувати другу чергу глибоководного суднового ходу (ГСХ) р. Дунай-Чорне море; разом з Румунією збудувати поромну переправу через р. Дунай у нижній частині його течії; Збільшується пропускна спроможність каналу Дунай – Чорне море, відповідно, зростає вантажопотік, що сприяє з'єднанню Транс'європейської транспортної мережі з українською національною мережею та МТК № 7, що проходить через територію України.

Підготовка і реалізація поглибленої та всеохоплюючої Угоди про асоціацію з ЄС передбачає протягом 10-15 років перехідного періоду здійснити укладання та реалізацію двосторонніх угод між Україною та країнами Європейського Союзу про співробітництво, в тому числі у сфері транспорту, які мають готуватися із врахуванням умов постійної трансформації європейської транспортної політики під впливом викликів сучасного світу та інтенсивного розвитку світової торгівлі.

До пріоритетних напрямів співробітництва України та ЄС у галузі транспорту належать:

- розвиток транспортної інфраструктури України та її інтеграція до загальноєвропейської транспортної системи.

ЛІТЕРАТУРА

1. Дикаль В., Креймер В. *Эффективность транспортных систем* // *Бизнес-Информ.* – 1998. – № 12.

2. Кузьменко Ю. А. *Глобализационные процессы мировой экономики, влияющие на функционирование международной транспортной системы* / Ю. А. Кузьменко // *Вісник економіки транспорту і промисловості.* – 2010. – № 36. – С. 35–37.

3. Захарова О. *В Особливості процесу інтеграції національних транспортних систем до світового господарства* [Електронний ресурс].- Режим доступу: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/prvs/2007_3/1294.pdf.

4. Корнійко Я. Р. *Сучасний розвиток транспортної системи України* [Електронний ресурс].- Режим доступу: jrn1.nau.edu.ua.

5. Мандрик І. П., Маковецька Л. О. *Перспективні напрями розвитку транспортної системи України в контексті процесів європейської інтеграції.*

РІТА ТИРЧИК

Науковий керівник:

к.е.н., доцент Уніят А. В.

КУРС ВАЛЮТ ТА ЙОГО ВПЛИВ НА МІЖНАРОДНУ ТОРГІВЛЮ

Глобальна фінансова криза, яка охопила світ, створила значні труднощі для економічного розвитку більшості країн світу, спровокувавши різкий перелив капіталів із одних ринків на інші, обвальне падіння вартості цінних паперів і валютних курсів. Ці