

космічній галузі [4]. Перший етап реалізації стратегії – проведення заходів, спрямованих на навчання, розвиток науково-дослідних партнерських зв'язків і стимулювання державного і приватного секторів. Це допомагає створити нові вдосконалені методи роботи. Другий етап – залучення понад 700 експертів з технологій, орієнтованих на майбутнє, забезпечення реалізації інновацій. В результаті реалізації цієї стратегії ОАЕ може стати одним зі світових лідерів інновацій.

Таким чином, уряди різних країн беруть участь у створенні інфраструктури підтримки інноваційного підприємництва, приймають низку державних програм та впроваджують відповідні стратегії, спрямовані на стимулювання інноваційної діяльності.

Література:

1. Задорожнюк Н. О. Креативність як підґрунтя розвитку підприємництва (на прикладі ІТ-сфери України). *European Journal of Economics and Management*, 2019. Volume 5. Issue 1. С. 148–153.

2. Версоцкий Р. Р. Зарубежный опыт поддержки малого и среднего предпринимательства и возможности его применения в современной России. *Управленческое консультирование*. 2019. № 7 (127). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/zarubezhnyi-opyt-podderzhki-malogo-i-srednego-predprinimatelstva-i-vozmozhnosti-ego-primeneniya-v-sovremennoi-rossii> (дата звернення: 22.10.2020).

3. Кириллов А. В. Оценка зарубежного опыта стимулирования инновационной активности субъектов предпринимательства. *Вестник ГУУ*. 2016. № 2. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/otsenka-zarubezhnogo-opyta-stimulirovaniya-innovatsionnoy-aktivnosti-subektov-predprinimatelstva> (дата об'язання: 22.10.2020).

4. Задорожнюк Н. О., Швагірев М. Д. Развитие инновационного підприємництва в ОАЕ. *Управління інноваційним розвитком на макро-, мезо- та мікрорівнях*: матеріали IV Міжн. наук.-прак. інтернет-конф. Одеса. 7 червня 2018 р. С. 32–34.

АНАЛІЗ НЕТАРИФНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В УКРАЇНІ

Кильницька Є.В., к.е.н., доцент,
Манченко Д.Р., студент групи ЕП-21
Харківський національний університет будівництва та архітектури

Не зважаючи на те, що лібералізація торгівлі найчастіше асоціюється з усуненням тарифних торговельних бар'єрів: ввізного мита, дискримінаційного оподаткування тощо, сучасна практика регулювання зовнішньої торгівлі передбачає активне використання нетарифних інструментів на тлі послаблення можливостей тарифного регулювання через зниження тарифів в результаті

діяльності СОТ та інших міждержавних угод, зокрема Угоди про асоціацію між Україною та ЄС.

Серед заходів регулювання зовнішньоекономічної діяльності, які спрямовані на забезпечення захисту економічних інтересів України та інтересів суб'єктів зовнішньоекономічних операцій з країнами суб'єктами господарювання країн ЄС, задля дослідження трансформації системи регулювання вітчизняної зовнішньої торгівлі в умовах поглиблення торговельних відносин з ЄС доцільно поглиблено вивчити особливості застосування кількісних обмежень, а саме квотування обсягів торгівлі, тарифних бар'єрів в торгівлі та дотримання стандартів та вимог до імпортованих товарів.

Згідно статистиці починаючи з 2008 року (станом на 30.06.2020) Україною було вжито 151 та ініційовано ще 274 обмеження щодо регулювання зовнішньої торгівлі з країнами світу нетарифними засобами.

Для порівняння у 2008 році Україною було ініційовано 28 обмеження щодо регулювання зовнішньої торгівлі з країнами світу нетарифними засобами, у 2019 році – 34 обмеження.

Для цього Україна в більшості випадків у 2008 році зверталася до застосування технічних бар'єрів в торгівлі (18 обмежень – 64,3% в структурі заходів нетарифного регулювання), спрямованих на технічне співробітництво між Україною та ЄС, гармонізацію технічних регламентів, стандартів та процедур оцінки відповідності.

Антидемпінгові заходи склали – 7 обмежень (25% в структурі заходів нетарифного регулювання ЗЕД України).

На заходи санітарного та фітосанітарного захисту, зокрема процедури перевірки продукту на відповідність вимогам, контроль виконання вимог до маркування, етикетування та пакування, гігієнічних вимог, прийшлося, як і на використання компенсаційних та захисних заходів по 3,57 % від загальної кількості вжитих та потенційно застосованих Україною заходів нетарифного регулювання ЗЕД.

Вже у 2019 році ситуація відносно нетарифного регулювання кардинально змінилася, про що засвідчує зростання кількості обмежень за рахунок заходів санітарного та фітосанітарного захисту до 8 обмежень (23,5% у структурі заходів), їх кількість зросла 800% по відношенню до 2008 року.

Як наслідок ланцюгової реакції спостерігається скорочення обмежень у вигляді технічних бар'єрів з 18 у 2008 році до 15 у 2019 році.

Частка антидемпінгових заходів мала тенденцію до скорочення у 2019 році в загальній структурі нетарифних методів регулювання з 25% у 2008 році до 23,5% у 2019.

Потреба в диверсифікації заходів регулювання зовнішньої торгівлі України, яка виникає на тлі поглиблення зовнішньоекономічних відносин та активного міжнародного товарообміну, задовольняється застосуванням в системі міжнародної торгівлі більш ефективного і гнучкого протекціонізму, основу якого складають нетарифні інструменти регулювання. Інтеграція

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,