

України до внутрішнього ринку ЄС з одночасним уникненням високих нетарифних обмежень у двосторонній торгівлі повноцінно можлива за умов приведення національної системи регулювання у відповідність до європейської, адже основними перешкодами у торгівлі виступають не імпорتنі тарифи, а технічні бар'єри і санітарні вимоги.

ТРАНСПОРТНА ДОСТУПНІСТЬ ТЕРИТОРІЇ – ВПЛИВОВИЙ ФАКТОР РОЗМІЩЕННЯ МІЖНАРОДНОГО ВИРОБНИЦТВА

*Клевцова Н. В., аспірант
Дніпровська академія неперервної освіти*

Транспортні мережі, будучи важливим елементом інтеграції товарів на міжнародний ринок, забезпечують можливість якісної роботи всіх складових економічної системи. Сутність перевезення з просторової точки зору може бути визначена, як «показник взаємовідносин між територіями». Основними характеристиками в цьому випадку будуть або відносно висока частка транспортних витрат у загальній вартості продукції, або способи перемістити виробництво ближче до ринків з метою прискореної доставки і збереження вантажів.

Можна виділити наступні методи оцінки транспортних витрат:

- підходи, засновані на оцінці географічної відстані;
- розрахунок транспортних витрат, заснований на оцінках величин базисних умов експорту та імпорту товарів;
- на основі оцінок попиту і пропозиції.

Важливо оцінити не тільки прямий вплив нової інфраструктури на загальні витрати і час транзиту, але і ефект доступності цієї інфраструктури. Інтермодальна організація перевезення вантажів полягає в створенні операторами контейнерних перевезень інтегрованих транспортних систем, за якими вантажі перевозяться в укрупнених стандартних вантажних місцях в змішаному сполученні за участю різних видів транспорту, робота яких суворо скоординована і взаємозв'язана. Основне завдання інтегрованих транспортних систем полягає в прискоренні, здешевленні і спрощенні процесу руху вантажів від виробника до споживача за варіантом « від дверей до дверей ».

Таким чином, міжнародним інтермодальним перевезенням (unimodal transport), притаманні такі характеристики:

- участь щонайменше двох видів транспорту;
- пункт відправлення і пункт призначення вантажу знаходяться у різних країнах;
- один з учасників перевезення (оператор) організовує весь процес транспорту за єдиним документом і несе відповідальність за збереження вантажу від місця відправки до місця призначення.

Крім того, виділяють міжнародні комбіновані перевезення вантажів. Їх характерні ознаки: для всіх видів транспорту, що беруть участь у перевезенні,

встановлюється загальний правовий статус, єдиний транспортний документ, за все перевезення встановлюється загальний тариф; Комбіновані перевезення отримали технічну і правову основу, організаційно оформилися в регіональному і глобальному масштабах. Розвиток ефективних перевезень великій мірі залежить від сучасного управління транспортним процесом [1]. Транспортний коридор – це територіальна взаємодія кількох видів транспорту, які концентровано забезпечують транспортні потоки в одному напрямку відповідним обслуговуванням та інфраструктурою. В умовах міжнародної інтеграції та глобалізації дедалі більшого поширення набувають міжнародні транспортні коридори (МТК). У транспортних вузлах МТК створюються мультимодальні термінальні комплекси (ТК), які здійснюють не тільки перевезення, але й тестування, сертифікацію товарів. Відродження ідеї міжнародних транспортних коридорів стало відповіддю світового співтовариства на явища і процеси у сферах виробництва й торгівлі на різних континентах. Ці процеси формують новий стан системи світової торгівлі й міжнародного поділу праці, впливають на створення і функціонування глобальної фінансової системи, що забезпечує швидке перетікання величезних мас капіталу. Об'єктивні зрушення в системі міжнародної торгівлі стимулювали інтеграційну ініціативу створення єдиного економічного простору. Ці тенденції позначились також на транспорті, сприяли виникненню загальноєвропейської транспортної політики. Нині базова інтеграційна концепція транспорту надзвичайно швидкими темпами переводиться в площину конкретних заходів [2]. Розвиток транспортної системи України в найближчій перспективі має здійснюватись у відповідності з «Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року».

Очікувані результати впровадження стратегії:

- організація ефективного інформаційного супроводу бізнес-процесу «торгівля-транспорт»;
- створення нових робочих місць на підприємствах транспортної галузі;
- використання у транспортно-дорожньому комплексі інноваційних технологій, зростання життєвого рівня населення, бюджетних коштів, що будуть отримані завдяки реалізації інфраструктурних транспортних проєктів;
- створення мультимодальних транспортних мереж;
- підвищення рівня екологічної безпеки в транспортній галузі та впровадження механізму компенсації заподіяної шкоди;
- широке використання інноваційних технологій щодо забезпечення безпеки дорожнього руху [3].

Головною метою розвитку та реформування транспортної системи України є досягнення її повної інтеграції до світової транспортної системи.

Література:

1. Міжнародний бізнес / під ред. А. М. Погорлецького. М.: Видавництво Юрайт, 2017. 733 с. : сайт URL: <http://Stud.com.ua>.

2. Дуднік І. М. Транспортна географія: підручник. К.: НАУ, 2016. 288с.
3. Верховна Рада України. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року : сайт URL: <http://zakon.rada.gov.ua>.

ІКТ-МОЖЛИВОСТІ ТА ІКТ-РИЗИКИ В РОЗРІЗІ ФІНАНСОВО-КРЕДИТНИХ ЗАГРОЗ НАЦІОНАЛЬНОЇ БЕЗПЕКИ

*Колодійчук А.В., к.е.н., доцент,
доцент кафедри менеджменту туристичного
та готельно-ресторанного бізнесу
Ужгородський торговельно-економічний інститут Київського національного
торговельно-економічного університету*

В умовах активізації міжнародної економічної діяльності та посилення глобалізаційних процесів все більше зростає роль інформаційно-комунікаційних технологій (ІКТ). Не є виключенням в цьому плані і світовий фінансовий ринок, який включає міжнародні валютні ринки, міжнародні грошові ринки та міжнародні ринки капіталів [1, с. 47].

ІКТ-процеси самі по собі можуть бути як загрозами національної безпеки, так і інструментом їх подолання в умовах поступального розвитку національного господарського механізму. Так, у 2020 році головним ІКТ-процесом в Україні стало впровадження програми “Дія 2.0”, або національної системи цифрового шерингу – тобто електронної системи обміну цифровою документацією в офіційних установах. Її уже впровадили 2 комерційні банки “А-Банк”, “ПриватБанк” та онлайнвий “motobank”, а ще 30 українських комбанків перебувають на стадії впровадження цієї технології. Якщо говорити про сферу зв’язку, то головний поштовий оператор “Нова пошта” повністю впровадив е-систему “Дія 2.0” для ідентифікування та верифікування своїх клієнтів. В пакеті цифрової документації головне місце відводиться ID-карті – цифровій версії паспорта громадянина України, електронним версіям водійських прав та закордонного паспорта. В той же час відзначають адміністративно-політичну загрозу другого порядку – загрозу виборчому процесу при використанні у ході голосування електронних документів. Крім того, загроза вбачається і в недосконалості самої технології, її недостатній захищеності від дій хакерів-зловмисників та маніпуляторів.

Визначальним в характеристиці загроз національної економічної безпеки у контексті нашого дослідження повинно бути визначення ролі модерних ІКТ у них – в їх протіканні та нейтралізації. Окреслимо перелік ІКТ-можливостей та ІКТ-загроз по розряду фінансово-кредитних загроз національної безпеки. При цьому ІКТ-можливості полягають у можливості послаблення загроз (чи їх нейтралізації) національної економічної безпеки, а ІКТ-загрози заключаються в потенційній загрозі посилення негативного впливу відповідних загроз національної економічної безпеки. Перш ніж розглядати ІКТ-можливості та ІКТ-загрози в частині фінансово-кредитних загроз національної безпеки,