

4. Податкове регулювання соціального розвитку: світовий досвід та тенденції в Україні: Монографія / Ю. Б. Іванов, О. М. Тищенко, О. В. Грачов та ін.; за заг. ред. Ю. Б. Іванова. – Х.: ВД «ІНЖЕК», 2012. – 423 с.

5. Розвиток людського капіталу [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://razumkov.org.ua/uploads/article/2018_LUD_KAPITAL.pdf

Кучер М.О., магістр
Науковий керівник: Дяченко Т.О., к.е.н., доцент
Національний транспортний університет
м. Київ, Україна

ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ПІДПРИЄМСТВ МАЛОГО БІЗНЕСУ В СФЕРІ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Пріоритетні напрями структурної перебудови транспортного комплексу України передбачають: формування і розвиток ринкового середовища в транспортно-дорожньому комплексі при державному економічному регулюванні; технічну і технологічну модернізацію транспорту на базі науково-технічного прогресу для підвищення рівня і якості транспортного обслуговування економіки з врахуванням зміни структури вантажопотоків; нову економічну політику, яка забезпечить скорочення витрат, підвищення прибутку та рентабельності транспортних підприємств; економію та раціональне використання паливо-енергетичних ресурсів; вирішення соціальних проблем на транспорті; створення системи нормативно-правового забезпечення розвитку і функціонування транспорту для вирішення вказаних завдань.

Використання системного аналізу бізнес-процесів у практиці управління підприємствами малого бізнесу з надання послуг у сфері міжнародних перевезень може служити основою для багатьох потенційно значущих рішень і дій керівництва. Формалізація бізнес-процесів на підприємствах дозволяє, з однієї сторони, їх моделювати та вдосконалювати і тим самим впливати на внутрішнє середовище підприємства, а з іншої - істотно підвищити прозорість і ефективність бізнесу загалом. Побудована за цими принципами інформаційна модель управління розвитком підприємства з надання послуг в сфері міжнародних вантажних перевезень може бути не тільки прибутковою, але і високоефективною, гнучкою, що зможе швидко адаптуватися до змін зовнішнього середовища [3].

Традиційно міжнародна торгівля базується на передачі від продавця покупцю не лише товару, але й повного пакета товаросупровідних документів. Передача належних транспортних документів має важливе значення для виконання міжнародних договорів купівлі-продажу (зокрема, контрактів на умовах FOB та CIF).

Підготовка, передача і перевірка документів вимагає часу та здійснення витрат від сторін контрактів. До того ж документи можуть містити недоліки, помилки та навіть бути сфальсифікованими. Серйозні проблеми можуть виникнути, якщо, наприклад, теплохід прибуває у порт розвантаження, до того як

документи по ланцюгу продавців, покупців та їхніх банків були отримані кінцевим покупцем товару.

Українські експортери та їхні контрагенти можуть уникнути й подолати зазначені труднощі під час виконання міжнародних договорів постачання. Розвиток сучасних блокчейн-технологій гарантує безпечну та надійну передачу електронних записів. Для спрощення міжнародної торгівлі урядам усіх країн потрібно визнати та розвивати блокчейн-системи в міжнародній торгівлі й банківській практиці. Всім учасникам ланцюгу постачання товарів, у тому числі виробничим підприємствам, торговим компаніям, перевізникам та інспекційним компаніям, страховим компаніям і банкам, потрібно активно реєструватися та впроваджувати торгівлю з використанням профільних інноваційних торгових платформ [2].

При моніторингу проблем системи надання послуг з вантажних міжнародних перевезень, якими є ціноутворення і цінова політика, необхідно враховувати ряд принципових особливостей, характерних для становлення цього ринку, у тому числі практику, коли маркетинг використовується як засіб прискорення і розширення реалізації послуг із міжнародних перевезень вантажів, завоювання більшої частки на ринку при наявності серйозної конкуренції між перевізниками. У ході дослідження особливу увагу варто приділити ціноутворенню. Основним етапом удосконалення ціноутворення є розробка фіксованої, вільної і спеціальної ціни, а також комплексу заходів щодо залучення постійної клієнтури з урахуванням всіх зовнішніх і внутрішніх чинників впливу.

Для українських підприємств, що спеціалізуються на експорті, міжнародних перевезеннях відкриваються нові можливості для збільшення обігу та прибутків. З метою сприяння такому амбітному плану необхідно не тільки удосконалити законодавчу, а також зібрати групу компетентних юристів, які мають досвід у міжнародних інвестиціях, будівництві та розвитку інфраструктури.

Економіка України базується переважно на зовнішній торгівлі, оскільки країна не має значного внутрішнього ринку. Українські підприємства продовжуватимуть відчувати на собі всі загальносвітові тенденції та будуть протистояти багатьом іншим ризикам, що виникнуть. Однак українським підприємствам потрібно шукати можливості за межами своїх кордонів і диверсифікувати свої торгові операції. Міжнародна торгівля може містити дуже серйозні ризики, але в будь-якому випадку продовжить розвиватися. Для охочих продавати свою продукцію на міжнародному ринку одним з найголовніших питань залишається пристосування до нових змін у правовому регулюванні міжнародної торгівлі, що стає все більш нестабільним і складним у зв'язку зі змінами у глобальній політиці та безпеці [1].

Сьогодні на ринку України присутні багато виробників відповідного програмного забезпечення, однак лише невелика кількість здатні забезпечити повний спектр необхідних послуг, а саме: забезпечення вчасної доставки, оптимізація маршрутів руху, використання існуючого програмного забезпечення через мобільний додаток.

Мурашина логістика – це сервіс, покликаний автоматизувати логістику, планування маршрутів і скоротити різні витрати. Він розроблений для компаній, бізнес-процеси яких пов'язані з наданням або використанням транспортних послуг: дистриб'юторських компаній; кур'єрських служб; Інтернет магазинів; інших підприємств, які здійснюють доставку внутрішньо міську або регіональну і використовують власний або найманий транспорт [3].

Сервіс служить для вирішення двох основних завдань: зменшення фінансових втрат за допомогою формування оптимальних маршрутів руху; організація робочого місця логіста з можливістю контролю його роботи.

Додаткові можливості:

- наочне відображення об'єктів на карті;
- розрахунок оптимальних маршрутів доставки з урахуванням ряду заданих параметрів;
- визначення необхідної кількості машин для виконання замовлень на доставку;
- відстеження фактичного маршруту і контроль кілометражу;
- формування план-факт аналізу роботи водія на маршруті;
- обмін даними з обліковою системою користувача;
- оперативна та аналітична звітність.

Використання даного інформаційного продукту буде мати найбільший ефект лише після налаштування продукту під реальні умови та особливості конкретного транспортного підприємства.

Відносини транспортувальників з різних галузей передбачають співпрацю між представниками різних галузей транспортної системи і складають інтермодальні перевезення. Такі перевезення є складним утворенням і вимагають координації фахівців різних профілів та видів транспорту.

Міжфірмовий рівень транспортної системи передбачає співпрацю між окремими підприємствами і в межах країни і у міжнародному середовищі. Це співпраця між замовниками транспортних послуг та безпосередніми перевізниками. Цей рівень відносин є найбільш поширеним та базовим у формуванні світової та національної транспортної систем.

Висновок. Отже, різні рівні відносин транспортної системи передбачають базування конкретних дій у сфері надання якісних послуг перевезення. Ці дії мають сприяти якісному процесу транспортування. Зазначимо, що напрямом розвитку транспортної системи є формування міжрівневих зв'язків. Такий напрям співпраці є перспективним та таким, що визначатиме якість відносин у транспортній сфері як окремих країн, так і світу в цілому.

Список використаних джерел:

1. Брайковська А. Дослідження особливостей формування ринку транспортних послуг як середовища функціонування підприємств транспорту // Економіст №9–2012 – С. 50–54
2. Вовк Ю. Аналіз стану транспортної системи України та перспективи її розвитку [Електронний ресурс] / Юрій Вовк // Соціально-економічні проблеми і держава. – 2015. – Вип. 2 (13). – С. 5–15.
3. Почужевський О. Д. Оптимізація транспортної системи підприємства шляхом використання он-лайн сервісу «Муравьиная логистика» / О. Д. Почужевський, О. П. Матвійчук

// Проблеми енергоресурсозбереження в промисловому регіоні. Наука і практика: III Всеукр. науково-практ. конф. молодих вчених, фахівців, аспірантів (Маріуполь, 11–12 травня 2017 р.): тези доп. / ПДТУ. – Маріуполь, 2017. – С. 123–124.

Лашутіна В.О., аспірант
Науковий керівник: Ільченко С.В.,
д.е.н., професор
Інститут проблем ринку та економіко-
екологічних досліджень НАНУ, м. Одеса, Україна

СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

Морський транспортний комплекс є багатофункціональною структурою, що задовольняє потреби національної економіки у транспортному забезпеченні. Морські порти є складовою частиною транспортної і виробничої інфраструктури держави з огляду на їх розташування на напрямках міжнародних транспортних коридорів. Від ефективності функціонування морських портів, рівня їх технологічного та технічного оснащення, відповідності систем управління та розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам залежить конкурентоспроможність вітчизняного транспортного комплексу на світовому ринку [1].

Найбільшими серед морських портів України, на сьогодні, є порти: Південний, Одеса, Миколаїв та Чорноморськ, на долю яких припадає близько 80% від загальної потужності морських портів України. Ключовими перевагами цих морських портів є наявність глибоководних підходів, які дають можливість обслуговувати великотоннажні морські судна, в тому числі, із залученням для надання послуг суб'єктами господарювання недержавної форми власності. Інші морські порти України, на сьогодні, можуть приймати судна із меншою осадкою, а обслуговування вантажопотоків, в переважній більшості, забезпечується стивідорними компаніями державної форми власності.

В Україні також функціонує мережа паромного сполучення, морських контейнерних ліній, що з'єднують Україну з портами країн Чорноморського басейну та є складовою міжнародних транспортних коридорів [2].

Наявна перевантажувальна потужність морських портів України в повній мірі не забезпечена відповідною пропускною спроможністю наземної інфраструктури, тому модернізація та створення нових потужностей має бути синхронізована із розвитком під'їзних шляхів до морських портів. Проблема недостатньої пропускної здатності припортових залізничних станцій та незадовільного залізничного сполучення найбільш гостро стоїть в морських портах Одеса, Миколаїв, Маріуполь, Бердянськ та Рені. На сьогодні врегулювання такої проблеми досягається за рахунок низького рівня завантаженості наявних потужностей.

Проте таке врегулювання є тимчасовим і не відповідає тенденція розвитку морських портів України. Подібна ситуація складається і з автодорожньою