

3. Маслак О. Ільченко Економіка кукурудзи на зерно в Україні [Електронний ресурс]. / О. Маслак. – Режим доступу: <https://propozitsiya.com/ua/ekonomika-kukurudzi-na-zerno-v-ukrayini>.
4. Названы крупнейшие экспортеры кукурузы за 2016/17 МГ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://latifundist.com/novosti/38923-nazvany-krupnejshie-eksportery-kukuruzy-za-201617-mg>.
5. Статистичний бюлетень «Витрати на виробництво продукції сільського господарства в сільськогосподарських підприємствах за 2016 рік». – Київ: Державна статистична служба України, 2017. – 23 с.
6. Статистичний збірник «Рослинництво України 2017». – Київ: Державна статистична служба України, 2018. – 222 с.
7. Статистичний збірник «Сільське господарство України 2016». - Київ: Державна статистична служба України, 2017. – 222 с.
8. Топ-10 експортерів кукурудзи [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://agronews.ua/node/76867>.
9. ТОП-10 компаній-експортерів зернових з України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://agravery.com/uk/posts/show/top-10-kompanij-eksporteriv-zernovih-z-ukraini>.
10. ТОП-10 країн-імпортерів зернових з України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://agravery.com/uk/posts/show/top-10-krain-importeriv-zernovih-z-ukraini>.
11. Чорний В.М. Торговельна позиція українських підприємств на світовому ринку зерна [Електронний ресурс] / В.М. Чорний // Ефективна економіка. – 2017. - № 2.

Світлана Староватова, Юлія Крихітіна
(Харків, Україна)

ЗМІСТ ТРАНСПОРТНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Зовнішньоекономічна діяльність підприємства тісно пов'язана з транспортним забезпеченням, яке являється одною з важливих складових процесу організації доставки товарів від місця їх виготовлення до місця споживання. По суті воно ідентичне товарообігу, яке базується на концепції логістики. Разом з тим транспортне забезпечення доцільно розглядати як самостійний аспект системи товарообігу, що має свою специфіку.

Під транспортним забезпеченням розуміють сукупність елементів, які знаходяться в тісній взаємодії і складають єдину транспортну систему, що об'єднує операції, які пов'язані з виробництвом і обігом продукції. Продукцією транспорту являється безпосередньо сам процес переміщення товарів від виробника до споживача. В цьому й полягає суть транспортних послуг, які є основною ланкою зв'язку між продавцем і покупцем.

Транспортні послуги мають свої особливості:

1 Транспорт не виробляє нового товару чи продукту, але завдяки їхньому переміщенню з одного місця в інше забезпечується продовження процесу виробництва та обігу, має місце кінцеве споживання вироблених товарів. Переміщення товарів, продукції з місця виробництва до місця споживання і є тією споживчою вартістю, яку створює транспорт та його транспортні послуги.

2 Дія транспортних послуг виражається в такому корисному ефекті, який не може виникати, зберігатися і реалізуватися у відриві від транспорту. Разом з тим, виробництво транспортних послуг невідривне від їх споживання. Транспортні послуги задовольняють потреби в момент свого проявлення, тобто створення таких послуг співпадає з їх споживанням.

3 Транспорт займає особливе місце в міжнародному товарообігу. З одного боку, він є необхідною умовою здійснення міжнародного розподілу праці, зовнішньоекономічних зв'язків. З іншого – транспортна індустрія виступає на світових ринках експортером своєї продукції та частково транспортних послуг.

4 Транспортні послуги, що здійснюються в сфері ЗЕД, піддаються впливу всіх факторів, до яких належать: коливання цін на нафту, попиту і пропозиції на товари, а, відповідно, і на їх перевезення; валютного курсу; ступінь втручання держави у зовнішньоекономічну діяльність, стан політичних та економічних відносин різних держав і багато інших [1].

Транспортне забезпечення ЗЕД потребує від власника вантажу вміння орієнтуватися в транспортній обстановці, яке вимагає професійних знань законодавства окремих країн, міжнародних конвенцій (угод), техніко-експлуатаційних характеристик транспортних засобів, пунктів перевантаження і перевалки вантажів, умов їх роботи, ринку посередницьких послуг та ін. Тому, при необхідності відправлення вантажу за кордон, доцільно насамперед встановити тісні контакти з транспортними підприємствами і організаціями, які займаються міжнародними перевезеннями. При цьому важливо вибрати вид транспорту, яким потрібно відправити вантаж за кордон. Тут треба мати на увазі; що в сучасному світі функціонує шість видів транспорту: морський, залізничний, автомобільний, річковий, повітряний і трубопровідний. Види транспорту поділяються на водний (морський, річковий), наземний (залізничний, автомобільний, трубопровідний) і повітряний. Кожен з них має свою специфіку.

Плануючи відправлення вантажу і вибір транспорту, треба враховувати ряд обставин. По-перше, вид вантажу. Вантажі, що перевозяться, поділяються на генеральні, масові й особливо режимні. До генеральних відносяться різні штучні вантажі (в упаковці чи без неї). За розмірами вони поділяються на

звичайні, довгомірні (більше 3 м) і негабаритні. За масою – легкі й важкі (з масою більше 5 тонн на одну вантажну одиницю). До масових відносяться вантажі, що являють собою певну структурну масу, яка перевозиться у великій кількості без упаковки. До них відносяться наливні (нафта і нафтопродукти, гази, тваринні й рослинні жири, спирти та ін.), навальні (руда, концентрати, добрива та ін.), насипні (зерно, цукор, сирець та ін.) і лісні. До особливо режимних належать вантажі, які зберігають і перевозять при дотриманні спеціальних правил (небезпечні вантажі, ті, що швидко псуються та ін.). При виборі засобів транспортування треба мати на увазі, що в деяких випадках можливість вибору відсутня. Наприклад, вантажі, що швидко псуються, треба перевозити авіатранспортом. Разом з тим, авіаперевезення не допускаються при перевезенні легкозаймистих і вибухонебезпечних вантажів. Основну частину перевезень морським транспортом складають перевезення масових наливних і навальних вантажів (нафти і нафтопродуктів, залізної руди, кам'яного вугілля, зерна та ін.). Морський транспорт широко використовується і для перевезення генеральних вантажів.

По-друге, фактор часу. Відомо, що найшвидший спосіб доставки вантажу – це авіатранспорт. Однак він дорого коштує. Тому використовується тільки тоді, коли треба доставити вантаж за мінімальний відрізок часу (продукти, що швидко псуються, квіти та ін.)

По-третє, вартість перевезень. Звичайно, що кожен покупець хотів би, щоб вартість перевезення складала невеликий відсоток від вартості товару. Проте бувають випадки, коли вибір відсутній і треба платити за доставку вантажу високу ціну. А коли є вибір, ціна буде нижча. Наприклад, невеликі й середні за об'ємом партії вантажів можна доставляти повітрям і по суші приблизно за однаковими цінами.

По-четверте, безпека перевезення. Крихке й дороге обладнання краще перевозити повітряним транспортом. Товари, що мають високий ступінь ризику, відносно крадіжки (запчастини автомобілів, офісне обладнання, фармацевтичні товари і т.п.), як правило, доставляються морським транспортом, в основному в контейнерах, хоч це коштує дорожче. Названі обставини важливо враховувати при виборі виду транспорту. Однак, вид транспорту багато в чому залежить від того, що в першу чергу цікавить відправника вантажу. Якщо його цікавить швидкість доставки вантажу, він вибирає між повітряним і автомобільним транспортом. Якщо його мета – мінімальні витрати, робиться вибір між водним і трубопровідним транспортом [Ошибка! Источник ссылки не найден].

Зміст транспортних операцій у зовнішньоекономічній діяльності визначається характером міжнародних сполучень, які можна класифікувати за низкою ознак (табл. 1).

Таблиця 1

Зміст транспортних операцій у зовнішньоекономічній діяльності

Ознака класифікації	Види операцій
За предметом транспортних операцій	Вантажні, пасажирські, багажні
За видом транспорту	Водні (морські, річкові), залізничні, автомобільні, трубопровідні, змішані перевезення (беруть участь два або більше видів транспорту)
Залежно від транспортної характеристики товару	З сухим вантажем: навалювальні, руда, вугілля, зерно, цемент, мінеральні добрива, генеральні або штучні. З наливним вантажем: нафта, і нафтопродукти, рослинні олії, жири, вино, рідкі хімічні вантажі тощо
За періодичністю	Регулярне й нерегулярне перевезення: лінійне і трампове судноплавство, регулярне повітряне сполучення і чартерні рейси
Залежно від порядку проходження кордону	Перевантажувальні і безперевантажувальні перевезення
За видом транспортно-технологічної системи	Контейнерні, поромні, ліхтерні, рол-керні
Залежно від завершення перевезення	Сусідські, транзитні, кільцеві
За видом сполучень	Прямі, непрямі: ламані з декількома перевізниками, із перевідправкою за одним або декількома договорами перевезення
Залежно від складу учасників перевізного процесу	Здійснювані виробником товару, продавцем або покупцем, замовником товару, перевізником - посередником
Залежно від місця проведення	Здійснювані усередині країни і на території інших країн

Таким чином, транспортне забезпечення зовнішньоекономічної діяльності — це система технічних, технологічних елементів, економічних, комерційно-правових, організаційних чинників, методів управління транспортними операціями у сфері виробництва, обігу і споживання товарів, що переміщуються між країнами.

Система транспортного обслуговування зовнішньоекономічної діяльності підприємств – це система, що забезпечує переміщення зовнішньоторговельних вантажів, доставку вантажів підприємств, що здійснюють зовнішньоекономічну діяльність споживачам, насамперед, переробним, промисловим та торговельним підприємствам. До неї в сучасних умовах висуваються вимоги щодо якості, надійності, своєчасності доставки вантажів. Основними елементами системи транспортного обслуговування зовнішньоекономічної діяльності підприємств є транспорт та транспортні підприємства, сфера експедирування та експедиторські компанії, а також підприємства технічного обслуговування транспортних засобів і проміжного обслуговування вантажів (рис. 1).

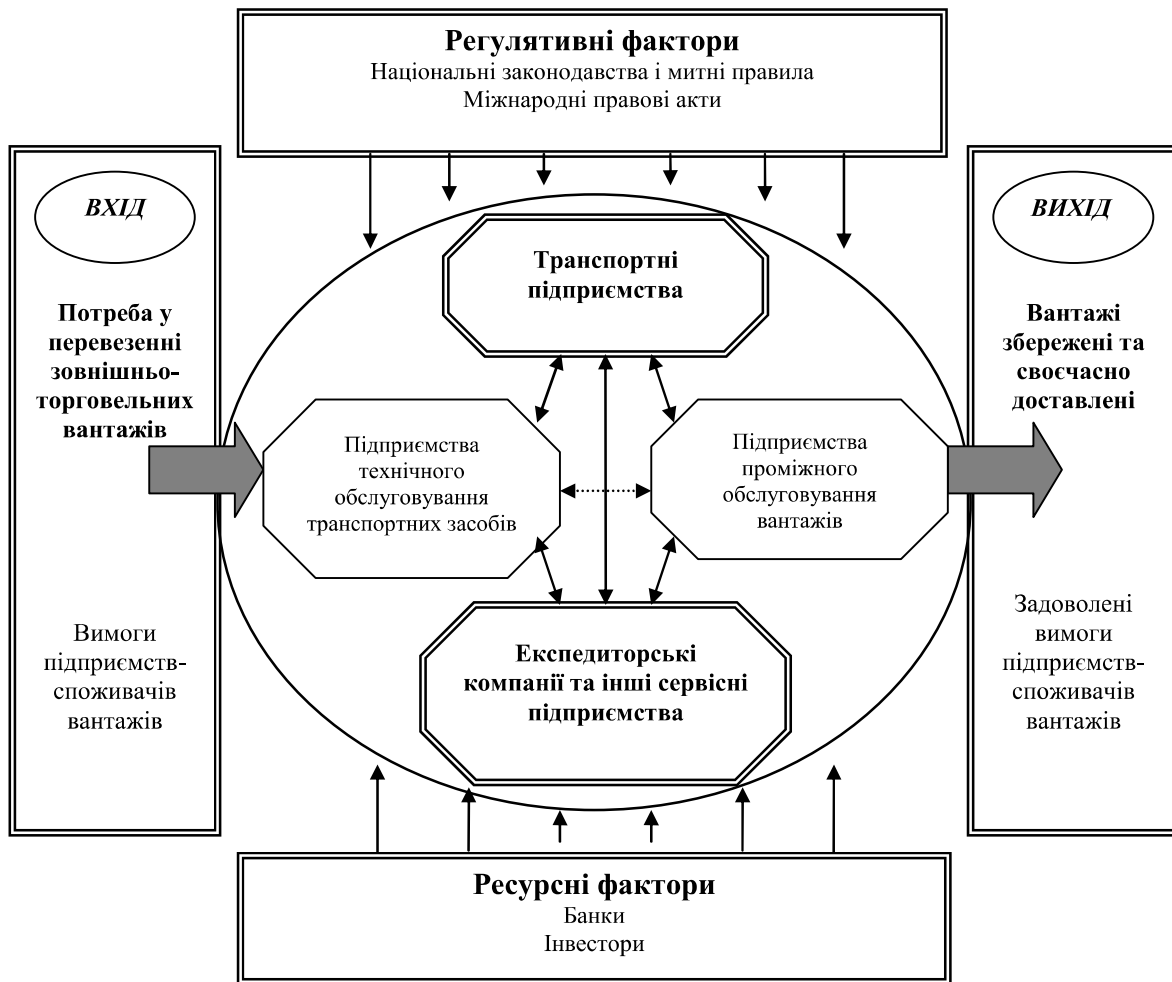


Рис. 1 Система транспортного обслуговування зовнішньоекономічної діяльності підприємств

Література:

- 1 Сухова Л.Ф. Транспортное обслуживание международных экономических связей: учебное пособие / Л.Ф. Сухова; Государственный технический университет. – Алматы, 2008. – 193 с.
- 2 Грачев Ю. Н. Внешнеэкономическая деятельность. Организация и техника внешнеторговых операций [Текст]: учебное пособие / Ю. Н. Грачев. - М.: Бизнес-школа, Интел-Синтез, 2001. – 592 с.

Сергій Чайка, Юлія Крихіна
(Харків, Україна)

БЮДЖЕТУВАННЯ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В СИСТЕМІ МЕНЕДЖМЕНТУ ПІДПРИЄМСТВА

Система управління підприємством повинна вдосконалюватись з врахуванням накопиченого світового досвіду, новітніх теоретичних й практичних досягнень у сфері менеджменту. В якості одного з ефективних напрямків удосконалення системи управління на мікрорівні, для вітчизняних підприємств, пропонується використання бюджетування, яке позитивно зарекомендувало себе в країнах з розвинутою ринковою економікою.

Вагомий внесок у розробку теоретичних й методологічних основ бюджетування внесли такі зарубіжні вчені як Друрі К. [1], Фостер Дж., Хорнгрен Ч.Т. [2] й інші. Але використовувати західні концепції без їх адаптації до вітчизняних умов господарювання є недоцільним у зв'язку з наявністю ряду суттєвих національних особливостей менеджменту, системи обліку й звітності, рівня інформаційного забезпечення.

Теоретичні й методичні питання розробки та впровадження бюджетування, як нового напрямку менеджменту, висвітлено в працях Хруцького В.Е., Сизової Т.В., Гамаюнова В.В. [3], Щіборща К.В. [4]. Питання організації системи бюджетування зовнішньоекономічної діяльності детально розглянули О. Є. Кузьмін, О. Г. Мельник, Л. С. Ноджак, Н. Я. Петришин та Ю. Л. Логвиненко [5].

В свою чергу, актуальності набувають питання, що стосуються визначення ролі бюджетування зовнішньоекономічної діяльності в системі управління підприємством та етапів його реалізації. Тому, метою даної роботи є обґрунтування місця бюджетування ЗЕД в системі управління підприємством та визначення етапів його реалізації.