

УНІВЕРСИТЕТ ДЕРЖАВНОЇ ФІСКАЛЬНОЇ СЛУЖБИ УКРАЇНИ

НАУКОВІ РОБОТИ СТУДЕНТІВ УДФСУ

ЗБІРНИК СТАТЕЙ ЗДОБУВАЧІВ ВИЩОЇ ОСВІТИ ДРУГОГО (МАГІСТЕРСЬКОГО) РІВНЯ НАВЧАЛЬНО-НАУКОВОГО ІНСТИТУТУ ЕКОНОМІКИ, ОПОДАТКУВАННЯ ТА МИТНОЇ СПРАВИ



СЕРІЯ «НАУКОВІ РОБОТИ СТУДЕНТІВ УДФСУ»

Серію «Наукові роботи студентів УДФСУ» засновано у 2018 році, яка є продовженням започаткованої у 2017 р. серії «Випускникам УДФСУ».

Редакційна колегія:

Пашико П. В., д.е.н. (голова)

Шевчук О. А., д.е.н. (заступник голови)

Топчій В. В., д.ю.н.

Мацелюх Н. П., д.е.н.

Кужелєв М. О., д.е.н.

Швабій К. І., д.е.н.

Ріппа С. П., д.е.н.

Мандрагеля В. А., д.філософ.н.

Чмелюк В. В., к.ю.н.

Малинський І. Й., к.н.фіз.вих.

Шевчук В. А., к.ю.н.

У СЕРІЇ «ВИПУСКНИКАМ УДФСУ» ВИЙШЛИ ДРУКОМ:

2017

- «Збірник статей здобувачів вищої освіти другого (магістерського) рівня
ННІ економіки, оподаткування та митної справи»
- «Збірник статей здобувачів вищої освіти другого (магістерського) рівня
ННІ права»
- «Збірник статей здобувачів вищої освіти другого (магістерського) рівня
ННІ інформаційних технологій та менеджменту»
- «Збірник статей здобувачів вищої освіти другого (магістерського) рівня
ННІ обліку, аналізу та аудиту»
- «Збірник статей здобувачів вищої освіти другого (магістерського) рівня
ННІ фінансів, банківської справи»
- «Збірник статей здобувачів вищої освіти другого (магістерського) рівня
факультету підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації
працівників податкової міліції»

У СЕРІЇ «НАУКОВІ РОБОТИ СТУДЕНТІВ УДФСУ» ВИЙШЛИ ДРУКОМ:

2018

- «Збірник статей здобувачів вищої освіти другого (магістерського) рівня
ННІ економіки, оподаткування та митної справи»
- «Збірник статей здобувачів вищої освіти другого (магістерського) рівня
ННІ права»
- «Збірник статей здобувачів вищої освіти другого (магістерського) рівня
ННІ інформаційних технологій та менеджменту»
- «Збірник статей здобувачів вищої освіти другого (магістерського) рівня
ННІ обліку, аналізу та аудиту»
- «Збірник статей здобувачів вищої освіти другого (магістерського) рівня
ННІ фінансів, банківської справи»
- «Збірник статей здобувачів вищої освіти другого (магістерського) рівня
факультету підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації
працівників податкової міліції»

2019

- «Збірник статей здобувачів вищої освіти другого (магістерського) рівня
ННІ економіки, оподаткування та митної справи»
 - «Збірник статей здобувачів вищої освіти другого (магістерського) рівня
ННІ права»
 - «Збірник статей здобувачів вищої освіти другого (магістерського) рівня
ННІ інформаційних технологій»
 - «Збірник статей здобувачів вищої освіти другого (магістерського) рівня
ННІ обліку, аналізу та аудиту»
 - «Збірник статей здобувачів вищої освіти другого (магістерського) рівня
ННІ фінансів, банківської справи»
 - «Збірник статей здобувачів вищої освіти другого (магістерського) рівня
факультету підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації
працівників податкової міліції»
-

УНІВЕРСИТЕТ ДЕРЖАВНОЇ ФІСКАЛЬНОЇ СЛУЖБИ УКРАЇНИ

Кафедра митної справи

Серія «Наукові роботи студентів УДФСУ»

*Заснована у 2018 році і є продовженням започаткованої у 2017 р.
серії «Випускникам УДФСУ»*

**ЗБІРНИК СТАТЕЙ
ЗДОБУВАЧІВ ВИЩОЇ ОСВІТИ
ДРУГОГО (МАГІСТЕРСЬКОГО) РІВНЯ
НАВЧАЛЬНО-НАУКОВОГО ІНСТИТУТУ
ЕКОНОМІКИ, ОПОДАТКУВАННЯ ТА
МИТНОЇ СПРАВИ**

У чотирьох частинах

Частина 2

**Ірпінь
2019**

УДК 34(477)(06)
ББК 67.9(4Укр)я54
З-41

*Рекомендовано до друку Вченою радою
Навчально-наукового інституту економіки,
оподаткування та митної справи
(протокол № 4 від 20 жовтня 2019 року)*

З-41 Збірник статей здобувачів вищої освіти другого (магістерського) рівня Навчально-наукового інституту економіки, оподаткування та митної справи Університету ДФС України : у 4 ч. Ч. 2. – Ірпінь, 2019. – 252 с. – (Серія «Наукові роботи студентів УДФСУ», т. 16).

У збірнику опубліковано статті здобувачів вищої освіти другого (магістерського) рівня.

Видання призначене для молодих вчених, аспірантів, здобувачів вищої освіти.

УДК 330(477)(06)
ББК 65.9(4Укр)я54

Матеріали розміщено у авторській редакції.
Відповідальність за зміст матеріалів, їх відповідність вимогам чинного
правопису і достовірність фактів та статистичних даних несуть автори.

© ННІ економіки, оподаткування
та митної справи, 2019
© Університет ДФС України, 2019

ЗМІСТ

група МММ-18-1

Дзюргалюк Уляна Олегівна

Удосконалення митного контролю митної вартості товарів 7

Дударчук Микола Віталійович

Методичні підходи до оцінки ефективності управління
зовнішньоекономічною діяльністю підприємства 11

Короліук Любов Василівна

Механізм забезпечення економічної безпеки
зовнішньоекономічної діяльності підприємства 16

Ніколаєнко Павло Віталійович

Міжнародне співробітництво як важливий елемент
інноваційного розвитку 24

Смоляр Марина Миколаївна

Митна політика: сутність, роль та значення 28

група МММз-18-1

Зелінька Аліна Валеріївна

Функціонал комплексу програмних засобів щодо
прогнозування митних платежів 34

Паразінська А. В.

Причини, які стримують зростання ефективності
митного контролю в Україні 41

Патрікєєва Н. А.

Основні проблеми та напрями оптимізації державної політики
України у сфері зовнішньоекономічних операцій підприємств 51

Петричук Максим Володимирович

Удосконалення управління фінансами митних органів 55

Сікан В. І.

Сутність та понятійний вимір категорії «митне регулювання» 60

Сурядна Юлія Юріївна

Експортний потенціал підприємств з виробництва добрив 65

Турчиновський Сергій Григорович

Конкурентоспроможність митно-брокерської фірми
на ринку посередницьких послуг 69

Турчиновський Євген Григорович

Прогнозування митних надходжень до державного бюджету 74

Шуляк Вадим Олегович

Діяльність митних органів в умовах цифрової економіки.....79

група ОМЛ-18-1

Баранівська Мирослава Ростиславівна

Зарубіжний досвід здійснення мультимодальних
перевезень вантажів 83

Вакулич Мар'яна Василівна

Удосконалення системи митного контролю об'єктів
права інтелектуальної власності в Україні 88

Гарасько Сергій Васильович

Взаємодія учасників зовнішньоекономічної
діяльності з суб'єктами комплексу митних
послуг на основі аутсорсингу 94

Головчак Владислав Володимирович

Планування параметрів системи управління
запасами на логістичному терміналі 100

Ємельянова Дар'я Олександрівна

Застосування міжнародних стандартів якості обслуговування
постачання: зарубіжний досвід та українська практика 105

Жогло Анна Євгенівна

Проблеми системи управління ризиками та
шляхи їх подолання.....111

Зварич Богдан Ярославович

Організація роботи внутрішніх систем
митної логістики на підприємстві – учаснику ЗЕД 119

Ковальчук Павло Вячеславович,

Поняття та функції митно-логістичних центрів 124

Коломієць Кирило Олегович

Особливості митного представництва
на ринку митно-логістичних послуг 131

Корольчук Галина Олегівна

Переваги та перспективи розвитку системи
електронного декларування 137

Коцераба Олександр Олександрович

Підвищення ефективності функціонування
складів тимчасового зберігання 145

Коченко Анастасія Миколаївна

Управління логістичними потоками:
інноваційні аспекти митної логістики 150

Кутузова Єлизавета Павлівна

Розвиток митної логістики в контексті змін
національного та міжнародного законодавства 155

Луб'яна Марина Миколаївна

Митна логістика як фактор зміцнення
економічної безпеки України 161

Лясковець Діана Іванівна

Логістичний аутсорсинг як стратегія
оптимізації витрат на підприємстві 165

Мацигін Віталій Сергійович

Механізм управління митними ризиками на підприємстві 170

Мельник Лілія Олександрівна

Проблемні питання боротьби із заниженням
митної вартості товарів 176

Микитіна Каріна Олегівна

Вантажний митний комплекс як важливий елемент
митної інфраструктури 181

Микулінська Юлія Антонівна

Електронна логістика: теорія та практика застосування 190

Москаленко Марія Володимирівна

Сутність митної політики України та її
особливості на сучасному етапі 196

Николишин Роман Олегович

Аналіз ефективності діяльності митних складів.....204

Петренко Василь Олександрович

Процедури та особливості реалізації митної логістики
суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності 209

Рубаняк Анастасія

Сучасні тенденції і перспективи розвитку
митної справи в Україні.....214

Сапсай Олександр Володимирович

Підвищення ефективності митно-логістичної
діяльності підприємств через застосування схеми
«митниця – транспортно-логістична компанія» 218

Сатановська Вікторія Василівна

Інститут митного посередництва: зарубіжний досвід.....222

Скутар Ангеліна Миколаївна

Пристосування системи митного оподаткування України
до світових стандартів 228

Харковець Юлія Миколаївна

Удосконалення управління міжнародними ланцюгами
постачання товарів в Україні 234

Хрульова Анастасія Олександрівна

Сегментування споживачів на ринку
міжнародних логістичних послуг 240

Шушур Владислав Сергійович

Проблеми митної логістики та напрями їх подолання 245

група МММ-18-1

Дзюргалюк Уляна Олегівна,
студентка групи МММ-18-1
ННІ економіки, оподаткування
та митної справи

Науковий керівник:
Микитенко Тетяна Владиславівна,
к.е.н., доцент

**УДОСКОНАЛЕННЯ МИТНОГО КОНТРОЛЮ
МИТНОЇ ВАРТОСТІ ТОВАРІВ**

Постановка проблеми. До пріоритетних завдань ДМС України належить ефективний контроль митної вартості товарів з метою забезпечення повного і своєчасного надходження до бюджету належних сум митних платежів, а також захисту економічних інтересів вітчизняних виробників від недостовірного декларування митної вартості імпортованих товарів. Проблема заниження митної вартості товарів в Україні являє за своїми масштабами загрозу економічної безпеки країни.

Боротьба із заниженням митної вартості – це не тільки фіскальна функція митних органів, вона пов'язана з необхідністю розв'язання ще однієї проблеми: забезпечення ефективності роботи митних тарифів. Адже у разі введення тих чи інших ставок імпортного тарифу на деякі ввезені товари розглядаються різні чинники, в тому числі баланс ринку між внутрішнім виробництвом і наповненням його імпортними товарами. А оскільки експерти під час розробки економічних розрахунків спираються на реальну вартість товарів, то у випадку, «якщо вартість знижується, встановлений тарифний захід не працює, а отже, не вирішується проблема балансу» [1].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Над дослідженням питань митної вартості товарів працювали: В. Альміз, І. Бережнюк, І. Баланова, В. Ващенко, А. Войцешук, С. Волосович, О. Гладилін, О. Гребельник, І. Герчикова, Ю. Грачова, Н. Діденко, Т. Дроздова, О. Єгоров, С. Ківалов, С. Коляда, Т. Курило, О. Маляревська, В. Науменко, І. Остапенко, П. Пашко, В. Суворов, С. Терещенко, Т. Тоцька, Г. Хабло та інші автори.

Аналіз теоретичних і методичних розробок, практичних рекомендацій з контролю митної вартості свідчить про наявність дуже великого

кола спірних і не вивчених питань. Зокрема, теоретичні й практичні аспекти державного регулювання порядку визначення та контролю за митною вартістю потребують уточнення й деталізації. Нині потребують окремої уваги визначення основних понять, положень та функцій державного регулювання митної вартості, існує низка невирішених проблем, пов'язаних із недосконалістю законодавчого та нормативно-методичного забезпечення митної вартості на різних рівнях управління.

Метою статті є визначення способів удосконалення митного контролю митної вартості товарів.

Виклад основного матеріалу.Однією з основних передумов успішного регулювання українського товарного обміну в процесі митного контролю та його оформлення є правильне визначення митної вартості товарів. Питання митної вартості залишається надзвичайно актуальним, оскільки митна вартість є базою оподаткування. Під час прийняття рішень щодо визначення митної вартості особливо гостро стикаються інтереси учасників зовнішньоекономічної діяльності, з одного боку, та співробітників ДМСУ – з іншого. Перші «прагнуть до заниження митної вартості, що дає їм можливість отримувати додаткові прибутки та цінові переваги над конкурентами, а другі покликані контролювати рівень митної вартості з метою недопущення порушень порядку митного оформлення та для забезпечення повноти стягнення платежів до державного бюджету, тому митна вартість є однією з найважливіших проблем у митній справі та управлінні нею» [1].

Згідно зі ст.57 Митного кодексу України визначення митної вартості товарів, які імпортуються в Україну, може здійснюватися з використанням 6 методів: «основний - за ціною договору (контракту) щодо товарів, які імпортуються (вартість операції); за ціною договору щодо ідентичних товарів; за ціною договору щодо подібних (аналогічних) товарів; на основі віднімання вартості; на основі додавання вартості (обчислена вартість); резервний» [4].

Основним методом визначення митної вартості товарів, які ввозяться на митну територію України відповідно до митного режиму імпорту, є перший метод - за ціною договору (вартість операції). У разі неможливості визначення митної вартості товарів згідно з положеннями статей 59 і 60 Митного кодексу України за основу для її визначення може братися або ціна, за якою ідентичні або подібні (аналогічні) товари продані в Україні не пов'язаному із продавцем покуп-

цю відповідно до статті 62 Митного кодексу України, або вартість товарів, обчислена відповідно до статті 63 Митного кодексу України.

На практиці митні органи досить часто зустрічаються з масштабною фальсифікацією договорів (контрактів), інвойсів та інших товаросупровідних документів. Недостовірне оголошення митної вартості ввезеного товару, як правило, впливає з недостовірного оголошення відомостей про передбачений товар, а саме: країни відправлення та походження, транспортного засобу під час відправлення та на кордоні, митниці на кордоні, за описом товару (відсутність точної вказівки моделі, марки, сортності та інших відомостей про товар), за кодом УКТ ЗЕД, за вагою бруто і нетто тощо.

Контроль правильності визначення митної вартості товарів здійснюється посадовою особою територіального органу митного спрямування ДМС із застосуванням форм митного контролю, передбачених МК України, а також шляхом співставлення рівня заявленої митної вартості з рівнем митної вартості ідентичних або подібних (аналогічних) товарів, митне оформлення яких вже здійснено («орієнтовані показники»), наявною у «територіального органу митного спрямування ДМС інформацією про рівень цін на такі товари або вартість прямих витрат на їх виробництво, у тому числі сировини, матеріалів та/або комплектувальних виробів, які входять до складу товару» [2].

Якщо ж посадова особа територіального органу митного спрямування ДМС дійшла аргументованого висновку, що визначена декларантом або уповноваженою ним особою митна вартість нижча, ніж прямі витрати на виробництво цього товару, в тому числі сировини, матеріалів та/або комплектуючих, які входять до складу товару, посадова особа має право зобов'язати декларанта або уповноважену ним особу визначити митну вартість іншим способом, ніж він використовував для її визначення. У такому випадку посадова особа виносить письмове рішення про коригування митної вартості, чим інформує в строки, передбачені ст. 255 МК України, «декларанта або уповноважену ним особу про підстави для прийняття вищезазначеного рішення. У такому випадку митна вартість ввезених (імпортованих) на митну територію України товарів, яка була визначена декларантом або уповноваженою ним особою, вважається невірно визначеною» [2].

Митницями України за 2018 рік за результатами вжитих заходів «сума додаткових надходжень коштів від коригування митної вартос-

ті за 2018 рік склала 4,65 млрдгрн, що на 0,43 млрдгрн, або на 10,3% більше показника 2017 року» [3].

В основному додаткові надходження до держбюджету у 2018 році забезпечено від коригування митної вартості:

- «машин, устаткування та транспорту – 46,5 % додаткових надходжень;
- продовольчих товарів та сільгосппродукції – 19,2 % додаткових надходжень;
- продукції хімічної промисловості, каучуку – 12,7 % додаткових надходжень;
- текстилю, взуття, текстильних виробів – 7,1 % додаткових надходжень;
- паливо-енергетичних товарів – 6,1 % додаткових надходжень;
- металів та виробів з них – 3 % додаткових надходжень» [3].

У цілому за рахунок коригування митної вартості зазначених товарів у «2018 році забезпечено близько 94,5 % додаткових надходжень до державного бюджету» [3].

Пропозиції. Проблему удосконалення визначення митної вартості товарів необхідно вирішувати шляхами забезпечення безумовного дотримання порядку застосування методів визначення митної вартості товарів, чіткого визначення у питаннях відстоювання правових позицій в частині адміністрування митних платежів, недопущення заниження митної вартості та мінімізації митних платежів, руйнування можливих схем імпорту товарів з порушенням законодавства України з питань митної справи, а також налагодження чесної та прозорої співпраці між учасниками зовнішньоекономічної діяльності та працівниками ДФС України.

Висновки. Отже, проблема недостовірного декларування митної вартості товарів в Україні являє за своїми масштабами загрозу економічній безпеці країни. Ефективний контроль митної вартості товарів забезпечує повне і своєчасне надходження до бюджету належних сум митних платежів, а також захист економічних інтересів вітчизняних виробників від недостовірного декларування митної вартості імпортованих товарів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Недоліки в системі державного контролю митної вартості в Україні.-URL: <http://biblio.umsf.dp.ua/jspui/bitstream/123456789/-224/1/25.pdf>

2. Оновлена концепція контролю правильності визначення митної вартості товарів, які ввозяться (імпортуються) на митну територію України.- URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/tipp_2016_1_20

3. Офіційний сайт ДФСУ.- URL: <http://sfs.gov.ua/data/files/-240396.pdf>

4. Митний кодекс України.- URL: <http://sfs.gov.ua/data/files/-240396.pdf>

Дударчук Микола Віталійович,
студент групи МММ-18-1

*ННІ економіки, оподаткування та
митної справи*

Науковий керівник:

Гребельник Олександр Петрович,
д.е.н., професор

МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ДО ОЦІНКИ ЕФЕКТИВНОСТІ УПРАВЛІННЯ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЮ ДІЯЛЬНІСТЮ ПІДПРИЄМСТВА

Ключові слова: *зовнішньоекономічна діяльність, методичні підходи, підприємство, управління, ефективність, оцінка, макрорівень, експортний потенціал.*

Постановка проблеми. При виході на зовнішній ринок підприємству необхідно сформувати досить якісну та кількісну оцінку ефективності зовнішньоекономічних операцій. Об'єктивну оцінку стану діяльності до вибору показників ефективності зовнішньоекономічної діяльності підприємства забезпечує комплексний підхід. Даний підхід дозволяє сформувати чітку стратегію діяльності підприємства, а також дозволить підвищити його конкурентоспроможність на світовому ринку. Вивчення показників, які дозволяють комплексно дослідити зовнішньоекономічну діяльність є доволі складною задачею, адже існує багато різних методик та підходів.

Аналіз досліджень і публікацій. Методологічною базою дослідження виступають праці вітчизняних вчених, а саме: О. Гребельник, Е. Прокушев, В. Ранін, Ф. Котлер, Т. Васюк, С. Мочерний, та ін. Дані ро-

боти присвячені проблемам дослідження методичних підходів до визначення ефективності ЗЕД на підприємстві. В процесі написання даної статті були використані наступні методи: семантичний аналіз та структурно-логічний; аналіз та синтез наявних підходів до оцінки ефективності управління зовнішньоекономічною діяльністю підприємства.

Метою даного дослідження стала систематизація і вдосконалення підходів до аналізу ефективності зовнішньоекономічної діяльності підприємства.

Виклад основного матеріалу. Ефективність – це відповідне комплексне поняття, що охоплює в собі різні напрями господарської діяльності підприємства. Ефективність є відносним показником, який характеризує потенціал тарівень досягнутих цілей діяльності підприємства.

Отже, процес дослідження ефективності підприємства передбачає такі напрями:

- співвідношення стану діяльності підприємства на різних етапах його розвитку;
- аналіз оцінки конкурентних переваг підприємства в порівнянні з іншими суб'єктами ринку.

Ефективність ЗЕД підприємства – це складна категорія, яка поєднує у собі параметри, що характеризують розвиток як національного, так і зовнішнього ринків. Для того, щоб показники ефективності дали можливість обґрунтувати доцільність реалізації тих чи інших зовнішньоекономічних операцій на підприємстві необхідно правильно визначити критерій ефективності [2].

Саме тому, на макроекономічному рівні під економічною ефективністю зовнішньої торгівлі слід розуміти ступінь економії національної праці, який досягається процесом участі в міжнародному розподілі праці на зовнішньоторговельному обміні. У даному випадку основним критерієм ефективності виступає економія національної праці як додаткове джерело зростання ВВП та інших економічних і соціальних макропоказників.

Отже, конкретний розрахунок показників ефективності діяльності підприємства значною мірою залежить від виду зовнішньоторговельної операції, її мети, умов та інших властивостей і конкретної угоди у межах зовнішньоекономічної діяльності, здійснюваної на підприємстві.

Для того, щоб дослідити ефективні напрями діяльності підприємства у сфері зовнішньоекономічної діяльності, потрібен ретельний аналіз її стану. Аналіз експортних та імпорتنих операцій включає в себе:

- Дослідження виконання зобов'язань за вартістю, фізичним обсягом та ціною експортних/імпорتنих товарів;
- Контроль виконання зобов'язань за періодом їхніх поставок та якістю;
- Встановлення факторів та величин впливу на економічні показники;
- З'ясування усіх причин недовиконання зобов'язань за відповідними позиціями [1].



Рис. 1. Схема алгоритму оцінки ефективності зовнішньоекономічної діяльності підприємства

Алгоритм оцінки ефективності зовнішньоекономічної діяльності підприємства повинен складатися з трьох етапів (рис. 1).

Підготовчий етап. Суть даного етапу полягає у дослідженні мети формулювання завдань, організації збору, оцінювання та систематизації інформації.

Розрахунковий етап. Дослідження проводиться за такими напрямками напрямками.

1. Аналіз внутрішнього і зовнішнього середовища. Він включає в себе:

- оцінку ефективності зовнішньоекономічної діяльності підприємства, це може бути: приріст обсягу збуту, прибуток від реалізації,

коефіцієнт травматизму робітників, коефіцієнт автоматизації робіт, збільшення частки ринку, динаміка робочих місць;

- аналіз конкурентоспроможності продукції
- проведення оцінки рівня і якості виконання підприємством відповідних зобов'язань по контрактах з іноземними партнерами, визначення переваг і недоліків у процесі укладання контрактів і договорів;
- маркетингове дослідження ринків збуту [3, с. 320].

2. Аналіз показників ефективності зовнішньоекономічної діяльності.

Розрахунок показників ефективності зовнішньоекономічної діяльності підприємства може проводитися за наступними напрямками:

- по імпорту та експорту товарів та товарних груп;
- по торгівлі з окремими країнами та групами країн;
- за готівку чи в кредит;
- по спільних підприємствах чи по інших формах міжнародного співробітництва.

Гребельник О.П. стверджує, що показники економічної ефективності зовнішньоекономічної діяльності підприємства можна згрупувати у дві великі групи (рис. 2)

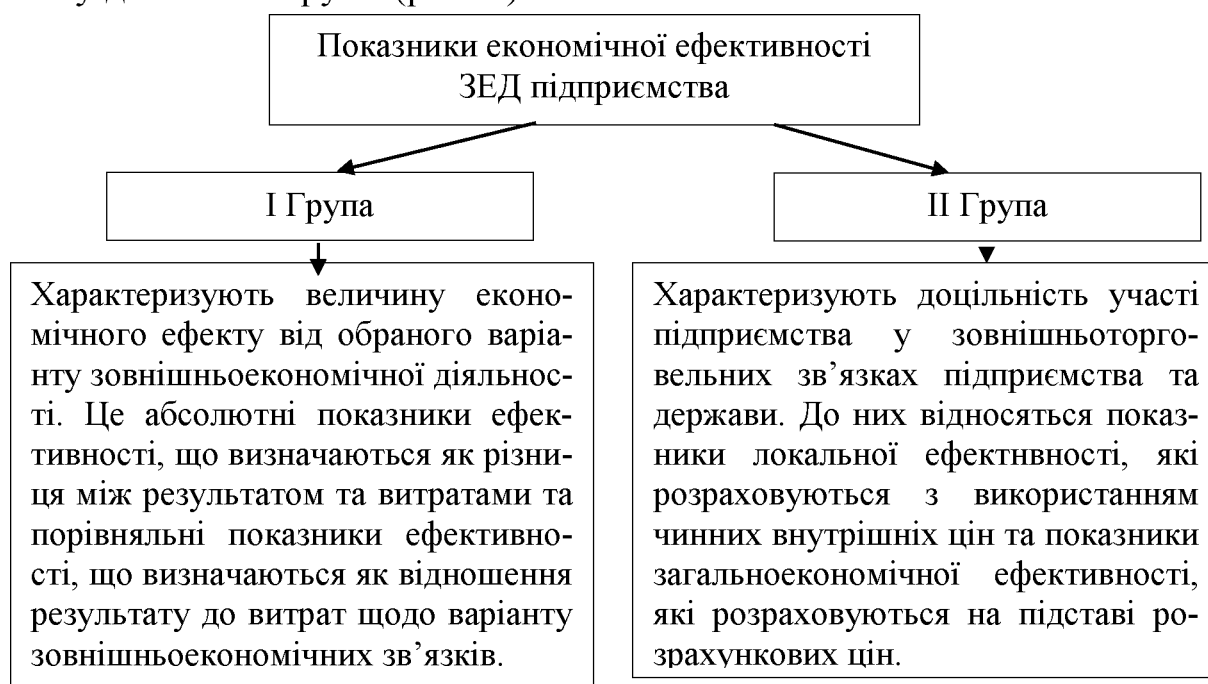


Рис. 2. Показники економічної ефективності ЗЕД підприємства [2]

Показники, які чітко характеризують ступінь ефективності зовнішньоекономічної діяльності для підприємства, доцільно розраховувати перед укладанням відповідної угоди.

Наведені показники ефективності необхідно порівнювати з відповідними показниками за попередній період, що дасть можливість встановити, як змінилась ефективність реалізації товарів у поточному періоді в порівнянні з минулим. На дані показники ефективності зовнішньоекономічної діяльності можуть мати вплив умови кредитування. Експортні операції зазвичай здійснюються саме на умовах кредиту. Саме тому, важливо знати, наскільки вигідно підприємству реалізовувати товар з відстрочкою платежу.

3. Аналітичний етап. Основною метою є:

- дослідження раціональності використання ресурсів з метою виявлення небажаних відхилень;
- пошук внутрішньогосподарських резервів підвищення ефективності ЗЕД;
- контроль за реалізацією заходів у питаннях підвищення ефективності ЗЕД підприємства [4, с. 156].

Головна мета вищезазначеного алгоритму – підвищення ефективності зовнішньоекономічної діяльності суб'єкта господарювання і пошук резервів її зростання.

Висновки. Процес здійснення ЗЕД є дуже складним на будь-якому підприємстві. Для вивчення ефективності подальшого здійснення такого роду діяльності, порівнянні досягнутих результатів із попередніми періодами доцільно здійснювати оцінку ефективності ЗЕД. Для цього було проаналізовано ряд показників здійснення зовнішньоекономічної діяльності підприємства, які відображають ефективність того чи іншого виду зовнішньоторговельних операцій. Оцінка ефективності управління зовнішньоекономічною діяльністю є доволі змістовним та повним, але при цьому слід враховувати особливості кожного підприємства та специфіку його ЗЕД.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Васюк Т. В. Методи дослідження та визначення економічної ефективності зовнішньоекономічної діяльності суб'єктів господарювання : монографія / Т. В. Васюк. – 2017.
2. Гребельник О. П. Основи зовнішньоекономічної діяльності. 5-те вид. переробл. та доповн. Підручник. / О. П. Гребельник – К.: Центр учбової літератури, 2018. – 311 с.
3. Прокушев Е. Ф. Зовнішньоекономічна діяльність підприємства / Е. Ф. Прокушев. – Львів. – 2019. – 320 с.

4. Ранін В. І. Основи теорії економічного аналізу підприємства / В. І. Ранін. – Одеса. – 2017. – 156 с.

Королюк Любов Василівна,
студентка групи МММ-18-1
ІНІ економіки, оподаткування та
митної справи

Науковий керівник:
Микитенко Тетяна Владиславівна,
к.е.н., доцент

МЕХАНІЗМ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА

Постановка проблеми. Важливість аналізу питань економічної безпеки на рівні підприємства зумовлена тим, що підприємство як соціально-економічна система має виключну роль у забезпеченні сталого розвитку та є передумовою досягнення, збереження сталих фінансових результатів діяльності підприємства.

Для того, щоб забезпечити економічну безпеку ЗЕД підприємства, необхідно формувати безпекоорієнтовні підходи до управління такою діяльністю, отже стає актуальним розробка такого інструментарію, який використовуватиметься для задач, які ставлять перед собою підприємства при виході на зовнішні ринки. Якщо розглядати зазначений підхід з позиції удосконалення управління підприємством, то його необхідно реалізовувати за допомогою впровадження механізму економічної безпеки ЗЕД підприємства. Відповідно, проблема забезпечення економічної безпеки зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств з використанням положень безпекоорієнтованого управління є актуальною і потребує розв'язання.

Метою статті є опис та формування механізму економічної безпеки зовнішньоекономічної діяльності підприємства.

Виклад основного матеріалу. Виробництво та реалізація якісної продукції не лише на внутрішніх, а й на зовнішніх ринках є основою запорукою ефективного функціонування підприємства. Зовнішньоекономічна діяльність в сучасних умовах набуває все більшої ак-

туалізації. Підписання Угоди про асоціацію між Україною та ЄС є не лише поштовхом до розвитку економіки держави, а й обумовлює до розв'язку низки проблем, вирішенням яких стає першочерговим не лише для керівництва держави, а й для промислових підприємств. По-перше, підприємствам необхідно шукати нові ринки збуту, на завойованих ринках необхідно утримувати свою позицію, адже конкурентна боротьба дедалі тільки загострюватиметься. По-друге, технічні норми і стандарти вітчизняних підприємств відрізняються від норм і стандартів ЄС. Це може стати поштовхом до технічного переоснащення більшості підприємств, а також до пошуку нових підходів управління підприємством. Ці всі процеси позначаються на діяльності підприємства, а також зумовлюють врахування не лише специфіки діяльності та особливостей функціонування господарюючого суб'єкта і специфіки власної країни, а й необхідність передбачення наслідків інтеграції на зовнішні ринки. З одного боку, це дещо ускладнює діяльність підприємств, проте з іншого – є поштовхом до збільшення прибутковості підприємств.

Таким чином, стає зрозуміло, що зовнішньоекономічна діяльність є необхідною складовою для успішного функціонування вітчизняного підприємства. Згідно із Законом України «Про зовнішньоекономічну діяльність», «зовнішньоекономічна діяльність – це діяльність суб'єктів господарської діяльності України та іноземних суб'єктів господарської діяльності, побудована 38 на взаємовідносинах між ними, що має місце як на території України, так і за її межами» [1]

Підходи до визначення поняття «зовнішньоекономічна діяльність» наведено у таблиці 1.

Зовнішньоекономічна діяльність має розгалужену класифікацію, а отже при її здійсненні виникає велика кількість ризиків і загроз. Проблема забезпечення економічної безпеки в цілому і зовнішньоекономічної діяльності зокрема гостро стоїть перед підприємствами у сучасних умовах.

Для вирішення цієї проблеми науковці пропонують різні методи, які можуть певною мірою застосовуватися при управлінні економічною безпекою зовнішньоекономічної діяльності підприємства.

**Аналіз існуючих підходів до поняття
«зовнішньоекономічна діяльність»**

Автор, джерело	Визначення поняття
Господарський кодекс України	Господарська діяльність, яка в процесі її здійснення потребує перетинання митного кордону України майном та (або) робочою силою [2].
Закон України «Про зовнішньоекономічну діяльність»	Діяльність суб'єктів господарської діяльності України та іноземних суб'єктів господарської діяльності, побудована на взаємовідносинах між ними, що мають місце як на території України, так і за її межами [1].
Мельник Л.	Сфера економічної діяльності держави і підприємств, яка тісно пов'язана із зовнішньою торгівлею, експортом та імпортом товарів, іноземними кредитами та інвестиціями, здійсненням спільних з іншими країнами проектів [3].
Дегтярова О., Полянова Т., Саркісов С.	Діяльність державних органів влади та управління і господарських організацій. У першому випадку вона спрямована на встановлення державних основ співробітництва, створення правових та торговельнополітичних механізмів, що стимулюють розвиток та підвищення ефективності економічних зв'язків; у другому – на укладання та виконання контрактів та інших договорів у межах цивільного права [4].
Прокушев Є.	Сукупність форм прояву міжнародних економічних відносин, що визначає її як процес становлення і функціонування господарських зв'язків між суб'єктами міжнародної економіки та процес реалізації зовнішньоекономічних зв'язків [5].

Джерело: [6].

Ілляшенко С.М. пропонує визначає напрям підвищення рівня економічної безпеки за певними складовими, на основі інтегральної оцінки стану економічної безпеки підприємства, яка визначається залежно від оцінки рівня кожної складової економічної безпеки [7].

Живко З.Б. ж пропонує управляти економічною безпекою підприємства шляхом мотивації персоналу. цей метод полягає у тому, щоб розробити певну систему мотивації персоналу, яка безпосередньо впливає на результати його діяльності [8].

А Ігнатенко А.В., в свою чергу, пропонує управляти економічною безпекою шляхом інвестиційного регулювання інноваційної діяльності [9].

Процес управління економічно безпекою є досить складним, тому й недивно, що підходи до вирішення цієї проблеми є різними.

Гавловська Н. І. пропонує використовувати такі інструменти вирішення завдань формування механізму економічної безпеки ЗЕД підприємства в системі управління підприємством: 1. Фреймова модель; 2. Адаптовані моделі управління змінами, AITL-діаграми; 3. Біхевіористична модель [6]. Завдання кожної із моделей представлено у таблиці 2.

Таблиця 2

Інструменти вирішення завдань формування механізму економічної безпеки зовнішньоекономічної діяльності підприємства в системі управління підприємством

Інструменти	Завдання	Результат
Фреймова модель	формування змісту механізму економічної безпеки зовнішньоекономічної діяльності підприємства	структурований в розрізі окремих узгоджених між собою елементів змісту механізму економічної безпеки
Адаптовані моделі управління змінами, AITL-діаграми	імплементация механізму економічної безпеки зовнішньоекономічної діяльності підприємства в систему управління підприємством	успішне безконфліктне впровадження механізму економічної безпеки зовнішньоекономічної діяльності підприємства як цілісного елемента в систему управління без погіршення її дієвості
Біхевіористична модель	моделювання функціонування механізму економічної безпеки зовнішньоекономічної діяльності підприємства в системі управління підприємством	наочне зрозуміле представлення функціонування механізму економічної безпеки зовнішньоекономічної діяльності підприємства з метою забезпечення його адекватності умовам діяльності конкретного підприємства

Джерело: [6].

Детальніше розглянемо кожен із представлених вище інструментів вирішення завдань формування механізму економічної безпеки зовнішньоекономічної діяльності підприємства.

Загальну ідею фреймового подання знань сформулював у 1979 р. Професор Массачусетського технологічного інституту Марвін Мінський. За визначенням М. Мінського, фреймом є один з перспективних видів об'єкта сприйняття, який можна формально представити деякою

структурою у вигляді графа. Фреймові моделі були розробні для сфери інформаційних технологій, проте вони застосовуються і в економіці.

Як і більшість моделей, фреймова модель має ряд переваг для формування змісту механізму економічної безпеки зовнішньоекономічної діяльності підприємства та водночас й кілька недоліків.

Наступними інструментами є адаптовані моделі управління змінами та AITL-діаграми. Зрозуміло, що механізм економічної безпеки зовнішньоекономічної діяльності підприємства має працювати дієво, тому постає актуальним завданням впровадження його до системи управління підприємством. Якщо мова йде про працююче підприємство, то ситуація значно ускладнюється, адже потрібно впровадити механізм економічної безпеки зовнішньоекономічної діяльності підприємства «на ходу». Виключенням може бути лише впровадження в нові підприємства, коли всі органи управління проектується паралельно. Але така ситуація, в більшості випадків, є виключенням, і найчастіше потрібно все ж таки «вбудовувати» механізм економічної безпеки зовнішньоекономічної діяльності підприємства в уже працюючу систему управління.

До того ж важливим елементом впровадження механізму є відчуття персоналу всієї важливості забезпечення економічної безпеки підприємства, адже в іншому випадку він буде носити виключно примусовий характер і діяльність механізму носитиме виключно формальний характер. Для відпрацювання, налагодження комунікацій та координації діяльності під час підготовки системи управління підприємством до впровадження змін, запропоновано скористатися відомими методами ситуаційного навчання, тренінгового навчання, кейсовим методом тощо. Ці всі методи допомагають не просто побачити нову інформацію як набір даних, а й фактично «відчути» її. Це все, безумовно, займає певний час і витрату ресурсів, проте після впровадження механізму подальші дії потребуватимуть менше зусиль.

Якщо система управління підприємства підготовлена до сприйняття змін, то необхідно застосовувати інші інструменти для безпосереднього впровадження механізму економічної безпеки зовнішньоекономічної діяльності підприємства.

Використання таких моделей управління змінами для впровадження механізму економічної безпеки зовнішньоекономічної діяльності підприємства як К. Левіна, Л. Грейнера, Д. Коттера, К. Карнала,

Д. Надлера та М. Ташмана, Х. Рамперсада та Дж. Харрінгтона є доцільним на етапі планування та організації змін.

Необхідно вирішити й таке завдання як налагодження зав'язків між окремими його підрозділами, адже фактично завжди діяльність механізму торкається кількох підрозділів, тому і від їх злагодженої роботи буде залежати результат всього механізму. Це питання можна вирішити традиційними інструментами операційного менеджменту - AITL-діаграмами та органограмами. Вони дозволяють графічно та наочно відобразити зв'язки між виконуваними завданнями окремих підрозділів. Це є корисним для розуміння всіма працівниками змісту виконуваних завдань щодо забезпечення економічної безпеки ЗЕД підприємства.

Після успішного впровадження механізму використовується індикаторний метод для оцінки результативності його функціонування, адже його необхідно й надалі підтримувати, а також коригувати у відповідності до змін, що відбуваються у сфері зовнішньої діяльності підприємства.

Наступною є така модель функціонування механізму економічної безпеки зовнішньоекономічної діяльності підприємства як біхевіористична.

Засновником біхевіоризму як течії є американський психолог Джон-Бродес Уотсон, який у 1913 році запропонував програму побудови нової психології, вважаючи її предметом не свідомість, а поведінку. Хоча й біхевіоризм бере свій початок у психології, проте він є міждисциплінарним підходом і знаходить своє використання в соціології, економіці, тощо.

Ключовою ідеєю біхевіоризму (Дж. Уотсон) є співвідношення між стимулом та реакцією для досліджуваного об'єкта, що має спроможність до певних реакцій: певний стимул або їхня сукупність викликає певну реакцію. На підставі дослідження такого співвідношення є можливим або закріплення певних реакцій або їхнє прогнозування, або спроможність викликати необхідні реакції на основі використання відомих стимулів [10]. Загалом, реакція досліджуваного об'єкта представляє значно більшу цінність, ніж той процес внаслідок якого вона формується.

Для опису функціонування механізму економічної безпеки ЗЕД підприємства на основі врахування слабких сигналів застосовується біхевіористська модель функціонування механізму економічної безпеки зовнішньоекономічної діяльності підприємства. Використання

біхевіоризму для опису функціонування механізму економічної безпеки зовнішньоекономічної діяльності має такі переваги:

Використання біхевіоризму та контент-аналізу дозволяє поєднати такі поняття як «стимул», «зміст» та «реакція» для опису функціонування механізму економічної безпеки ЗЕД підприємства;

Біхевіоризм дозволяє використовувати модель функціонування механізму економічної безпеки ЗЕД підприємства залежно від потреб користувача та поставленого завдання на майбутнє.

Основа побудови моделі є класичні для біхевіоризму поняття «стимул – реакція», яка для біхевіоризму є основним постулатом. Стимули та реакції для опису механізму економічної безпеки зовнішньоекономічної діяльності підприємства (на засадах біхевіоризму) є не окремими елементами одиничного характеру, а мають множинний характер.

Алгоритм, що побудований на основі біхевіористичної теорії, дозволяє побудувати для конкретного підприємства механізм економічної безпеки ЗЕД підприємства, де можна враховувати конкретні умов функціонування такого підприємства, очікуваних стимулів з боку зовнішнього та внутрішнього середовищ підприємства щодо функціонування механізму економічної безпеки ЗЕД підприємства, заздалегідь визначених реакцій механізм економічної безпеки ЗЕД підприємства та необхідної його структури, яка дозволяє в існуючих умовах забезпечити такі реакції.

Висновки. Описані моделі механізму економічної безпеки зовнішньоекономічної діяльності підприємства дозволяє суттєво доповнити інструментальноприкладну нішу досліджень економічної безпеки вітчизняних промислових підприємств та є складовими елементами формування концептуального підходу до забезпечення економічної безпеки суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Про зовнішньоекономічну діяльність [Електронний ресурс] : закон України від 16.04.1991 р., № 959–ХІІ. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/959-12/ed20120419>
2. Господарський Кодекс України від 16.01.2003 р. No 436–ІV [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/436-15>

3. Мельник Л. Г. Экономика и информация: экономика информации и информация в экономике : энциклопедический словарь / Л. Г. Мельник. – Сумы : Университетская книга, 2005. – 384 с.
4. Дегтярова О. И. Внешнеэкономическая деятельность : учеб. пособие / О. И. Дегтярова, Т. Н. Полякова, С. В. Соркисов. – Москва : Дело, 2006. – 424 с.
5. Прокушев Е. Ф. Внешнеэкономическая деятельность / Е. Ф. Прокушев. – Москва : ИВЦ «Маркетинг», 1999. – 208 с.
6. Гавловська Н. І. Економічна безпека зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств: оцінювання, моделювання, механізм забезпечення: [монографія] / Н. І. Гавловська. – Хмельницький: ФОП Мельник А. А., 2016. – 480 с.
7. Ильяшенко С.Н. Экономическая безопасность предприятия и подходы к оценке ее уровня / С.Н. Ильяшенко // Машиностроитель. – 2008, № 10. – С. 4-10.
8. Живко З.Б. Аналіз та оцінка системи мотивації персоналу як чинника безпеки / З.Б. Живко // Актуальні проблеми економіки. – 2009, № 10 (100). – С. 65-73.
9. Ігнатенко А.В., Кабанов В.Г., Харченко О.І. Інвестиціє регулювання інноваційної діяльності за умови забезпечення оптимального рівня економічної безпеки України / А.В. Ігнатенко, В.Г. Кабанов, О.І. Харченко // Актуальні проблеми економіки. – 2009, № 4 (94). – С. 33-40.
10. Уотсон Дж. Бихевиоризм : хрестоматия по истории психологии / Дж. Уотсон. – Москва : Просвещение, 1980. – С. 34–44.

Ніколаєнко Павло Віталійович,
студент групи МММ-18-1

*ННІ економіки, оподаткування та
митної справи*

Науковий керівник:

Шевчук Сергій Васильович,
к.е.н., доцент

МІЖНАРОДНЕ СПІВРОБІТНИЦТВО ЯК ВАЖЛИВИЙ ЕЛЕМЕНТ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ

«Світовий досвід переконливо свідчить, що визначення пріоритетних напрямів розвитку науки та новітніх технологій безпосередньо залежить від визначення трьох процесів: формування головної стратегічної мети держави, аналізу загально визнаних світових тенденцій та урахування специфіки національних особливостей. У контексті глобалізаційних тенденцій, трансформаційних шоків та економічних дисбалансів, які є об'єктивною реальністю третього тисячоліття, для економічного сьогодення України важливим є саме врахування зазначених вище аксіом для поступального та сталого соціокультурного зростання, що й зумовлює актуальність обраного вектора дослідження» [1, с. 62].

Невпинний глобалізаційний поступ «динамізував як традиційні форми міжнародних економічних відносин, так і прискорив розвиток нових форм міжнародного співробітництва, зокрема науково-технічного, що зумовлено радикальними технологічними зрушеннями за умов становлення економіки знань та інтернаціоналізації науки. Природа і нелінійність інноваційних процесів, які охоплюють в останні десятиріччя високорозвинутий центр світової економіки, детермінують інтеграційні зусилля всіх суб'єктів міжнародних економічних відносин у розробці нових технологій, їх промисловому використанні та розподілі інтелектуальної ренти, що надає їм можливість отримувати стійкі конкурентні переваги» [2, с. 3].

У зарубіжній та вітчизняній науковій літературі фундаментальним основам і прикладним аспектам дослідження інноваційного розвитку соціально-економічних систем та підвищенню конкурентоспроможності суб'єктів міжнародних економічних відносин присвячено велику кількість праць провідних науковців, серед яких: М. Аб-

рамовіц, Б. Буркинський, А. Дагаєв, Дж. Гроссман, В. Геєць, О. Жилинська, М.Кітлінг, Н.Кондратьєв, А.Кляйнкнехт, С. Онишко, Р.Солоу, К. Фрімен, Л. Федулова, Р.Харрод, Й.Шумпетер тощо.

Разом з тим, не зважаючи на значний доробок розробки окресленої тематики, невирішеними залишаються досить широкий спектр проблем, серед яких низка питань, що стосуються здійснення ефективного міжнародного науково-технічного співробітництва у контексті активізації інноваційного потенціалу держави.

У зв'язку з цим метою статті є дослідження ключових переваг міжнародного співробітництва як важливої основа активізації інноваційного розвитку.

Співробітництво в інноваційній сфері відносно недавно було виділено як окремий напрям міжнародної співпраці. Окреслене виокремлення здебільшого пов'язано з сучасною трансформацією поглядів щодо розуміння глобального простору та пріоритетів розвитку сучасних технологій, від яких великою мірою залежить загальний прогрес людської цивілізації. «Нині технологічне удосконалення виробництва розглядається, з одного боку, як вирішальний чинник забезпечення конкурентоспроможності країн на світовій арені, а з іншого боку, воно спонукає до об'єднання зусиль в науково-інноваційній діяльності, здатного суттєво прискорити отримання нових знань і перетворити їх на передові технології. Тому інформаційно-технологічний та інноваційний напрями міжнародного співробітництва вважаються ключовими в системі сучасних світогосподарських зв'язків» [3, с. 49].

Водночас, нинішній рівень інноваційно-технологічного розвитку України не можна вважати задовільним. «За інтервал часу переходу від централізованого управління економікою до ринкових відносин господарювання так і не була повноцінно сформована та на належному рівні обґрунтована державна інноваційна політика, а у нормативно-правовій базі України не існує офіційного визначення цього поняття» [1, с. 63]. Відносна самостійність приватних підприємств не сприяла ґрунтовному вибору інвестиційно-інноваційної стратегії розвитку, а зниження фінансування науково-дослідних, дослідно-конструкторських робіт призвело до відтоку з України висококваліфікованих наукових і технічних кадрів, занепаду впливових наукових шкіл, швидкої деградації матеріально-технічної бази науково-технологічних досліджень, наслідком чого стало в більшості випадків впровадження зарубіжних технологій не найкращої якості та не кон-

курентоспроможність вітчизняного виробника як на внутрішніх так і зовнішніх ринках.

Головними невирішеними питаннями залишаються як відсутність належного фінансування науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт (далі – НДДКР), так і низький рівень підтримки вітчизняного інноваційного підприємництва, що вбачається у кількості виконуваних інвестиційно-інноваційних проектів та ступені розвитку інноваційної діяльності в державі (рис. 1).

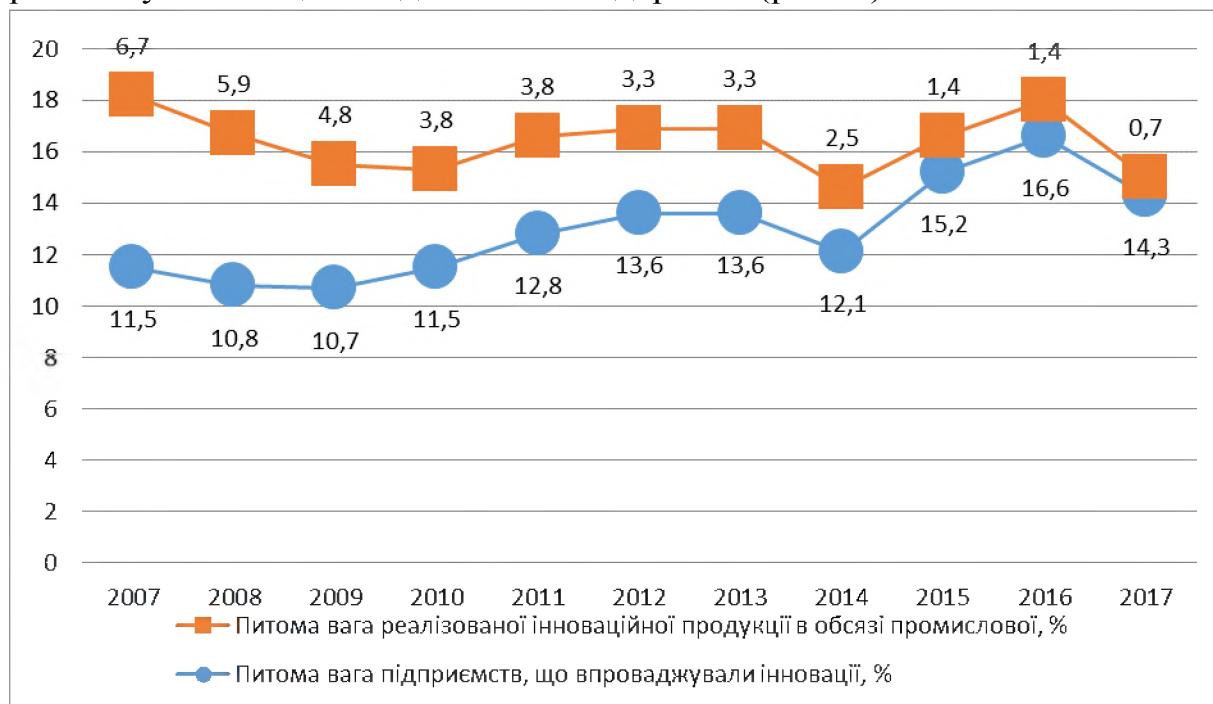


Рис. 1. Динаміка інноваційних тенденцій в Україні у розрізі 2007–2017 рр.

Джерело: складено на основі [4, с. 316]

Вирішення окреслених аспектів лежить у площині унормування правових засад охорони прав на об'єкти інтелектуальної власності, розвитку внутрішньої інноваційної інфраструктури та удосконаленні законодавчого поля функціонування інноваційного підприємництва.

Разом з тим, Україна має і низку переваг, серед яких варто відзначити високий рівень розвитку інтелектуального потенціалу та якість підготовки спеціалістів вищої кваліфікації. Зокрема, згідно рейтингу «The Bloomberg innovation index», засновником якого є виданням Bloomberg, «у 2015 р. Україна посіла 33 місце серед 50 найбільш інноваційних економік, при цьому найкраща (п'ята) позиція була саме за показником освіти» [5]. У відповідному контексті одним з ефективних шляхів розвитку інновацій, ми вбачаємо саме міжнародне науково-технічне співробітниц-

тво, яке дозволяє поєднати інтелектуальні, фінансові та науково-дослідні ресурси для отримання наукових результатів.

«За останні роки Україна уклала низку міжнародних угод про співробітництво у сфері інновацій, де одним із важливих партнерів залишаються США, для чого у 2010р. було започатковано новий механізм співпраці – Українсько-американську робочу групу з науки і технологій (РГНТ), яка сприяла активізації двосторонніх контактів у науково-технічній сфері. Прикладом плідної взаємодії двох держав у аерокосмічній галузі є реалізація проекту „Antares”, в рамках якого ДП “КБ “Південне” ім. М.К.Янгеля з компанією "Orbital Sciences Corporation” здійснили розробку нового космічного ракетного комплексу „Antares” на базі ракети-носія „Маяк”. Проектом передбачається залучення до його виконання таких українських підприємств, як ДП „ВО „Південний машинобудівний завод ім. О.М.Макарова”, НВП „Хартрон-Аркос”, а також американських компаній, насамперед „Aerojet”» [6].

Проте, незважаючи на низку позитивних аспектів інноваційної співпраці, серед першочергових заходів її покращення є формування відповідної нормативно-правової бази шляхом прийняття законопроектів, які забезпечать координування діяльності вітчизняного інституціонального середовища (міністерств, відомств, організацій, компаній тощо), розвиток і вдосконалення механізму захисту національної безпеки та інтересів країни у науково-технічній сфері, поглиблення міжнародних інтеграційних зв'язків із країнами світу (зокрема з країнами ЄС і СНД) у контексті набуття конкурентних інноваційних переваг, диверсифікація джерел фінансування НДДКР, зокрема за рахунок розвитку венчурного бізнесу, пришвидшення процесу комерціалізації вітчизняних інновацій.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Шевчук С. В. Стратегія та чинники підвищення інноваційної активності у промисловості України / С. В. Шевчук // Формування ринкових відносин в Україні. – 2013 – №5 (144) – С. 62-66
2. Черницька Т. В. Міжнародне науково-технічне співробітництво в умовах глобалізації: автореф. дис. на здобуття ступеня к-та екон. наук: 08.00.02 / Київ. Державний вищий навчальний заклад «Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана», 2009. – 24 с.

3. Марчук Л.П. Міжнародне співробітництво України в науково-інноваційній сфері / Л. П. Марчук // Вісник аграрної науки Причорномор'я. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.stattionline.org.ua/agro/43/4259-mizhnarodne-spivrobotnictvo-ukra%D1%97ni-v-naukovo-innovacijnij-sferi.html>

4. Шевчук С.В. Митні інтереси держави: ідентифікація, регулювання та забезпечення [монографія] / С. В. Шевчук. Київ: Аграр Медіа Груп, 2019. – 521 с.

5. Україна у світових рейтингах. Офіційне видання Державної фіскальної служби України. / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.visnuk.com.ua/ua/pubs/id/9160>

6. Сіденко С. В. Міжнародне співробітництво України в сфері інновацій / С. В. Сіденко, А. Невгад // Стратегія розвитку України. – 2016 – №1 – С. 172-176.

Смоляр Марина Миколаївна,
студентка групи МММ-18-1
ІНІ економіки, оподаткування та
митної справи
Науковий керівник:
Шевчук Сергій Васильович,
к.е.н., доцент

МИТНА ПОЛІТИКА: СУТНІСТЬ, РОЛЬ ТА ЗНАЧЕННЯ

Постановка проблеми. Важливим показником сучасного етапу розвитку економіки держави є ефективне здійснення міжнародної діяльності, яка передбачає налагодження зовнішньоекономічної співпраці між країнами та вихід на міжнародні ринки. Міжнародна діяльність напрямку пов'язана із митною політикою, котра є одним із головних важелів регулювання міжнародної торгівлі та захисту національних інтересів держави у митній сфері.

Митна політика є дієвим інструментом забезпечення економічних інтересів держави. Її головні цілі, характер, механізм і особливості здійснення здебільшого визначаються стратегічними цілями держави задля розбудови певної економічної системи. Глобалізація і

інтеграція міжнародної економіки нині вимагає певних змін в напрямку митної політики, тому обрана тема є актуальною та своєчасною.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання дослідження сутності, ролі та значення митної політики були відображені у працях таких науковців як Гребельник О.П., Гуцул І. А., Іванов С.В., Мискін Ю.І, Науменко В.П, Пашко П. В., Русаков В.А, Шевчук С. В. та інші.

Постановка завдання. Метою дослідження є теоретико-практичне обґрунтування сутності здійснення митної політики, висвітлення основних проблем її реалізації та пошук напрямків їх вирішення.

Виклад основного матеріалу дослідження. Митна політика є історично першою формою державного регулювання міжнародної торгівлі. Вона є провадженням внутрішньої та зовнішньої економічної політики будь-якої країни, яка формується на виборі оптимальної моделі взаємовідносин із міжнародною системою господарювання: протекціонізм, вільна торгівля, чи гармонійне їх поєднання [1, с. 23]. Зазвичай митну політику ототожнюють із митною справою. О. Гребельник зазначає про недоцільність ототожнення понять “митна політика” та “митна справа”. На його переконання, митна політика є ширшим поняттям, а ніж митна справа, адже митна справа є тільки засобом реалізації державної митної політики, і саме митною політикою визначаються головні цілі та функції митної справи [2].

На наше переконання митна політика є системою політико - правових, економічно-організаційних і інших широко масштабних заходів, які націлені на реалізацію та захист внутрішніх і зовнішніх державних інтересів і з метою активного та цілеспрямованого проведення політичних та соціально-економічних зрушень в умовах формування ринкової економіки.

Як зазначає П. Пашко, митна політика сучасної держави описується з точки зору виконання нею шести головних функцій: фіскальної, економіко-регуляторної, захисної, контрольно-організаційної, інформаційно-статистичної, міжнародно-політичної [3]. З огляду на це основні завдання митної політики можна згрупувати у наступну логіко-схематичну конструкцію, що зображена на рис 1.

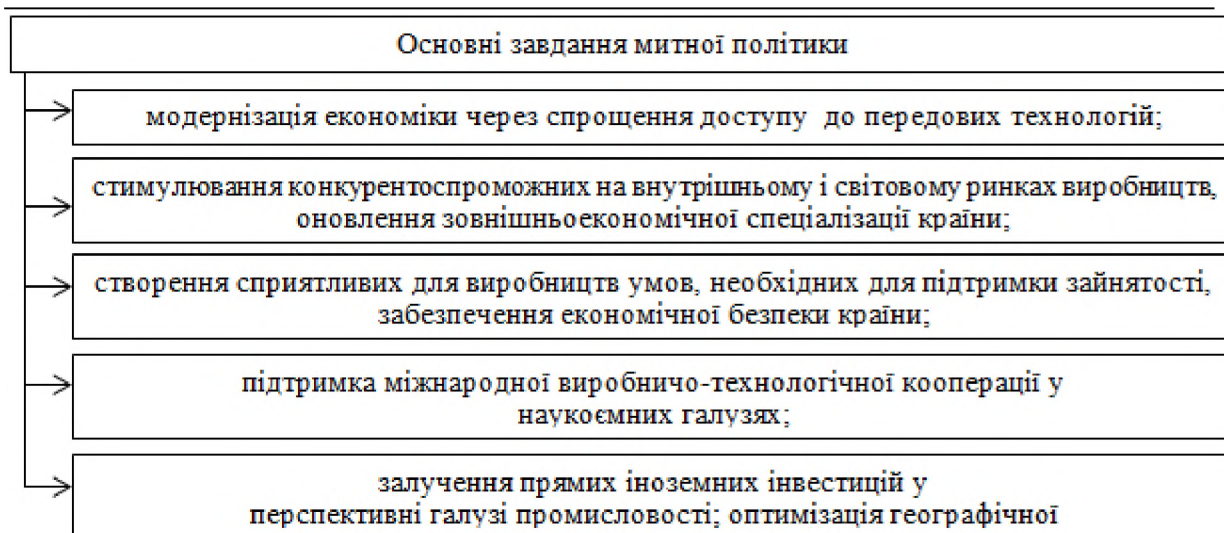


Рис 1. Основні завдання митної політики

Джерело:[4]

Головними принципами здійснення митної політики є: верховенство права; законність; збалансованість державних інтересів, фізичних та юридичних осіб в митних правовідносинах; недопустимість подвійного оподаткування; єдність митних режимів; прозорість та гласність [5].

Використання економічних інструментів митної політики, зокрема митного тарифу, податків, митних зборів і інших видів платежу - дозволяють здійснювати вплив на міжнародну торгівлю непрямым способом. О. Гребельник відзначає, що, застосовуючи даний інструментарій, держава здійснює вплив на інтереси зовнішньоекономічних суб'єктів та, відповідно, на їхню поведінку, зберігаючи повну операційну самостійність, котра відповідає природі ринкових відносин [1, с. 12].

Головними нормативно – правовими документами під час здійснення митної політики в Україні є: Митний кодекс України та ЗУ «Про Митний тариф», котрі є основою подальшого розвитку митної політики. На підставі цих нормативно – правових актів відбувається механізм реалізації митної політики на сучасному етапі (рис 2).

Щоб відобразити роль та значення митної політики у забезпеченні національної безпеки держави, варто звернути увагу на показники надходжень митних платежів до Державного бюджету України (табл. 1).

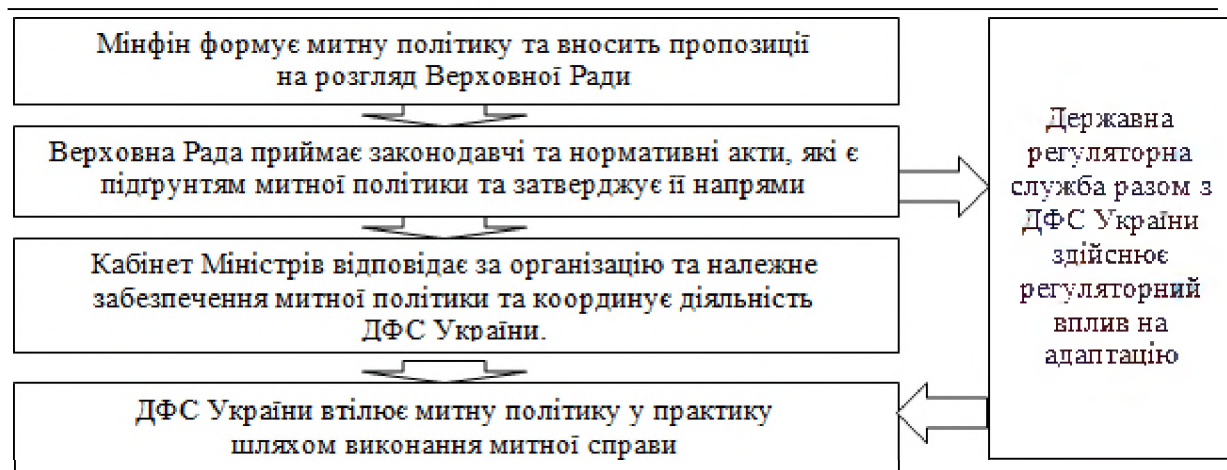


Рис 2. Механізм здійснення митної політики в Україні Джерело: [складено автором]

Таблиця 1

Динаміка структури митних надходжень від митних платежів від здійснення міжнародної торгівлі за 2016–2018 роки (млн.. грн)

Митні надходження	2016		2017		2018	
	План	Факт	План	Факт	План	Факт
ПДВ з ввезених на територію України товарів	171200	181453,28	221260	250530,2	300062,9	295377,32
Акцизний податок з ввезених на митну територію України підакцизних товарів	29181	35006,22	41751	41989,74	45986,3	47708,61
Ввізне мито	19276	20001,25	23062	23898,35	28076,5	26560,41
Вивізне мито	366	369,72	459	643,45	651	516,2
РАЗОМ	220023	236830,47	286532	317061,8	374776,7	370162,54

Джерело: [складено автором на основі 6]

З таблиці 1 бачимо, що динаміка ПДВ з ввезених на територію України товарів за 2016 – 2018 роки збільшилась на 113924,04 млн. грн. Загалом виконання даного податку у 2016 році становило 105,99%, у 2017 році 113,23%, у 2018 році 98,44%. Як бачимо, у 2016 та 2017 роках відбулось перевиконання даного податку на 5,99% та 13,23% відповідно, а у 2018 році відбулось не до виконання на 1,56%. Динаміка акцизного податку з ввезених на митну територію України підакцизних товарів (продукції) за звітний період збільшилась на 12702,39 млн. грн. Виконання даного податку у 2016 році становило 119,96%, у 2017 році

100,57%, у 2018 році 103,75%. Як бачимо, протягом звітного періоду показники надходжень від даного податку були перевиконані у 2016 році на 19,96%, у 2017 році на 0,57%, у 2018 році на 3,75%. З таблиці 2.1 бачимо, що динаміка ввізного мита за 2016 – 2018 роки збільшилась на 6559,16 млн. грн. Виконання даного податку у 2016 році становило 103,76%, у 2017 році 103,63%, 94,60%. Як бачимо, у 2017 та 2018 роках відбулось перевиконання даного податку на 3,76% та 3,63% у 2017 та 2018 роках відповідно, а у 2018 роках ситуація була протилежною, зокрема відбулось недовиконання даного податку на 5,40%. Динаміка вивізного мита за 2016 – 2018 роки збільшилась на 146,48 млн. грн. У 2016 році виконання даного податку становило 101,02%, у 2017 році 140,19%, у 2018 році 79,29%. Як бачимо, протягом 2016 – 2017 років відбулось перевиконання даного податку на 1,02% та 40,19%, а у 2018 році недовиконання на 20,71%.

Як бачимо митні платежі відіграють важливу роль в економці нашої держави, адже формують левову частку доходів державного бюджету України.

Незважаючи на збільшення надходжень від митних платежів, на сучасному етапі існує ціла низка проблем під здійснення митної політики, зокрема: недосконалість вітчизняного митного контролю від потреб пропускну здатності ЄС та світових стандартів контролю за товарною номенклатурою; значний обсяг часових затрат і застарілі механізми проведення митних процедур; високий рівень контрабанди в державі, зокрема серед таких товарів, як наркотичні засоби та зброя; значна кількість митних порушень в інтелектуальній сфері власності; здійснення експортно-імпортних операцій через офшорні компанії.

Враховуючи вище зазначені проблеми, основними напрямками удосконалення митної політики в Україні є:

- «удосконалення нормативно - правової бази, як одного із головних інструментів регулювання митної політики в площині визначення та деталізації митних інтересів та механізмів їх забезпечення;
- поглиблення інформаційно-комунікативної співпраці між державами в розрізі удосконалення митного моніторингу і контролю здійснення митних переорієнтація та реформування митної політики в сторону зниження затрат часу і вартості оформлення документів та здійснення митного догляду під час імпорту/експорту для покращення позицій держави в міжнародних рейтингах;

– визначення концептуального бачення місця митної безпеки та митних інтересів у розрізі забезпечення національної безпеки та національних інтересів з подальшим відображенням та закріпленням механізмів їх реалізації у стратегічних програмах економічного розвитку України» [7].

Висновки. Отже, на сьогодні, митна політика є важливою складовою політики держави в напрямку підтримки її економічних інтересів. Незважаючи на прийнятий міжнародною спільнотою напрям на лібералізацію торгових умов, та намагання зменшити роль фіскальної функції, митна політика відіграє важливу роль в регулюючому процесі. Виявлені нами проблеми здійснення митної політики, не є не вирішуваними. Виконання вище перерахованих нами основних напрямків їх вирішення буде сприяти: спрощенню доступу до ринків збуту вітчизняної продукції в ЄС; залученню іноземного інвестування та поліпшенню іміджу України на міжнародній арені.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Гребельник О.П. Митна справа: підручник /О.П.Гребельник. - 4-те вид., оновл. та доповн. - К. : Центр учбової літератури, 2014. - 472 с.
2. Гребельник О.П. Митно-тарифна політика за умов трансформації економічної системи : монографія / О. Гребельник. – К.: Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2001–488
3. Пашко П. В Функції митної політики / П. Пашко // Вісник Академії митної служби України. - 2009. -№1.-С. 5-8.
4. Гуцул І. А. Митна політика у фіскальному просторі України / І. А. Гуцул // Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія : Економіка і менеджмент. - 2015. - Вип. 10. - С. 232-234. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvmgu_eim_2015_10_52.
5. Іванов С. Принципи державної митної політики в Україні: поняття, зміст і критерії класифікації [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://pgp-journal.kiev.ua/archive/2018/10/36.pdf>
6. Офіційні дані Державної казначейської служби України – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://www.treasury.gov.ua/-ua/file-storage/vikonannya-derzhavnogo-byudzhetu>
7. Шевчук С. В. Митна політика як важлива складова забезпечення митних інтересів держави / С. В. Шевчук, Ю. І. Мискін // Формування ринкових відносин в Україні. - 2018. - № 7-8. - С. 45-51. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/frvu_2018_7-8_7.

група МММз-18-1

Зелінська Аліна Валеріївна,

студентка групи МММз-18-1

*ННІ економіки, оподаткування та
митної справи*

Науковий керівник:

Голюк В. Я.,

к.е.н., доцент

ФУНКЦІОНАЛ КОМПЛЕКСУ ПРОГРАМНИХ ЗАСОБІВ ЩОДО ПРОГНОЗУВАННЯ МИТНИХ ПЛАТЕЖІВ

Важливим аспектом у процесі вдосконалення прогнозування діяльності митних органів ДФС України є розвиток комплексу програмних засобів, що сприяють підвищенню ефективності та оперативності прогнозно-аналітичної діяльності митних органів України.

По суті, даний комплекс програмних засобів призначений для підвищення ефективності та оперативності прогнозно-аналітичної діяльності митних підрозділів ДФС України, відповідальних за підготовку прогнозів та планових завдань зі збору митних платежів, за рахунок автоматизації задач аналізу, планування та прогнозування обсягів збору митних платежів. Розвиток комплексу програмних засобів здійснюється також і для здійснення аналізу та прогнозування величини надходження до Державного бюджету України митних та інших платежів, справляння яких покладено на митні органи.

Питання ефективності прогнозування та адміністрування митних платежів митними органами України при зовнішній простоті й швидкості здійснення митних процедур (сукупності митних формальностей) та митного контролю мають надзвичайний вплив на динаміку зростання економічного потенціалу країни та регулювання обсягів експорту та імпорту товарів. МК України передбачено, що митниці та митні пости у зоні своєї діяльності забезпечують виконання пріоритетних державних завдань, покладених на митні підрозділи ДФС України, в тому числі, в формуванні доходної частини державного бюджету. Отже, враховуючи позитивну динаміку організаційних змін, які постійно відбуваються у митних підрозділах за часи незалежності держави, функціонування ефективної системи адміністрування митних платежів у програмі стабільного наповнення державного бюдже-

ту є достатньо своєчасним та актуальним завданням для повноцінної інтеграції України в світогосподарський комплекс [1, с. 78].

Зважаючи на актуальність окресленої вище проблеми, до неї звернулись в своїх працях відомі вітчизняні науковці та практики – А.Д. Войцешук, О.В. Годованець, О.П. Гребельник, Є.В. Додін, О.Ф. Запорожець, І.Г. Калетнік, С.В. Ківалов, Т.Д. Ліпіхіна, В.П. Мартинюк, П.В. Науменко, П.В. Пашко, Т.О. Проценко, Т.М. Рева, С.С. Терещенко.

Метою статті є дослідження функціоналу комплексу програмних засобів щодо прогнозування митних платежів.

Починаючи наш аналіз зауважимо, що функціонал комплексу програмних засобів повинен розвиватися з метою формування для керівництва ДФС України і органів виконавчої влади довідок та звітів по дохідній частині Державного бюджету в розрізі видів митних та інших платежів, митних органів та по митній системі України загалом, та враховувати сукупність факторів, на основі яких формуються митні платежі.

Слід акцентувати увагу на тому, що митні платежі формуються під впливом певної системи факторів, які можна систематизувати на рівні окремої області в три групи, кожна з яких поділяється на ряд параметрів.

Перша група «соціально-економічні показники розвитку області» включає наступні фактори:

- реальні наявні грошові доходи населення;
- інвестиції в основний капітал;
- загальний рівень безробіття;
- рівень базової інфляції;
- ставка рефінансування;
- індекс промислового виробництва;
- інвестиційна привабливість в області.

Друга група «тенденції та закономірності показників зовнішньої торгівлі» включає наступні фактори:

- структура зовнішньоторговельного обороту;
- комерційний обмінний курс гривні.

Третя група «митне адміністрування та рівень розвиненості митної інфраструктури» представлена наступною групою факторів:

- індекс митної вартості;

– ефективність митних органів по роботі з підприємствами-учасниками ЗЕД щодо перевірки достовірності документів та достовірності нарахування митних платежів.

Таким чином, урахування вищеописаних факторів дозволить максимально деталізовано спрогнозувати динаміку експорту та імпорту для окремих товарів і товарних груп з розбивкою по окремих областях, що в свою чергу, дає можливість більш точного коригування обсягів завдань зі збору митних платежів ще на етапі бюджетного проектування.

При побудові прогнозів на ближчу перспективу необхідно в якості основних передумов враховувати положення довгострокових прогнозів, а при побудові детальних прогнозів – забезпечувати виконання вимоги відповідності їх сумарних оцінок значенням агрегованих показників. При цьому прогнозування повинно носити безперервний характер, забезпечувати спадкоємність та узгодженість прогнозних оцінок як за різними горизонтами (довгостроковими, середньостроковими та короткостроковими), так і за різним ступенем агрегації

Необхідно відзначити, що зовсім недавно відсутність у митних органах України програмних засобів для прогнозування та планування обсягів збору митних платежів завдання оцінки ефективності митно-тарифної політики вирішувалися у трудомісткому режимі ручних розрахунків з використанням експертних методів і традиційних табличних засобів. При цьому обґрунтованість прогнозів і планових завдань, які формуються митними органами України, залишалася низькою через використання недостатньо деталізованих даних та невисокого рівня аналітики. Як наслідок, вітчизняна система митних органів часто не виконувала планових завдань зі збору митних платежів без чіткого обґрунтування причини відхилення від плану. На сьогодні всі вищезазначені проблеми, а також низька якість інформаційної взаємодії, яка здійснювалася за допомогою електронної пошти, стали передумовами не лише розробки, а й комплексного розвитку масиву програмних засобів для аналізу, моделювання та прогнозування митних платежів.

Сучасний комплекс програмних засобів «Аналіз, моделювання та прогнозування митних платежів» повинен включати наступні функціональні компоненти.

По-перше, програмне завдання «Перегляд і аналіз вихідних даних для прогнозування митних платежів і результатів розрахунків», призна-

чене для відображення й аналізу даних показників, що використовуються для прогнозування митних платежів, а також результатів проведених в інших програмних завданнях розрахунків. У цьому блоці представлений набір експрес-звітів та регламентних звітів для аналізу обсягів зовнішньої торгівлі, обсягів нарахованих і фактично сплачених до Державного бюджету України митних платежів та ін. Даний інструмент дозволяє створювати призначені для користувача експрес- та регламентні звіти з можливістю налаштування прав доступу.

По-друге, програмне завдання «Моделювання і прогнозування митних та інших платежів, які адмініструються митними підрозділами ДФС України, за даними про фактичні надходження до Державного бюджету доходів у різних розрізах», що дозволяє розраховувати середньозважені ставки митних та інших платежів, які адмініструються митними підрозділами ДФС України, у розрізі видів платежів, оцінки прогнозних значень їх ставок із застосуванням різних методів прогнозування обсягів надходжень до Державного бюджету доходів за видами митних платежів.

У цьому функціональному блоці реалізований ланцюжок розрахунку прогнозів обсягів надходжень до Державного бюджету України доходів за видами митних платежів на підставі існуючих законодавчо закріплених методик розрахунку.

По-третє, програмне завдання «Формування для обласних митниць планових завдань зі збору митних платежів на основі розрахункових прогнозів», яке дозволяє автоматизувати процес формування планових завдань зі збору митних платежів для обласних митниць:

- за видами митних платежів (включаючи платежі фізичних осіб, штрафи і пені, інші надходження від зовнішньоекономічної діяльності);
- за групами країн (Далеке зарубіжжя та СНД);
- за товарною номенклатурою.

Даний інструмент також забезпечує автоматизацію взаємодії користувачів ДФС України, обласних митниць та ін. підрозділів у процесі узгодження планових завдань та їх коригування.

З метою формування пропозицій щодо поліпшення якості моделей та обґрунтованості коригувань прогнозів митних платежів на наступні квартали даний блок дозволяє проводити аналіз результатів моделювання, прогнозування та коригувань ДФС України, обласних митниць за підсумками формування планових завдань за минулі звітні періоди. Крім того, за допомогою даного програмного завдання здій-

снюється аналіз фактичних даних у ретроспективі за показниками, що використовуються в моделі прогнозування митних платежів для обґрунтування причин коригування прогнозів.

Формування планових завдань збору митних платежів для обласних митниць включає наступні основні етапи:

- відбір розрізів для прогнозування (автоматичний відбір товарної номенклатури за кожним видом митних платежів, кожною обласною митницею, окремо по країнах Далекого зарубіжжя і СНД);
- автоматичне формування моделей для прогнозування з урахуванням відібраних розрізів та автоматичний розрахунок прогнозів;
- введення, зберігання та обробка експертних коригувань розрахункових прогнозів щодо збору митних платежів для кожної обласної митниці;
- формування планових завдань для кожної обласної митниці щодо збору митних платежів на основі розрахункових прогнозів, введених коригувань та планових завдань, встановлених для ДФС України в цілому;
- перегляд і аналіз сформованих планових завдань зі збору митних платежів;
- введення корегувань планових завдань зі збору митних платежів з розрахунком зміни сум планових завдань та обов'язковим введенням причини коригування;
- узгодження сформованих планових завдань зі збору митних платежів з урахуванням обґрунтованих коригувань;
- узгодження коригувань сформованих планових завдань зі збору митних платежів, запропонованих обласними митницями;
- експорт результатів формування планових завдань зі збору митних платежів у файл формату XLS.

По-четверте, програмне завдання «Оцінка ефекту від застосування заходів митно-тарифної політики», що дозволяє розрахувати ефект (наслідки) застосування заходів митно-тарифного регулювання зовнішньої торгівлі у сфері надходжень митних платежів. За допомогою даного модуля розраховується оцінка зміни величини митних платежів внаслідок зміни ставок митних платежів. Візуальний інтерфейс програмного завдання є інтерактивною таблицею, яка забезпечує доступ до вихідних даних (обсягів зовнішньої торгівлі, діючих ставок митних платежів, обсягів нарахованих митних платежів) за об-

раними користувачем розрізами. Блок у модельованому періоді дозволяє задати наступні параметри:

- вартісний та ваговий обсяг зовнішньої торгівлі (в абсолютному вираженні, у темпах приросту);
- тип ставки мита (адвалорна або специфічна) і значення адвалорної та специфічної частин ставок (з можливістю автоматизованого розрахунку часток адвалорної та специфічних частин ставки на основі фактичних даних).

По-п'яте, програмне завдання «Аналіз змін у динаміці надходжень митних платежів», що забезпечує пошук основних причин і факторів, які обумовлюють найбільш помітні зміни в динаміці надходжень митних платежів. В даному модулі реалізований автоматичний аналіз та оцінка впливу відібраних факторів на виконання митними органами певних показників із застосуванням статистичних методів, ранжування факторів та оцінка внеску кожного фактора в загальну зміну показника.

На даний момент найбільш важливим завданням є розвиток інформаційних технологій прогнозування митних платежів для вирішення завдання формування планових завдань зі збору митних платежів на рівні ДФС України та обласних митниць. Реалізації даного завдання в рамках комплексу програмних засобів «Аналіз, моделювання та прогнозування митних платежів» повинна передувати підготовка науково-технічного звіту з результатами проведених досліджень стосовно математичних методів і моделей, застосування яких було б ефективним при короткостроковому прогнозуванні обсягів митних платежів.

Особливістю завдання є забезпечення взаємодії ДФС України та обласних митниць (з використанням веб-додатку) у процесі формування планових завдань збору митних платежів. Системою забезпечується узгодження двох точок зору відносно планових величин збору митних платежів: автоматично розрахованих прогнозів, точки зору ДФС України і точки зору по кожній з обласних митниць.

Таким чином, розвиток комплексу програмних засобів, які сприяють підвищенню ефективності прогнозування митних платежів, надасть співробітникам не лише ДФС України, а й обласних митниць широкі можливості аналізу, прогнозування та планування митних платежів, а саме:

- єдиний засіб доступу до OLAP-представлення даних щодо обсягів зовнішньої торгівлі, обсягів нарахованих і фактично сплачених

митних платежів, середніх ставок митних платежів, даних митно-прибуткових ордерів, нормативно-довідкової інформації. В системі також є OLAP-представлення результатів прогнозування митних платежів. Це забезпечує як швидкий доступ до необхідних даних, так і широкі можливості експрес-аналізу даних;

– можливість розв’язання задачі оцінки ефекту від застосування заходів митно-тарифної політики із забезпеченням одночасного аналізу відомостей щодо обсягів зовнішньої торгівлі, обсягів митних зборів, нормативно-довідкової інформації про ставки митних зборів;

– реалізацію всіх етапів формування планових завдань зі збору митних платежів для обласних митниць, що забезпечить не лише автоматизацію раніше існуючого процесу, але й значні поліпшення в таких аспектах:

1) якість прогнозування – покращення деталізації вихідних даних та модернізація методів прогнозування забезпечують урахування особливостей справляння платежів за окремими товарами, групами країн, регіонами країни [4];

2) обґрунтованість планових завдань – зміна планових завдань обласних митниць на агрегованому рівні щодо деякого виду митного платежу із застосуванням комплексу програмних засобів стала можливою тільки шляхом коригування планових завдань на рівні певних товарів з обов’язковою умовою зазначення обґрунтування внесених змін;

3) швидкість взаємодії ДФС України та обласних митниць – використання веб-додатку дало можливість відмовитися від передачі скоригованих планових значень електронною поштою з наступним ручним зведенням файлів у підсумковий проект наказу. Спеціалізовані візуальні засоби дозволяють відслідковувати етап узгодження плану по кожній з обласних митниць і забезпечують швидкий пошук показників, за якими значення були скориговані учасниками процесу;

4) контроль та постійне поліпшення якості планування – в рамках панелей завдань був розроблений спеціалізований модуль, що дозволяє у різних розрізах оцінювати якість роботи учасників процесу за попередні періоди: якість автоматично побудованих прогнозів, коригувань ДФС України, коригувань обласних митниць. Така оцінка якості, зокрема, дозволяє ідентифікувати сфери, які потребують подальшого вдосконалення методів моделювання та прогнозування.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Запорожець О. Ф. Адміністрування митних платежів: аналіз та прогнозування надходжень до державного бюджету. Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Економіка і менеджмент, 2013. Вип. 5. С. 78 – 89.
2. Зварич О. В. Податкові надходження: методологія прогнозування: монографія. К.: Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2013. 444 с
3. Пашко П. В., Ліпіхіна Т. Д. Методика розрахунку прогнозних обсягів податкових надходжень від імпорту товарів. Вісник Академії митної служби України. Сер.: Економіка, 2010. № 1. С. 5 – 20.
4. Сторожук О. В., Гребельник О. П. Оподаткування зовнішньоекономічної діяльності: навчальний посібник. Ірпінь: Університет ДФС України, 2018. 554 с.

Паразінська А. В.,

студентка групи МММз-18-1

*ННІ економіки, оподаткування та
митної справи*

Науковий керівник:

Голюк В. Я.,

к.е.н., доцент

ПРИЧИНИ, ЯКІ СТРИМУЮТЬ ЗРОСТАННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ МИТНОГО КОНТРОЛЮ В УКРАЇНІ

Захист економічних інтересів України, запобігання незаконному ввезенню товарів, втратам Державного бюджету України в процесі зовнішньоекономічних операцій є головним завданням митних органів Державної фіскальної служби України, яке зумовлює необхідність підвищення ефективності проведення митного контролю.

Актуальність теми зумовлена, з одного боку, тим, що митний контроль є малодослідженим видом державного контролю, а з іншого – необхідністю його розвитку і вдосконалення у процесі утвердження України як європейської демократичної держави, і великим загальнодержавним значенням податків, надходження яких при ввезенні товарів на митну територію України контролюють та забезпечують митні органи.

Проблеми організації та підвищення ефективності й результативності митного контролю розглядаються в працях В.А. Аргунова, В.П. Батіг, Є.М. Березного, Ю.П. Соловкова, П.В. Пашка, Т.С. Тоцької та інших вчених і практиків митної системи. Проте вплив належної організації митного контролю в умовах інтеграції до світового економічного простору та сучасних методів контролю на основі аудиту в даних роботах розкрито недостатньо повно.

Метою даної статті є аналіз причин, які стримують зростання ефективності митного контролю в Україні.

Починаючи наш аналіз слід відзначити, що однією з основних причин, які негативно впливають на ефективність митного контролю, є складність митного контролю та, перш за все, документації, необхідної для його здійснення.

Крім того, розроблена ж документація містить велику кількість орфографічних і смислових помилок в своїх текстах – від 3 до 18 на 100 сторінок. Звичайно, що сама нормативно-правова база митного контролю вже розроблена, але, тим не менш, також потребує вдосконалення. Адже велика частина законодавчої бази митної справи в Україні побудована на основі відомих і використовуваних на міжнародному рівні нормативах.

Діяльність митних підрозділів ДФС України в даний час регламентується безліччю документів. При наявності складного документообігу завжди є можливість у стягненні необґрунтованих додаткових платежів, так як деякі документи можуть бути відсутніми, в інших можуть бути допущені технічні помилки.

При митному контролі виникають значні втрати часу, що пов'язано з низькою трудовою мотивацією та недостатнім досвід персоналу митниць. Звичайною є ситуація перевірки документів «по одному за раз», що веде до створення черги з клієнтів на митницях. Виникають значні втрати часу. Заради справедливості слід сказати, що ця проблема поступово вирішується, так як більшість клієнтів вже перейшла на подачу документів в електронному вигляді. В Україні застосовуються добре відомі способи якщо не викорінення, то зменшення масштабів цього явища: скорочення контакту митника і клієнта за допомогою впровадження комп'ютерних технологій, перехід від суцільного до вибіркового митного контролю на основі управління ризиками, розвиток інституту митних брокерів. Зазначимо, що посту-

пове спрощення документообігу істотно знижує втрати часу і, як наслідок, рівень невиправданих платежів.

Серед інших проблем, пов'язаних з документообігом, який впливає на рівень митного контролю, слід віднести:

1) Використання нестандартної документації, що веде до втрат при митному контролі для учасника ЗЕД. Наприклад, провізна відомість, яка використовується для транзиту і для контролю доставки всередину країни, не в повному обсязі відповідає міжнародним стандартам і не побудована на використанні SAD (single administrative document, єдиний адміністративний документ), як ВМД. Якби вищезазначені документи були побудовані за принципом SAD, то процедура митного контролю досягла б значного спрощення, так як ця форма широко поширена в міжнародній практиці;

2) Пакет супровідних документів комерційної та транспортної документації занадто великий, тому що містить відомості, які за своїм змістом, не потрібні для проведення митного контролю. Так, при ввезенні вантажу іноді для перевірки перевізника потрібні документи на автомобіль, водійські права, паспорт водія з візою, хоча зазвичай для митних цілей ці документи не використовуються.

3) На багатьох пунктах пропуску іноді потрібен повний пакет документів для оформлення, навіть для транзитних вантажів. Наприклад, контракт, завірений печатками продавця та покупця, додатки до нього, сертифікат походження, які на даному етапі митного контролю не потрібні, а для транзитних вантажів не потрібні взагалі.

4) Обробка документації на митниці все ще в окремих випадках (у зв'язку з завантаженістю митниць) починається лише після прибуття вантажу, що вимагає додаткових витрат у вигляді простою вантажних автомобілів і ж/д вагонів в очікуванні розвантаження. Таким чином, тимчасові втрати на митниці і на інших контрольних структурах становлять в середньому близько 10 % загального транспортного часу. Якщо немає відповідних сертифікатів та інших документів, то простої можуть тривати від доби до трьох діб.

5) Крім митного контролю існують: контроль транспортних засобів, ветеринарний та фіто-санітарний контроль, який проводиться спеціальними службами. Для кожного з цих видів контролю в більшості випадків існує окремий персонал і потрібен додатковий час.

б) Дублювання контрольних процедур, як, наприклад, у випадку з прикордонним контролем. Наприклад, прикордонники теж шукають наркотики, причому іноді роблять це окремо від митників.

Ще однією серйозною проблемою є те, що в Україні існує система практично суцільного митного контролю, хоча на основі МК України він повинен носити вибіркового характеру.

Система митного контролю в нашій державі все ще є досить витратною. Для контролю одного долара США зовнішньоторговельного обороту в Україні використовується майже в 10 раз більше людських ресурсів, ніж в США. Такі системи досить неефективні в плані тривалості митного контролю. Практика показує, що різні вантажі і інші учасники ЗЕД мають різний ступінь ризику і нераціонально розподіляти наявні ресурси для суцільного митного контролю.

Серед приватних проблем найбільш серйозними є ті, що виникають на прикордонних пунктах пропуску. Серед них ми можемо виділити наступні:

1. На кордоні вантажні автомобілі спочатку повинні зупинитися для проходження паспортного контролю, де прикордонники проводять фізичний огляд даного виду транспортного засобу у випадках підозри на наявність наркотиків, зброї або боєприпасів/вибухових речовин тощо. Після того як співробітники закінчують виконання своїх службових обов'язків, транспортний засіб проїжджає кілька десятків метрів для проходження митного контролю. За цим може прослідувати ще одна зупинка для проходження ветеринарного або фітосанітарного контролю. Можуть знадобитися додаткові зупинки для дезінфекції автомобіля, для зважування і т.д.

Кожна з таких зупинок займає від 20 до 30 хвилин. Це є причинами значної затримки в процесі перетину кордону. Іноді для перетину пункту пропуску потрібно 4 – 5 годин. Однак, згідно з нормами країн ЄС, середній час проходження через пункти пропуску не повинно перевищувати 20 хвилин на вантажний автомобіль або мінімум три автомобілі на годину на одну смугу митного контролю [1].

2. Митне оформлення особистих предметів і предметів для особистого користування, що імпортуються резидентами, часто займає багато часу і створює черги, зокрема, у випадках, коли працює лише одна смуга прикордонного пункту митного контролю. Подібні процедури, застосовувані по відношенню до резидентів, які ввозять подібні

категорії товарів, призводять до затримок і перевантаженості прикордонного пункту митного контролю.

3. Митне оформлення імпортованих легкових машин для особистого користування на пунктах митного контролю пов'язане з певними складнощами. Всі параметри транспортного засобу повинні бути співставлені з документами і перевірені фізично (такі, як марка машини, дата випуску, вартість, номери двигуна і шасі). Ця процедура забирає багато зусиль і часу, приводячи до перевантаженості прикордонного пункту митного контролю. Ще більше часу забирає складання документів контролю на транспортні засоби.

4. Серйозні затримки виникають при митному оформленні некомерційного транспорту. Водії та пасажери автобусів повинні особисто представляти заповнену митну декларацію. Декларація вимагає часу для заповнення.

5. Всі користувачі, що виїжджають в комерційних і приватних транспортних засобах, як правило, в митних контрольно-пропускних пунктах повинні покинути свій транспортний засіб для проходження митного і паспортного контролю. Це пов'язано зі значними втратами часу.

6. Пропуск вантажівок системи TIR за міжнародними стандартами повинен займати близько 5 – 10 хвилин. Але реально подібна процедура пропуску займає як мінімум 30 хвилин. Проблема виникає через те, що існуюча процедура митного контролю передбачає зупинку і відповідну перевірку великогабаритних транспортних засобів.

7. У випадках транзиту, повинно надаватися безліч документів на товари. Це забирає багато часу, часто майже стільки ж, скільки митне оформлення у внутрішніх митницях з метою випуску товарів.

Однак, крім тривалості митного контролю та його вартості, не менше гострою в Україні є проблема його надійності. Незважаючи на спрямованість сучасного митного контролю на сприяння зовнішній торгівлі, це не повинно відображатися на його основних функціях. До сих пір зберігаються значні проблеми в області визначення походження товарів, дотримання авторських і патентних прав, захисту товарних знаків і торгових марок.

Підкреслимо, що основна специфіка діяльності митних підрозділів ДФС України полягає в роботі з документами. Часто тривалість митного контролю обумовлюється не тільки недостатньо ефективною діяльністю митних органів, а й недостатньою кваліфікацією учасників

ЗЕД, які неправильно оформляють документи і невчасно їх надають митним підрозділам. На практиці фіксуються випадки усвідомлених порушень та шахрайства з боку учасників ЗЕД. Основні способи, за допомогою яких недобросовісні учасники ЗЕД можуть заощадити і отримати прибуток, полягають в наступному:

- один вид продукції учасник ЗЕД видає за інший, дешевший, і сплачує нижчі митні платежі;

- учасник ЗЕД свідомо занижує ціну продукції, що ввозиться. Це робиться шляхом виготовлення підроблених рахунків-фактур та через укладання фіктивних контрактів.

Існують можливості підміни товару, оскільки в орган по сертифікації можна подати зразок товару, який вже пройшов сертифікацію. Бувають випадки підробки сертифікатів відповідності, печаток. На практиці взаємодія з органом по обліку клейм і печаток і по видачі дозволів на їх виробництво вимагає підвищення свого рівня. Хоча розвиток оргтехніки досяг великих успіхів, в митних підрозділах ДФС України іноді відсутні зразки бланків сертифікатів різних видів, невідомі номери та серії бланків тієї чи іншої організації, атестованої на сертифікацію.

Значні проблеми існують при визначенні митної вартості. Методика визначення митної вартості для розрахунку розміру мит в цілому детально розроблена і строго регламентована нормативними документами.

Згідно зі ст. 57 Митного кодексу України визначення митної вартості товарів, які імпортуються в Україну, може здійснюватися з використанням 6 методів. Основним є метод визначення митної вартості товарів за ціною договору щодо товарів, які імпортуються (вартість операції). У разі неможливості визначення митної вартості товарів, які імпортуються в Україну, за основу може братися ціна, за якою оцінювані ідентичні або подібні (аналогічні) товари були продані в Україні не пов'язаному з продавцем покупцеві. При цьому кожний наступний метод застосовується, якщо митна вартість товарів не може бути визначена шляхом застосування попереднього методу [6, с. 152]. Проте учасники ЗЕД часто занижують митну вартість. Це пов'язано з тим, що в Україні немає універсального джерела цінової інформації по всіх групах товарів. Фактично і на світовому ринку немає такого роду інформації як комерційно доступного товару, наданого в оперативній друкованій або електронній формі.

Зазвичай ціни на світовому ринку не розглядаються як стабільна субстанція, яку необхідно фіксувати на будь-який тривалий період часу. Численні каталоги і довідники містять відомості (іноді їх називають каталожними) про ціни, але ці ціни можуть виступати як стартові, з яких починаються торги. При цьому ціна реальної угоди може у багато разів відрізнятися від довідкової ціни як в сторону зменшення, так і в бік збільшення і визначатись обсягом угоди, надійністю партнера, використовуваними формами оплати і т.д.

Якщо для митних органів ДФС України не відкрити зовнішні інформаційні потоки, та не відпрацювати механізм пошуку і передачі зовнішньої інформації, то економічні втрати при справлянні митних платежів будуть закономірними.

Митним органами ДФС України проводиться велика робота по припиненню умисного заниження вартості товарів в рахунках-фактурах, запобігання використанню довільної або фіктивної митної вартості. Проте це питання вимагає більш ґрунтовних наукових досліджень.

Недостовірне декларування товарів і транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон – один з видів порушень митних правил. При розгляді причин подібних порушень слід особливу увагу звертати на помилки, виявлені митним органом ДФС України в процесі митного оформлення і контролю у митній декларації.

Митна декларація або вантажна митна декларація (cargo declaration), скорочено МД, ВМД – є основним документом, за допомогою якого здійснюється декларування (заявлення) митному органу відомостей про товари, що є предметом зовнішньоекономічної угоди [2]. В Україні форма й порядок використання митної декларації затверджено Постановою Кабінету Міністрів України «Питання, пов'язані із застосуванням митних декларацій» від 21.05.2012 р. № 450 [4]. Згідно п. 20 ч. 1 ст. 4 Митного кодексу України: митна декларація – заява встановленої форми, в якій особою зазначено митну процедуру, що підлягає застосуванню до товарів, та передбачені законодавством відомості про товари, умови і способи їх переміщення через митний кордон України та щодо нарахування митних платежів, необхідних для застосування цієї процедури [3].

Зауважимо, що якісно заповнити такий документ під силу тільки кваліфікованому спеціалісту. Аналіз масиву МД показує, що в середньому з 100 заповнених МД лише 77 заповнюються правильно спочатку, 15 декларацій виправляється в ході митного оформлення, а решта

помилки виявляються в ході повторного митного контролю. На практиці при вивченні і перевірці вантажних митних декларацій з'ясовується, що декларанти часто допускають значну кількість ненавмисних помилок. Проте, ці помилки розцінюються митними органами ДФС України в якості недостовірного декларування.

Нерідко помилки заповнення МД відбуваються через неуважність або недостатню грамотність декларанта. Помилки пов'язані з не зовсім точним зазначенням відповідних кодів країни, транспортного засобу, умов поставок і т.д. У митних деклараціях можна виявити граматичні помилки, що призводять до нерозуміння значення слова або в корені міняють його сенс і все це призводить до недостовірного декларування. Помилки бувають і в тих документах, які подаються разом з митною декларацій для митного оформлення і митного контролю товарів і транспортних засобів. Обов'язково умовою є звірка і зіставлення даних зазначених в представлених документах з митною декларацією. Якщо в цих документах виявляються помилки і це вважається митними підрозділами недостовірним декларуванням. На підставі зазначених випадків виділяється дві групи недостовірного декларування товарів і транспортних засобів.

До першої можна відносити так звані технічні помилки. У цьому випадку це ті дії, які не впливають на прийняття митним органом ДФС України рішення про переміщення через митний кордон товарів і транспортних засобів, також вони не впливають на розмір митних платежів або поміщення товарів у певний митний режим і т.д. Такі помилки у митній декларації не тягнуть за собою прийняте митним органом рішення про адміністративну відповідальність декларанта перед державою.

Друга і сама неприпустима група фактів недостовірного декларування становить грубі порушення, що вплинули на прийняття митним органом рішення про переміщення товару через митний кордон або розміщенні товарів у певному митному режимі або спричинили заниження розміру митних платежів і т.д. Це може бути неправильна класифікація товарів, заява товару не під своїм найменуванням, недостовірні відомості про кількість переміщуваного товару, про країну його походження і т.д.

При зовнішньоекономічних відносинах всі випадки недостовірного декларування діляться на навмисні і ненавмисні. Провести чітку грань між ними на практиці досить складно, і цими питаннями повинні займа-

тись відповідні структурні підрозділи митних органів ДФС України. Відомі способи навмисного недостовірного декларування це:

1) неправильне зазначення митної вартості, заниження розміру митних платежів шляхом неправильної класифікації (коли вибирається товарна позиція, оподатковувана нижчою ставкою мита), зменшення вагових параметрів товару (у випадках застосування специфічної або комбінованої ставки мита), заява заниженої митної вартості;

2) відхід від заходів економічної політики (сертифікації товару на безпеку, ліцензування і т.д.) шляхом недостовірної класифікації, заяви товару не під своїм найменуванням або вказівки недостовірних відомостей про товари в супровідних документах;

3) бажання заявити товар під певним пільговим митним режимом (який під це переміщення не застосовується). Наприклад, вибір режиму «тимчасове ввезення», коли немає наміру вивезти товар назад з митної території.

Всі виявлені факти такого роду кваліфікуються митним органом ДФС України як порушення митних правил. Однак в своїй практичній діяльності співробітники митних підрозділів досить часто стикаються з ситуаціями, коли такого ж роду порушення – заниження митних платежів, недотримання заходів економічної політики і т.д. – походять від ненавмисних дій учасника ЗЕД або декларанта. Основними причинами подібних порушень можуть бути:

1) деякі розбіжності відомостей, що містяться в документах (вага або кількість може відрізнятися від фактично ввезеного товару; опис товару не відповідає його фактичному стану; в контрактах, платіжних і будь-яких інших документах вказуються різні найменування і різні адреси фірми-відправника);

2) деякі питання неузгодженості між нормативними документами. Якщо в митному органі існує чітка спеціалізація при проведенні митного оформлення і митного контролю, то учасник ЗЕД або декларант змушений самостійно орієнтуватися у всьому обсязі інформації;

3) низька кваліфікація фахівців з митного оформлення. Як відомо, більшість декларантів не розуміють всієї глибини і обсягу майбутнього завдання декларування товарів.

В процесі декларування товарів і транспортних засобів, бувають випадки здійснення помилок і з боку досвідченого фахівця. Це говорить про те що для декларування товарів необхідно мати глибокі знання в сфері митної справи, що пов'язано з її багатoproфільністю. З

іншого боку, саме висококваліфікований фахівець, знаючи «діри» в митному законодавстві, зуміє таким чином задекларувати товар, що, навіть митний орган буде не в змозі його розпізнати.

Наведемо основні способи недостовірного декларування:

- неправильний опис товару для зміни його категорії;
- незначна модифікація товару з метою виправдати фальсифікований опис;
- заниження кількості або ваги;
- відвантаження товару через треті країни, що не мають квотних обмежень, або мають недовикористані квоти з фальшивим позначенням країни походження;
- декларування невірного складу матеріалу товару з розрахунком на те, що після отримання лабораторних аналізів товар встигне піти по каналах поширення;
- надання фальсифікованих або раніше використаних сертифікатів походження;
- невідповідність якості товарів міжнародним стандартам [5].

На закінчення можна зробити наступні висновки. Існує ряд показників, за допомогою яких можна виміряти ефективність митного контролю:

1. Тривалість митного контролю. Середнє значення часу проведення митного та інших видів контролю в розвинених країнах становить близько 20 хвилин, в той час як на митному кордоні України цей час складає 42 хвилини.

2. Вартість митного контролю для суспільства у вигляді витрат на утримання митних органів. Повні витрати в Україні на обслуговування товарообігу, вартістю в одну тисячу доларів США складають всього 0,4 дол., що в два рази нижче ніж в тих же США. Але що стосується витрат людських ресурсів, то на одного службовця припадає лише 2,1 млн. доларів товарообігу, що майже в 50 разів менше, ніж в США. У міру зростання оплати праці співробітників митних органів це буде призводити до значного зростання повних витрат.

3. Надійність митного контролю, якщо її оцінювати через різні коефіцієнти, становить 0,7 – 0,8. Це також нижче, ніж в США, де цей коефіцієнт становить 0,95.

Основним причинами недостатньої ефективності митного контролю є: складність митних процедур, обумовлена проблемами з документацією; суцільний характер митного контролю; недостатня автоматизації процесів митного контролю.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Керівні принципи для митної справи в Україні. АСС, 2018. 38 с.
2. Митна декларація, вантажна митна декларація, заповнення митної декларації, складання митної декларації. URL: <http://brokstar.com.ua/ua/statti/mitna-deklaracija-md> (дата звернення: 20.09.2019).
3. Митний кодекс України від 13.03.2012 р. № 4495-VI. Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2012. № 44-45, № 46-47. № 48. Ст. 552
4. Положення про митні декларації, затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 р. № 450. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/450-2012-%D0%BF> (дата звернення: 20.09.2019).
5. Сторожук О. В., Гребельник О. П. Оподаткування зовнішньоекономічної діяльності: навчальний посібник. Ірпінь: Університет ДФС України, 2018. 554 с.
6. Тоцька Т. С., Аршиннікова А. В. Недоліки в системі державного контролю митної вартості в Україні. Вісник Академії митної служби України. Сер.: Державне управління, 2014. № 1. С. 150 – 158

Патрікєєва Н. А.,

студентка групи МММЗ-18-1

ННІ економіки оподаткування та митної справи

Науковий керівник:

Голюк В. Я.,

к.е.н., доцент

ОСНОВНІ ПРОБЛЕМИ ТА НАПРЯМИ ОПТИМІЗАЦІЇ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ У СФЕРІ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНИХ ОПЕРАЦІЙ ПІДПРИЄМСТВ

Протягом всього часу існування кожної держави митна політика відігравала важливу функцію і правильно побудована митна політика держави відігравала позитивну або негативну роль на міжнародні відносини, зовнішню торгівлю та на економіку країни в цілому. На сьогоднішній день Україна являється повноправним учасником міжнародної торгівлі і повинна відстоювати свої тактичні та стратегічні інтереси,

зادля покращення іміджу та економічної ситуації. Однак окрім держави суб'єктом на міжнародному ринку виступає безпосередньо підприємство яке здійснює господарську діяльність [1]. Саме тому держава шляхом оптимізації політики в управлінні експортно-імпортними операціями повинна надавати всебічну підтримку вітчизняним підприємствам у здійсненні зовнішньоекономічної діяльності.

Аналіз останніх досліджень та публікацій з проблеми. Вивченню даної проблематики присвячено праці таких науковців як Є.В. Талавіра, В.Ю. Єдинак, Н.М. Плешкова, С. П. Ніжніченко, Л. Г. Саркісян, Ю.А. Іщук, Куліш А.М. Однак, проблеми та напрями оптимізації державної політики в сфері управління зовнішньоекономічної діяльності підприємства залишаються актуальними внаслідок постійного економічного прогресу в світі та змін в законодавстві України та інших країн-учасників зовнішньоекономічної діяльності.

Мета статті полягає у вивченні основних проблем та напрямів оптимізації державної політики України в сфері зовнішньоекономічних операцій підприємств та надання пропозицій щодо їх вирішення.

Викладення основного матеріалу.

Сьогодні на міжнародному ринку важливим суб'єктом зовнішньоекономічної діяльності є безпосередньо підприємство, адже саме внаслідок проведення підприємствами тих чи інших операцій формується становище держави на світовому ринку.

Єдинак В. Є. зауважив, що державна політика в митному регулюванні являється основним проявом державного суверенітету і має основні напрямки здійснення митної політики:

- встановлення структури систем органів державного регулювання митної справи;
- регулювання розмірів мит, а також умов митного обкладання;
- створення вільних митних зон та митних режимів на території України;
- створення законодавчої бази в якій регламентуються вимоги до експорту, імпорту того чи іншого товару;
- наявність переліку товарів, експорт, імпорт та транзит яких через територію України забороняється [2].

Керуючись даним переліком країна може здійснювати повний контроль за митною діяльністю і швидко вносити корективи пристосовуючись до тих чи інших змін та вимог для здійснення зовнішньоекономічних операцій.

Важливим помічником в здійсненні зовнішньоекономічної діяльності підприємств є НТФ «Интес», який має повну інформацію про теперішній стан на міжнародному ринку, повний перелік всіх законів, актів, вимог стосовно експорту, імпорту, транзиту, курсів валют та новин, що дозволяє суб'єктам зовнішньоекономічних відносин здійснювати господарську діяльність [3]. Незважаючи на регулювання митної політики в державі, всебічного дослідження у тому числі засобами науково-технічної підтримки [3], при заохоченні та визнанні ролі даної фірми державою, залишається ціла низка проблем в митній політиці. Куліш А.М. зазначає про недостатність координації між владними структурами центрального рівня, зниження рівня ефективності центрального, регіонального та галузевих структур управління ЗЕД, відсутність простої адаптації законодавчої бази України до правових норм інших країн [4].

Даний перелік проблем являється результатом недостатньо ефективної системи здійснення діяльності законодавчої, виконавчої влади в митній політиці і потребує термінового вирішення.

Саркісян Л.Г. зазначає, що участь України в міжнародній економіці за показником відношення зовнішньоторговельного обігу до ВВП перевищує середньосвітовий. Отже, економічний розвиток України має значну залежність від стану кон'юнктури на зовнішньому ринку. Це визначає високий ступінь впливу на економіку країни з боку зовнішніх чинників [5]. Даний факт говорить про потрібність налагодження взаємовигідного зв'язку між країнами, базуючись на їх взаємній залежності.

Оптимізувати процес ЗЕД можна шляхом налагодження координації між владними структурами, адаптації нормативно-правової бази, налагодження зв'язків міжрегіонального та трансрегіонального співробітництва, побудови діалогу між підприємствами та державними органами задля оптимізації ЗЕД та залучення нових суб'єктів господарської діяльності.

Оскільки безпосереднім учасником зовнішньоекономічної діяльності є підприємство, держава повинна створити всі умови для скорочення часу, що витрачається на бюрократичні процедури, а також підвищення ефективності діяльності підприємства, корегувати платіжний баланс, і саме на ці аспекти необхідно передусім націлити державну політику. Для цього уряду необхідно вирішити наступні завдання:

- розроблення державних програм розвитку експортного потенціалу й структурної перебудови економіки з орієнтацією на високотехнологічний розвиток;
- стимулювання розвитку ринкової інфраструктури;
- зміни акценту з митно-тарифного регулювання імпорتنих операцій на створення технічних бар'єрів, задля покращення імпортного продукту та захисту вітчизняного ринку;
- стимулювання розвитку вітчизняних підприємств у стратегічних для держави секторах ринку.

Незважаючи на значний прогрес української митної політики і значної допомоги суб'єктам ЗЕД з боку науково-технічного прогресу, митна політика має низку проблем пов'язану з координацією службових структур і потребує оптимізації шляхом налагодження діалогу між різними структурними рівнями, а також держави з бізнесом. Також, Україні необхідно поступово змінювати акценти введення регулювання тарифними та митними інструментами, поступовим переходом до технічного регулювання, задля підвищення міжнародного іміджу та підвищення якості імпортного товару.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Талавіра Є. В. Сучасні тенденції регулювання зовнішньоекономічної діяльності підприємств в умовах глобалізації [Електронний ресурс] / Є. В. Талавіра // Ефективна економіка № 9, - 2014.
2. Єдинак В. Ю. Вплив митної політики на зовнішньоекономічну діяльність підприємств [Електронний ресурс] / В. Ю. Єдинак, Н.М. Плешкова, С. П. Ніжніченко // Ефективна економіка № 11. – 2014.
3. НТФ «Интес» [Електронний ресурс]. – 2019. – Режим доступу до ресурсу: <https://qdpro.com.ua/>.
4. Куліш А. М. Удосконалення митного законодавства України як фактор підвищення ефективності діяльності правоохоронної системи / А. М. Куліш // Фінансове право. — 2009. — № 1. — С. 296-300.
5. Саркісян Л. Г. Особливості розширення зовнішньоекономічних зв'язків України в контексті глобалізації [Електронний ресурс] / Л. Г. Саркісян, Ю. А. Ішук // Економіка і організація управління № 4. — 2016. — Режим доступу до ресурсу: [file:///C:/Users/Asus/Downloads/2945-5932-1-SM%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Asus/Downloads/2945-5932-1-SM%20(1).pdf).

Петричук Максим

Володимирович,

студент групи МММз-18-1

*ННІ економіки, оподаткування та
митної справи*

Науковий керівник:

Гребельник Олександр Петрович

УДОСКОНАЛЕННЯ УПРАВЛІННЯ ФІНАНСАМИ МИТНИХ ОРГАНІВ

Аналіз світового та вітчизняного досвіду бюджетного планування показав, що застосування середньострокового бюджетного планування, заснованого на програмно-цільових методах і бюджетуванні, орієнтованому на результат (БОР), дає позитивні результати для економіки країни. Розвиток системи середньострокового планування сприяє формуванню системи індикаторів результативності видатків бюджету, підвищує об'єктивність оцінки діяльності розпорядників та одержувачів бюджетних коштів, прискорює підготовку та підвищує якість проекту бюджету.

Незважаючи на значну кількість існуючих досліджень щодо фінансової діяльності органів державної влади (А.Т. Ковальчук, Т.А. Латковська, В.М. Опарін, О.П. Орлюк, Є.Д. Соколова) досі не існує чіткого пояснення механізму управління фінансами митних органів, а аналітична основа для його визначення тільки починає розвиватися.

Метою даної статті є визначення напрямів вдосконалення управління фінансами митних органів.

ДФС України є системою, яка динамічно розвивається. За наявної ситуації на перший план виходить необхідність удосконалення управління цією складною системою.

Нині найбільш актуальними є проблеми підвищення ефективності бюджетних витрат на всіх рівнях управління. Програмно-цільовий метод бюджетного планування займає важливе місце в системі управління витратами бюджету залежно від складності завдання та організаційно-технічних можливостей.

Впровадження БОР докорінно змінює зміст усіх стадій бюджетного процесу і саму концепцію управління бюджетними видатками. Даний метод передбачає повний перехід від директивного планування

до індикативного. Планування і використання бюджетних асигнувань здійснюється на підставі інформації про результати діяльності розпорядників та одержувачів бюджетних коштів. Важливим завданням при впровадженні принципів БОР є розробка збалансованого набору показників, що характеризують надані послуги і результати їх надання, а також взаємозв'язок діяльності та її результатів. В умовах впровадження БОР та програмно-цільових методів бюджетного планування особливої актуальності набуває підвищення ефективності використання бюджетних коштів розпорядниками та одержувачами коштів державного бюджету. Також важливими є питання оцінки якості бюджетного планування та організації управління фінансовою діяльністю митних органів ДФС України.

Сьогодні перед ДФС України, так само, як і перед багатьма головними розпорядниками бюджетних коштів, стоїть завдання – пов'язати витрати на утримання митних органів ДФС України із результатами діяльності всієї Державної фіскальної служби України. Для вирішення даного завдання необхідно звернутися до стратегічного управління. Його методи, які успішно застосовуються в комерційних організаціях, поступово впроваджуються у практику управління державними фінансами на рівні розпорядників та одержувачів бюджетних коштів.

Ми пропонуємо наступну схему управління фінансовою діяльністю в митних органах ДФС України на середньострокову перспективу, що враховує застосування методів стратегічного управління та впровадження концепції БОР в управління суспільними фінансами. На першому етапі з урахуванням затверджених бюджетних даних на черговий фінансовий рік і плановий період відбувається уточнення бюджетної заявки на утримання митних органів ДФС України, враховуючи зміни.

На другому етапі здійснюється прогнозування безпосередніх та кінцевих результатів діяльності митних органів ДФС України.

На третьому етапі оцінюється ефективність бюджетних витрат відповідно до запропонованої в даній статті методики, яка враховує досягнення митницею безпосередніх і кінцевих результатів.

На четвертому етапі здійснюються аналіз та оцінка прогнозованої ефективності витрачання бюджетних коштів, виходячи з передбачуваних безпосередніх і кінцевих результатів діяльності митного органу. Якщо прогнозована ефективність бюджетних витрат відповідає

очікуванням керівництва і значенням планових показників, здійснюється затвердження кошторису митних органів ДФС України та починається прийняття й виконання бюджетних зобов'язань. В іншому випадку весь цикл повторюється заново.

Аналогічно вибирається найкраща фінансова стратегія для першого і другого років планового періоду. Відповідно до пропонованої схеми можливі не лише стратегічне планування фінансової діяльності митних органів ДФС України, а й тактичне, а також операційне.

За необхідності, протягом фінансового року можливе корегування затвердженого бюджетного кошторису для більшої ефективності витрачання бюджетних коштів.

Таким чином, стратегічне планування в митних органах ДФС України – це повторюваний замкнутий цикл. Оцінка ефективності функціонування органу, аналіз змін зовнішнього середовища одночасно є початком і кінцем зазначеного циклу.

Найважливішою частиною пропонованого алгоритму є методика оцінки ефективності витрат митного органу. Вона підготовлена з метою реалізації основних принципів середньострокового бюджетного планування та БОР у частині оцінки ефективності витрачання бюджетних коштів на утримання цих установ.

Оцінка якості планування бюджетних витрат здійснюється з метою підвищення результативності та соціально-економічної ефективності витрат на утримання митних органів ДФС України. Це дозволить своєчасно вжити заходів для підвищення ефективності бюджетних витрат або припинення неефективних витрат.

Пропонована методика визначає загальні правила та процедури, виконання яких є необхідною умовою для оцінки ефективності бюджетних витрат. За підсумками аналізу, проведеного з використанням розробленої методики, можуть бути вжиті заходи, що підвищують дієвість управління бюджетними видатками.

Дана методика може використовуватися на етапах планування видатків бюджету на підставі прогнозних значень і контролю за витратами в звітному періоді та досягнутими результатами. Її використання дозволить своєчасно виявляти й аналізувати ризики, пов'язані з досягненням стратегічних цілей, вирішенням тактичних завдань та виконанням програм, включених у доповідь про результати й основні напрямки діяльності суб'єктів бюджетного планування.

Цілями пропонованої методики є: виявлення та розробка показників для оцінки ефективності використання бюджетних коштів з урахуванням специфіки діяльності митних органів ДФС України (табл. 1); визначення етапів, процедур і вимог до організації та проведення оцінки, виконання яких забезпечить її необхідний якісний рівень; розробка практичних рекомендацій щодо організації та проведення оцінки ефективності витрачання бюджетних коштів.

Таблиця 1

Групування показників оцінки

Група	Найменування	Застосування
Група 1	Показники якості управління бюджетними видатками	Застосовуються для всіх напрямів витрачання бюджетних коштів, до будь-якого розпорядника та одержувача бюджетних коштів
Група 2	Показники безпосередніх результатів	Застосовуються лише для митних органів з урахуванням специфіки діяльності на підставі аналітичних показників ефективності діяльності митниць, затверджених ДФС України
Група 3	Показники кінцевих результатів	

Здійснивши інтегральну оцінку ефективності діяльності митниці по всіх аналізованих групах, на нашу думку, можна отримати висновок про ефективність витрачання бюджетних коштів у митних органів ДФС України, порівнявши його з пропонованою шкалою оцінки (табл. 2).

Таблиця 2

Шкала розрахункових значень інтегрального показника ефективності бюджетних витрат

Інтервал розрахункових значень, % від максимального значення	Якісна оцінка ефективності, загальний висновок	Оцінка ефективності бюджетних витрат митниці в аналізованому періоді, бали
0 і менше	Діяльність неефективна	0
1-9	Дуже низька ефективність	1
10-24	Низька ефективність	2
25-49	Задовільна ефективність	3
50-74	Середня ефективність	4
75 і більше	Висока ефективність	5

При цьому максимальним значенням інтегрального показника вважається сума максимальних значень усіх показників, що скориговані на вагу відповідної групи та враховують коефіцієнти ув'язки бюджетних витрат і показників результатів.

Розроблена методика дозволяє дати оцінку діяльності суб'єкта бюджетного планування виходячи з досягнення показників безпосередніх і кінцевих результатів, а також якості управління бюджетними видатками. Підхід відповідає концепції БОР, що впроваджується шляхом встановлення взаємозв'язку між показниками результатів діяльності та витратами бюджету. Таким чином, застосування розробленої методики дає можливість оцінити якість бюджетного планування митних органів ДФС України та ефективність витрат.

Ми на підставі запропонованої методики дослідили результативність витрачання бюджетних коштів Одеською митницею ДФС України. Розрахунки та їх аналіз дозволили зробити висновок про високу ефективність використання Одеською митницею ДФС України бюджетних коштів у 2017 р. Значення інтегрального показника оцінки ефективності склало 78,37 %, що свідчить про вагомі досягнення та можливість подальшого підвищення ефективності витрачання бюджетних коштів. У 2018 р. значення інтегрального показника Одеської митниці ДФС України склало 61,73 %, що свідчить про середню ефективність використання митницею затверджених бюджетних асигнувань.

На нашу думку, підвищення ефективності витрачання бюджетних коштів цією установою може бути досягнуто за рахунок активної роботи посадових осіб щодо збільшення показників групи 1. Зростання інтегрального показника сприятимуть: збільшення в господарських витратах Одеської митниці ДФС України частки бюджетних витрат за результатами конкурсів на розміщення державних закупівель; контроль стану кредиторської заборгованості за розрахунками з поставальниками та підрядниками і по платежах до бюджетів; мінімізація поправок до затвердженого фінансового плану митниці; забезпечення рівномірного, цільового та повного використання затверджених бюджетних асигнувань.

В умовах проведеної бюджетної реформи необхідно забезпечити взаємозв'язок між витратами на утримання державної організації та основними результатами її діяльності. Ми запропонували алгоритм управління фінансовою діяльністю бюджетної організації на прикладі митних органів. Очевидно, що в управлінні фінансовою діяльністю організації повинні брати участь всі структурні підрозділи, що забезпечить більшу достовірність планів-прогнозів і, в кінцевому підсумку, досягнення більш високої ефективності діяльності.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Губерська Н. Л. Фінансова діяльність митних органів України крізь призму митної справи. Держава і право, 2010. Вип. 49. С. 397 – 401.
2. Сторожук О. В., Гребельник О. П. Оподаткування зовнішньоекономічної діяльності: навчальний посібник. Ірпінь: Університет ДФС України, 2018. 554 с.
3. Шульга О. А. Совершенствование управления финансовой деятельностью бюджетных организаций (на примере таможенных органов). М.: Изд-во «Спутник +», 2013. 204 с.

Сікан В. І.,

студентка групи МММз-18-1

*ННІ економіки оподаткування та
митної справи*

Науковий керівник:

Голюк В. Я.,

к.е.н., доцент

СУТНІСТЬ ТА ПОНЯТІЙНИЙ ВИМІР КАТЕГОРІЇ «МИТНЕ РЕГУЛЮВАННЯ»

Актуальність. Сьогодні митне регулювання можна розглядати з декількох позицій – як функцію держави в умовах глобалізації, що є фактором захисту як національних, так і наднаціональних інтересів; як механізм забезпечення митних інтересів суб'єктів господарювання; як під вид державного регулювання по реалізації митної політики. Незважаючи, на вибір епостасії розгляду даного питання, беззаперечним фактом залишається його важливість та актуальність у зв'язку з низкою особливостей. По-перше, за допомогою митного регулювання відбувається певне подолання невизначеності та зменшення ризиків. По-друге, митне регулювання виходить за межі національних кордонів та стає інструментом глобалізації. По-третє, елементи митного регулювання наднаціонального рівня іноді входять в протиріччя з національними інтересами. Безперечно, зазначені питання потребують як теоретичного, так і практичного вирішення [1].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проведені нами теоретичні дослідження дають підстави вважати, що питання місця та ролі митного регулювання в понятійній системі координат “митна політика – митна справа” є фактологічною передумовою його якісного забезпечення та ефективної реалізації. Митно-тарифну складову митної політики та митної справи досліджували такі українські науковці та практики митної справи, як В. В. Ващенко, А. Д. Войцещук, О. П. Гребельник, В. І. Демченко, Ю. М. Дьомін, О. Б. Єгоров, В. В. Заяц, М. М. Каленський, А. В. Мазур, В. П. Науменко, П. В. Пашко, Л. М. Письмаченко, Д. В. Приймаченко, С. С. Терещенко, В. В. Ченцов, О. П. Шейко та багато інших.

Разом з тим, публікації на дану тему мають переважно прикладний характер, а результати окремих теоретичних досліджень суперечливі. Крім того, як стверджує О.Єгоров, «сучасна система митно-тарифного регулювання як теоретична наука здебільшого існує не у вигляді цілісної системи категорій і законів, що відображає реальні митні процеси та зв'язки, а насамперед у вигляді окремих наукових дефініцій певних законодавчих актів»[2, с. 7-8]. Таким чином, щоб дати дійсно наукове визначення сутності, цілям та механізму митного регулювання, необхідно здійснити діалектичне дослідження окресленої категорії у розрізі відображення усієї сукупності спектру митних відносин, що виникають під час здійснення зовнішньоекономічної діяльності.

Окреслене зумовлює мету нашої роботи щодо з'ясування відмінностей вживання та розуміння поняття митного регулювання, митно-тарифної політики і митно-тарифне регулювання, встановлення їх сутності.

Виклад основного матеріалу дослідження. Сьогодні у наукових працях можна зустріти різні позиціонування термінологічного виміру поняття «митне регулювання». Передусім його тлумачать як «регулювання питань, пов'язаних із встановленням мит та митних зборів, процедурами митного контролю, організацією діяльності органів митного контролю України» [3, с. 54].

У широкому розумінні під митним регулюванням розуміють державну діяльність, відповідно до якої складаються суспільні відносини, регульовані нормами митного права – митні правові відносини. У вузькому розумінні воно розглядається як урегульований нормами права порядок реалізації заходів нетарифного та митно-тарифного регулювання за допомогою митного адміністрування. Воно є відобра-

женням державного впливу на зовнішньоекономічну діяльність підприємств, що виражається в установленні обмежень адміністративного й економічного характеру вільному переміщенню товарів та транспортних засобів через митний кордон [4].

У цьому понятті відображений зв'язок норм митно-процесуального права з нормами матеріального адміністративного права, підкреслений зв'язок митного права з іншими галузями права. Він виявляється в тому, що внаслідок митно-правового регулювання розв'язуються завдання державного управління та реалізуються права суб'єктів господарювання на проведення зовнішньоекономічної діяльності [5, с. 52].

Тобто можна говорити про те, що сутність митного регулювання «полягає в упорядкуванні митних відносин, у встановленні за допомогою митного права чітко визначених юридичних прав та обов'язків учасників цих відносин» [6, с. 26].

Водночас, існують і інші підходи до розуміння досліджуваних сентенцій. Так О. Єгоров, вважає, що «митне регулювання – це сукупність митно-тарифних заходів, що використовуються як національний торговельно-економічний інструментарій регулювання зовнішньої торгівлі» [2]. Варто відзначити, що дана інтерпретація категорії митне регулювання звужує її функціональний спектр позиціонування, адже виключає можливість здійснення нетарифного регулювання. Разом з тим, формуючи думку про систему державного регулювання зовнішньої торгівлі в рамках розмежування та виокремлення підсистем, автор дотримується наступної логіки її диференціації, поділяючи на: митне адміністрування, митно-тарифне та нетарифне регулювання.

Відомий український дослідник О. Гребельник серед основних складових митної політики держави виокремлює тарифну, яку інтерпретує як «централізований комплекс заходів, спрямованих на формування тарифної системи, вироблення ефективного механізму застосування різних видів мита і податків у регулюванні зовнішньоекономічної діяльності, тобто виокремлює митно-тарифну політику як головну складову митної» [7]. Водночас під митно-тарифною політикою, науковець розуміє «комплексну систему заходів, спрямованих на забезпечення економічного суверенітету країни, охорони державних кордонів, реалізації зовнішньоекономічної стратегії через сферу митних відносин» [7].

Під митно-тарифним регулюванням зовнішньоекономічної діяльності І. Тимошенко, пропонує розуміти декілька сутностей. У першому варіанті – «сферу діяльності державних органів, що здійснюють митну політику країни і регулювання суспільних відносин, пов'язаних з порядком переміщення товарів та транспортних засобів через митний кордон, стягненням митних платежів і проведенням митного контролю» [8]. В іншому розглядати як сукупність організаційних, економічних (тарифних) та адміністративних (нетарифних) засобів державного регулювання зовнішньоекономічної діяльності. Тобто митно-тарифне регулювання використовується як синонім митного регулювання та ототожнюється з митною справою.

Розглядаючи законодавство України з питань митного регулювання, варто констатувати, що воно складається з Конституції України, Митного Кодексу України, а також ЗУ «Про зовнішньоекономічну діяльність» та ін. нормативно-правових та підзаконних актів.

Економічна енциклопедія за редакцією С. В. Мочерного визначає митне регулювання «як комплекс митних заходів держави, що використовуються у процесі регулювання зовнішньої торгівлі» [9]. До таких заходів прийнято зараховувати митно-тарифне та нетарифне регулювання.

Закон України «Про зовнішньоекономічну діяльність» згідно ст. 1 трактує митне регулювання «як регулювання питань, пов'язаних з установами мит і митних зборів, процедурами митного контролю, організацією діяльності органів митного контролю України» [10]. Митне регулювання зовнішньоекономічної діяльності здійснюється згідно із Митним кодексом України, Законами «Про зовнішньоекономічну діяльність», «Єдиний митний тариф України» та низки міжнародних угод, домовленостей та протоколів.

Митний кодекс України окремо не визначає дане поняття, а при визначенні митної справи зараховує до її складових лише ту частину митного регулювання, яка пов'язана «з встановленням та справлянням податків і зборів».

Висновки. Підсумовуючи зазначене, можна зробити висновок, що сьогоденне позиціонування категорії митне регулювання зводиться до його розуміння як підсистеми державного регулювання ЗЕД, що відповідає за унормування та встановлення правил переміщення товарів, транспортних засобів через митний кордон. Митне ре-

гулювання сьогодні виступає одним із інструментів захисту держави своїх національних інтересів, зокрема митної безпеки держави.

Митне регулювання – варто визначити як сукупність митно-тарифних заходів, які застосовуються в якості механізму захисту митних інтересів та забезпечення митної безпеки держави в частині відстоювання торговельно-економічних вигод країни під час здійснення зовнішньої торгівлі.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Свічкарь В.А. Особливості митного регулювання в національних та глобальних логістичних мережах поставок / В.А. Свічкарь // Ефективна економіка [Електронний ресурс]. – 2018. – № 01. – Режим доступу до журналу: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/1_2018/58.pdf
2. Єгоров О. Б. Митна економіка (Україна – СОТ – ЄС) : посібник. – Одеса, 2005. – С. 214. С. 7–8.
3. Денисенко В. В. Словник митних термінів. [Електронний ресурс] / В. В. Денисенко – Електрон. дані. – Запоріжжя : ЗНТУ, 2017. – 128 с
4. Левко М.М. Митно-тарифне регулювання в системі забезпечення економічної безпеки держави, – дис..на здобуття наук. ст. к.е.н., Львів 2016. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www2.lvduvs.edu.ua/documents_pdf/naukova%20diyalnist/dorobok_zdobuvachiv/Levko_d.pdf.
5. Гуд А.М. Митно-правове регулювання зовнішньоекономічної діяльності підприємств як базовий інститут митної справи / А. М. Гуд // Митна справа. 2006. № 3. С. 48–52.
6. Кормич Б.А. Державно-правовий механізм митної політики України: монографія / Б.А. Кормич. – Х., 2012. – 199 с.
7. Гребельник О. П. Митно-тарифна політика за умов трансформації економічної системи: монографія. – К., 2001. – С. 57, 50–52.
8. Тимошенко И. В. Таможенное регулирование ВЭД. – М., 2003. – 237 с.
9. Економічна енциклопедія: у 3 т. / ред. кол. : С. В. Мочерний (відп. ред.) та ін. – К., 2002. – Т. 2. – С. 376.
10. Про зовнішньоекономічну діяльність Закон України від 16.04.1991 № 959-ХІІ / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/959-12>

Сурядна Юлія Юріївна,
студентка групи МММз-18-1
ННІ економіки, оподаткування та
митної справи

Науковий керівник:
Микитенко Тетяна Владиславівна,
к.е.н., доцент

ЕКСПОРТНИЙ ПОТЕНЦІАЛ ПІДПРИЄМСТВ З ВИРОБНИЦТВА ДОБРИВ

Постановка проблеми. Вагомим атрибутом підприємницької діяльності суб'єктів аграрного сектору національної економіки є визначне значення експорту сільськогосподарської продукції, як джерела валютних надходжень у соціально-економічну систему держави, засобу збільшення присутності і посилення позицій на зарубіжних ринках. Обов'язковою умовою ефективного агропромислового виробництва є організація повноцінного мінерального живлення рослин.

В Україні за 4 місяці 2019 року «експорт азотних добрив мінеральних або хімічних для сільськогосподарських господарств склав 100,4 тис т на суму \$ 21,94 млн, а імпорт 980,56 тис т на суму \$ 240,95 млн» [1]. Коефіцієнт покриття експортом імпорту склав 10,97 (за 4 місяці 2019 року). Цей факт можна розглядати як певне свідчення існування чималої імпортозалежності України від хімічних добрив.

Метою написання статті є оцінювання ефективності експорту добрив, визначення напрямів підвищення експортного потенціалу підприємства з виробництва добрив хімічної галузі.

Виклад основного матеріалу. Під експортним потенціалом розуміють здатність економічних держав виробляти та експортувати на міжнародних ринках конкурентоспроможну продукцію, роботи, комерційні послуги. Експортний потенціал як частина національної економіки, розвивається в загальній кількості всіх її комплексів та виконує декілька важливих функцій:

«стимулює економічне зростання за рахунок створення додаткових ресурсів;

активізує наявні та потенційні конкурентні переваги національної економіки в міжнародному розподілі праці;

просуває національні інтереси в масштабах міжнародного співтовариства;

сприяє виходу держави на шлях стабільного економічного зростання» [1].

Експортний потенціал підприємства з виробництва хімічних добрив, що є відкритою економічною системою, має здатність до розвитку усередині підприємства та характеризується суттєвою залежністю від впливу різних факторів зовнішнього середовища. Тому управління розвитком експортного потенціалу підприємства може розглядатися як сукупність суб'єкта та об'єкта управління, взаємодіючих на основі керуючого впливу і зворотного зв'язку з метою забезпечення певних якісних і кількісних параметрів виробничих процесів галузі.

У 2018 році введені антидемпінгові мита на азотні добрива з Росії, заборонена діяльність російських постачальників, заблоковано імпорт добрив на митницях в зв'язку з боротьбою із контрабандою, а українські заводи весь час лихоманило через відсутність газу за адекватними цінами. Усе це мало вплив на ціну продукції та рівень забезпеченості ринку, переплата за фосфорні добрива в результаті цієї заборони в сезон сягала 4 тисяч грн за тонну. На місце російських компаній швидко прийшли інші постачальники з Польщі, Єгипту та інших країн. Для вітчизняних виробників фосфорних і комплексних добрив санкції дозволили збільшити продажі, розширити лінійку продуктів. Більше вдалося скористатися скороченням російського імпорту ПАТ «Сумхімпром», що збільшило майже вчетверо випуск NP-добрив і майже вдвічі NPK, оперативно та вчасно відреагувало на зміни умов функціонування, спрогнозувало тенденції розвитку та реалізувало експортний потенціал.

Управління розвитком експортного потенціалу підприємства розглядається як підсистема управління промислового сектора економіки регіону і держави в цілому, що пов'язана як з об'єктом управління, так і з зовнішнім середовищем. Інформаційні потоки, що відображають всі рівні комунікаційних зв'язків, сприяють надходженню в систему управління інформації про стан об'єктів управління і навколишнього середовища, інформації від вищого рівня системи, а також доведення до об'єктів управління. Завдання зворотного зв'язку - постачати в систему управління інформацію про результати функціонування об'єктів, тобто дані про характер і результати розвитку експортно-

го потенціалу підприємства. При цьому успішність експортної діяльності підприємства з виробництва добрив визначається параметрами:

- якість та безпечність продукції;
- наявність у товару унікальних або важливих характеристик;
- успіх продукції на внутрішньому та зовнішньому ринку;
- конкурентна ціна;
- постійна наявність продукції;
- ступінь орієнтації бізнес-моделі на споживача.

Величина компанії не є ключовим параметром успішності її експортної діяльності. Експортна діяльність, в порівнянні з іншими видами діяльності, вимагає стратегії, відмінною від стратегії продажів на внутрішньому ринку. Одна з основних її характеристик - довгострокове планування з чітко позначеними цілями. При плануванні необхідний облік і аналіз особливостей цільового ринку, факторів середовища, включаючи ментальні і культурні особливості, методи ведення бізнесу. Наприклад, для тих британських бізнесменів, які планують зовнішньоекономічну діяльність з Україною (або іншою країною), виділяється особа, яка володіє фаховою інформацією з оцінки ведення бізнесу в державі.

Формування експортного потенціалу підприємства вимагає досліджень сукупності умов і факторів, які визначають його мотивацію брати участь у зовнішньоекономічній діяльності та можливості забезпечувати її в довгостроковому періоді. Перевагами для вітчизняного бізнесу, що експортує добрива є:

- лідерські позиції у виробництві мінеральних добрив;
- використання міжнародних стандартів бухгалтерського обліку;
- функціонування системи менеджменту якості відповідно до вимог ISO 9001:2015, що ґрунтується на ризик-орієнтованому підході;
- повага до міжнародних брендів;
- впровадження концепції «зелений офіс»;
- високий виробничий і кадровий потенціал тощо.

Обмежують можливості участі підприємства у зовнішній торгівлі добривами наступні перешкоди:

- «недостатній рівень якості транспортної інфраструктури, непередбачуваність торговельної політики України, високий рівень бюрократизації на митниці та велика кількість дозвільних документів для експорту;
- високий рівень бюрократизації на митниці, який в 2018 році збільшився після помітного зменшення у 2017 році;

тривале очікування оформлення експорту на митниці та неефективність механізму відшкодування ПДВ» [2].

Обмежений доступ до інформації про ситуацію на зовнішніх ринках є одним з основних стримуючих бар'єрів для експорту, оскільки ускладнює пошук надійних партнерів і збільшує ризики експортної діяльності.

Ефективність експортного потенціалу все більше залежить від взаємин бізнес-спільноти з державними органами управління. Тим часом бізнес і держава співіснують в умовах взаємного нерозуміння, що негативно позначається на розвитку підприємств галузі. Рішення проблем, передбачає цілеспрямований пошук балансу інтересів між бізнесом, суспільством і владою на базі раціонального співробітництва. Однак, держава не створила мотиваційних умов для розвитку бізнесу. Бізнес не став ефективним інструментом, через який державні органи управління реалізують суспільно значущі цілі. Великий бізнес не підтримує держава у вирішенні проблем сільськогосподарського виробництва, слабо реалізує свої соціальні функції і не розділяє з державою відповідальність за економічне благополуччя підприємства, галузі, примноження його експортного потенціалу.

Підприємства з виробництва хімічних добрив ведуть діалог зі спрощення процедур торгівлі з державними органами, спілкуються з владою через посередників, таких як бізнес-асоціації та торгово-промислові палати. Найбільш поширеними послугами, які надають підприємствам бізнес-асоціації, є надання інформації та проведення навчання – семінарів та тренінгів. Однак, адвокація та відстоювання інтересів бізнесу є найменш розповсюдженою послугою, хоча захист прав бізнесу – це послуга, яку «учасники ЗЕД найчастіше готові отримувати від бізнес-асоціацій на платній основі» [2]. Це свідчить про існування лагу між попитом з боку бізнесу та пропозицією з боку ділових об'єднань. У бізнесу є потреба в допомозі при захисті своїх інтересів. До того ж, «підприємства очікують, що ці об'єднання ініціюватимуть зміни до законодавства, проводитимуть зустрічі з представниками органів влади і готуватимуть коментарі до законопроектів з метою захисту інтересів бізнесу» [2].

Висновки. Врахування перешкод для експортної діяльності в процесі вироблення і реалізації зовнішньоторговельної політики підприємства дозволить створити умови для поступового нарощування експортного потенціалу і посилення позицій країни на зовнішніх ринках.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Портер М. Е. Стратегія конкуренції: Методика аналізу галузей і діяльності конкурентів / пер. А. Олійник, Р. Сільський – К.: Основи, 1998. –390 с.
2. Спрощення процедур торгівлі в Україні: оцінки та очікування бізнесу. 2018-2019. Аналітичний звіт за результатами четвертої хвилі щорічного опитування українських імпортерів та експортерів. - ГО «Інститут економічних досліджень та політичних консультацій». - Київ: 2019, 165с.

Турчиновський Сергій

Григорович,

студент групи МММз-18-1

ННІ економіки, оподаткування та митної справи

Науковий керівник:

Ружинська Наталія Олексіївна,

к.е.н., доцент

КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ МИТНО-БРОКЕРСЬКОЇ ФІРМИ НА РИНКУ ПОСЕРЕДНИЦЬКИХ ПОСЛУГ

Дослідження конкурентів та умов конкуренції в сфері митно-брокерських послуг необхідно брокерській фірмі для виявлення переваг та недоліків перед суперниками та вироблення власної успішної конкурентної стратегії і підтримання конкурентних переваг. Оцінка конкурентної позиції підприємства необхідна задля розробки заходів з підвищення конкурентоспроможності. З розвитком ринкового механізму проблема конкурентоспроможності митно-брокерських фірм та окремих брокерів різко загострилася, її вирішення потребує від всіх суб'єктів ринку активного пошуку шляхів та методів підвищення конкурентоспроможності на ринку митно-брокерських послуг.

На ринку послуг з митного оформлення діє велика кількість підприємств різних організаційно-правових форм та їх кількість щороку зростає. Так, якщо «...на початку 2000 року зареєстровано 1034 організацій» [1], то станом «...на липень 2019 року їх налічується 6157»

[2]. У зв'язку з цим підвищення конкурентоспроможності необхідне задля закріплення позицій на ринку в цілях отримання максимального доходу.

Особливу актуальність конкурентоспроможність набуває у зв'язку з вимогами міжнародних організацій щодо імплементації норм міжнародних угод в національне законодавство, адаптації зарубіжного досвіду регулювання митної брокерської діяльності в Україні.

Завдання митного брокера полягає в тому, щоб за дорученням імпортера або експортера професійно здійснити митні формальності при переміщенні транспортних засобів комерційного призначення, товарів та через митний кордон України. При цьому митний брокер «за розголошення інформації, що становить комерційну таємницю або є конфіденційною несе відповідальність за законом» [3].

За даними аналітичного звіту «Спрощення процедур торгівлі в Україні: 2018/2019 рік» «...опитані учасники ЗЕД все частіше користуються скористатися послугами митних брокерів: у 2018 році 87% опитаних повідомили про те, що співпрацюють з митними брокерами, ця частка опитаних зросла порівняно з 81% у 2016 році та 84% у 2017 році» [4]. Зокрема, послугами митних брокерів користуються майже усі підприємства (95%), що здійснюють лише імпорт, а серед тих, що лише експортують - 89% повідомили про співпрацю з брокерами» [4]. Тому конкурентоспроможна митно-брокерська фірма може стати передумовою для підвищення якості та швидкості здійснення митних формальностей при переміщенні товарів і транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України, що сприятиме залученню нових вантажопотоків і реалізації транзитного потенціалу держави.

В економічній літературі відсутній єдиний термінологічного підхід до визначення поняття «конкуренція». Теорія конкуренції узагальнена Адамом Смітом у праці «Дослідження про природу й причину багатства народів». Новизна теорії конкуренції А. Сміта полягає в тому, що уперше сформульовано поняття конкуренції, як суперництва, що підвищує ціни (при скороченні пропозицій) і знижує ціни (при надлишку пропозиції).

Українські науковці Коробкова О. М., Мазур А. В, Світлак І. І., Федотова І. О. та інші вважають, що «конкуренція змушує виробників митно-брокерських послуг постійно шукати нові шляхи підвищення їх якості, наслідком якої є прискорення переміщення товарів та транспортних

засобів та виконання зовнішньоторговельних договорів» [5; 6; 7]. Відносна перевага конкурента може бути обумовлена різними факторами, які можна сформувати в дві широкі категорії виходячи зі створюваних ними переваг, які можуть бути зовнішніми та внутрішніми.

Зовнішні переваги митно-брокерської фірми ґрунтуються на відмінних якостях її послуг, які утворюють цінність для суб'єкта ЗЕД за рахунок або скорочення витрат або підвищення споживчої привабливості послуг у процесі виконання митних формальностей та розширення асортименту. Зовнішня конкурентна перевага збільшує «ринкову силу» підприємства в тому сенсі, що вона може змусити ринок прийняти ціну послуги з митного оформлення вище, ніж у конкурента. До зовнішніх переваг митно-брокерської фірми належать: цінність для споживача митних послуг (ціна, якість, імідж, спрощення та прискорення митних формальностей, споживча привабливість послуг, усунення перешкод для просування товарів через митний кордон).

Внутрішні вигоди базуються на перевазі митно-брокерської фірми щодо ефективності управління фірмою чи продуктом, що створюють «цінність митно-брокерських послуг», дозволяють досягти найменшої собівартості, ніж у конкурента при належній якості та оперативності. Внутрішні конкурентні переваги забезпечують митним брокерам велику рентабельність та велику стійкість до зниження ціни продажу послуг, що нав'язується ринком або конкуренцією. Внутрішні переваги включають: цінність для надавача митно-брокерських послуг (витрати, можливості, кадровий потенціал, ноу-хау, фінансова стійкість, система збуту тощо).

Відомо, що, якщо система не розвивається, в результаті гине – це в повній мірі стосується підприємств митно-брокерської сфери. Доходи від надання інформаційних послуг у митній сфері залежать від рівня завантаження кадрового фонду, яким володіє фірма та ціни продажу митно-брокерської послуги.

Існують дві основні стратегії підвищення доходів від продажу послуг: перша – оптимізація ціни, коли пропонується менша кількість послуг, але за більш високими цінами. Другий варіант, відповідно, оптимізація завантаження митного брокера – більше послуг з митного оформлення за більш низьким цінами. Розробляючи конкурентку стратегію, кожній митно-брокерській фірмі необхідно зробити вибір в сторону широкої чи вузької спеціалізації. Підприємства можуть адаптувати різні конкурентні стратегії, зокрема, запропоновані М. Портером: абсолютне лідерство

у витратах, диференціації, фокусуванні. Наведемо основні напрямки формування конкурентних переваг митно-брокерської фірми.

Першим напрямом щодо підвищення конкурентоспроможності митно-брокерських послуг може бути стратегія колаборації. Колаборація – це сумісна діяльність людей чи компанії, направлена на досягнення спільних цілей. Цей тренд є одним з найбільш популярних. Завдяки сумісним зусиллям в результаті колаборації створюється те, чого раніше не існувало, що привертає увагу суспільства та створює гучний інформаційний привід.

Другий напрям щодо підвищення конкурентоспроможності послуг полягає в наданні суб'єктам ЗЕД індивідуального підходу. Суб'єкт ЗЕД шукає митно-брокерську фірму, в якій отримає належне та оперативне митне оформлення, але й унеможливить будь-які втрати, перешкоди на шляху вільного просування товару та нестиме відповідальність за недбалу консультацію чи митну послугу. Адже, відповідальність митного брокера за надання неякісних послуг в Україні не встановлена. «Між тим, в системі загального права існує відповідальність за недбалу заяву (консультацію), що необхідно й імплантувати в Україні. Трьома складовими елементами для залучення до цієї відповідальності є те, що сторона, яка здійснила консультацію:

не повідомлена, що інша сторона стане покладатися на достовірність цієї заяви (затвердження);

фахово володіє, умінням або заняттям, що дозволяють надавати такі консультації;

сторона, для якої ця консультація зроблена, може понести втрати у разі, якщо консультація виявиться помилковою, і про цю обставину відомо у момент здійснення цієї консультації» [8].

Таким чином, можна узагальнити результат дослідження висновками:

1) конкурентоспроможність митно-брокерської фірми представляє собою широке поняття, яке залежить від багатьох факторів, однак в рамках посередницького підприємства, головним показником конкурентоспроможності є ступінь приваблення запропонованих послуг з митного оформлення, яка визначає можливість задоволення цілого комплексу вимог суб'єктів ЗЕД;

2) забезпечення ефективного функціонування митно-брокерської фірми потребує стратегічного управління її діяльністю, тобто вміння аналізувати та прогнозувати. Це дозволяє оцінювати результа-

ти діяльності митно-брокерської фірми та виробляти маркетингову політику розвитку.

Отже, формування методів регулювання митної брокерської діяльності може стати передумовою для підвищення якості та швидкості здійснення митних формальностей при переміщенні товарів через митний кордон України, що сприятиме залученню нових вантажопотоків і забезпечення митної безпеки України.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Світлак І. До питання про послуги в сфері управління митною справою України / Вісник Харківського національного університету внутрішніх справ: зб. наук. праць. Харків, 2006. Вип. 32. С. 110–115.
2. Реєстр підприємств, яким надано дозвіл на провадження митної брокерської діяльності.-URL: <http://sfs.gov.ua/dovidniki--reestri--perelik/reestri/94921.html>
3. Митний кодекс України від 13 березня 2012 р. № 4495–VI / Відомості Верховної Ради України. Київ: ВВР, 2012. № 44–45, № 46–47, № 48. – ст.552 – URL: <https://xn-80aagahqwyibe8an.com/ukrainy-kodeksy/mitniy-kodeks-ukrajini-vidomosti-verhovnoji.html>.
4. Спрощення процедур торгівлі в Україні: аналітичний звіт опитування четвертої хвилі українських експортерів та імпортерів. – Матеріали Інституту економічних досліджень та політичних консультацій. – URL: www.iery.com.ua
5. Коробкова О. М. Формування ефективного механізму митної брокерської діяльності / Економіка та держава. 2016. № 2. С. 82–86.
6. Мазур А. В. Посередницька діяльність представників митних брокерів: питання якості правової організації / А. В. Мазур // Митна справа. – 2009. – № 6. –С. 64–71
7. Світлак І. І. Представництво в галузі митної справи // Науковий вісник Національної академії ДПС України. – 2004. – № 2 (24). – С. 109 – 116.
8. Коробкова О. М. Організаційно-економічні основи регулювання митної брокерської діяльності. – Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.03 - економіка та управління національним господарством. - Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України, Одеса, 2018. – с. 6.

Турчиновський Євген

Григорович,

студент групи МММз-18-1

*ННІ економіки, оподаткування та
митної справи*

Науковий керівник:

Ружинська Наталія Олексіївна,

к.е.н., доцент

ПРОГНОЗУВАННЯ МИТНИХ НАДХОДЖЕНЬ ДО ДЕРЖАВНОГО БЮДЖЕТУ

Постановка проблеми. Упродовж останнього десятиліття в Україні актуалізується застосування різноманітних митних інструментів, за допомогою яких забезпечується захист національних інтересів держави. Основними серед них є митні платежі – одні із важливих важелів регулювання зовнішньоекономічної діяльності та головне джерело наповнення доходної частини Державного бюджету України. За умов транзитивної економіки зовнішні джерела митних надходжень до бюджету держави перспективніші, ніж внутрішні. За такої ситуації роль митниці як фіскального органу посилюється, тобто домінуючою функцією стає не регулятивна, а економічна – фіскальна, що вимагає оцінки функціонування системи митно-тарифного регулювання та їх впливу на подальший розвиток зовнішньоекономічних відносин.

Метою статті є дослідження прогнозних обсягів надходження митних платежів за їх видами із застосуванням економіко-математичних методів.

Виклад основного матеріалу. Вагомим показником є митне адміністрування, економічні прогнози митних платежів, які відіграватимуть значну роль в удосконаленні митно-тарифної системи. Вирішення даного завдання має ґрунтуватися на всебічному науковому дослідженні: виявленні причинно-наслідкових зв'язків та закономірностей у сфері зовнішньоекономічної діяльності, оцінці показників функціонування системи митно-тарифного регулювання, аналізу проблем і пошуку напрямів подальшого розвитку зовнішньоторговельних відносин країни. Критерієм оптимальності визначеного рівня оподаткування зовнішньоекономічних відносин є відповідність прогнозова-

ного та фактичного рівня доходів до державного бюджету в результаті оподаткування зовнішньоекономічних операцій.

Сучасна наука використовує цілий ряд обґрунтованих методів розробки прогнозів. Враховуючи напрацювання економічної думки за тематикою дослідження, не беремося аналізувати всі методики в даному матеріалі, але намагаємося привернути увагу до існуючої проблематики щодо практичного застосування прозорих, одноманітних підходів та зрозумілих методів оцінки ефективності діяльності митниць щодо адміністрування митних платежів з урахуванням переходу на електронне декларування товарів задля ефективного прогнозування очікуваних бюджетоформуючих платежів.

Зауважимо, в основі всіх методів прогнозування лежить аналіз даних за попередні періоди часу. Такі дані подаються у вигляді часових рядів, або рядів динаміки, які являють собою варіаційні ряди, в яких факторною ознакою (незалежною змінною) є час (у дослідженні – фінансовий рік), а результативною – значення ознаки у певні моменти часу, зазвичай через рівні проміжки часу. Засоби розрахунку прогнозів є важливою компонентою системи підтримки прийняття управлінських рішень. Достатньо ефективні і прості засоби розробки прогнозів надаються процесором електронних таблиць (ПЕТ) MS Excel.

Для наочного подання часових рядів графіками табличні процесори надають спеціальні засоби, такі як майстер діаграм в ПЕТ MS Excel. Процесори електронних таблиць, зокрема і ПЕТ MS Excel, надають також засоби побудови математичної моделі часового ряду у вигляді тренду.

«Трендом називається вираз тенденції інформаційних даних у вигляді достатньо простого і зручного рівняння, яке найкращим чином апроксимує (наближає) тенденцію часового ряду» [1].

Формування трендової математичної моделі здійснюється на основі методу найменших квадратів. Користувач обирає тип тренду (вид функції), а програма синтезує рівняння тренду даного типу, яке дає найменшу суму квадратів різниці між експериментальними даними і значеннями, розрахованими за синтезованим рівнянням. За побудованим рівнянням тренду можна виконувати інтерполяцію і екстраполяцію (розрахунок прогнозу) даних. ПЕТ MS Excel підтримує, зокрема таку форму тренду, як поліноміальна, яка застосовується для апроксимації даних за методом найменших квадратів у відповідності до рівняння:

$$Y = b + c_1t + c_2t^2 + \dots + c_6t^6$$

де b , c_1 - c_6 – константи;

Для оцінки якості рівняння тренду в MS Excel автоматично розраховується коефіцієнт апроксимації (детермінації) R^2 , який показує, яка частка варіації спостережуваного показника (Y) пояснюється за рахунок фактора часу (t) при даній формі тренду. Більше значення коефіцієнта апроксимації R^2 відповідає кращому рівнянню регресії, а саме: коефіцієнт детермінації для моделі з константою приймає значення від 0 до 1. Чим ближче значення коефіцієнта до 1, тим сильніше залежність. При оцінці регресійних моделей це інтерпретується як відповідність моделі даними. Для прийнятних моделей передбачається, що коефіцієнт апроксимації повинен бути хоча б не менше 50% (в цьому випадку коефіцієнт множинної кореляції перевищує по модулю 70%).

Моделі з коефіцієнтом апроксимації вище 80% можна визнати достатньо адекватними (коефіцієнт кореляції перевищує 90%). Значення коефіцієнта апроксимації 1 означає функціональну залежність між змінними. (Але й цей критерій не є досить надійним і достовірним, тому можливо застосовувати й інші методи, зокрема, звіряти контрольну суму теоретичного (розрахованого за рівнянням тренду) ряду з сумою значень вихідного ряду). Існує два основних підходи до класифікації методів прогнозування податкових надходжень до державного бюджету: «передбачає дослідження закономірностей розвитку економічних процесів (метод макроекономічних показників, макроекономічний інтегрований метод, метод міжгалузевого балансу); ґрунтується на використанні економіко-математичних методів прогнозування (кореляційно-регресійний аналіз дослідження залежностей між економічними явищами та процесами: функціональної, стохастичної, кореляційної)» [2].

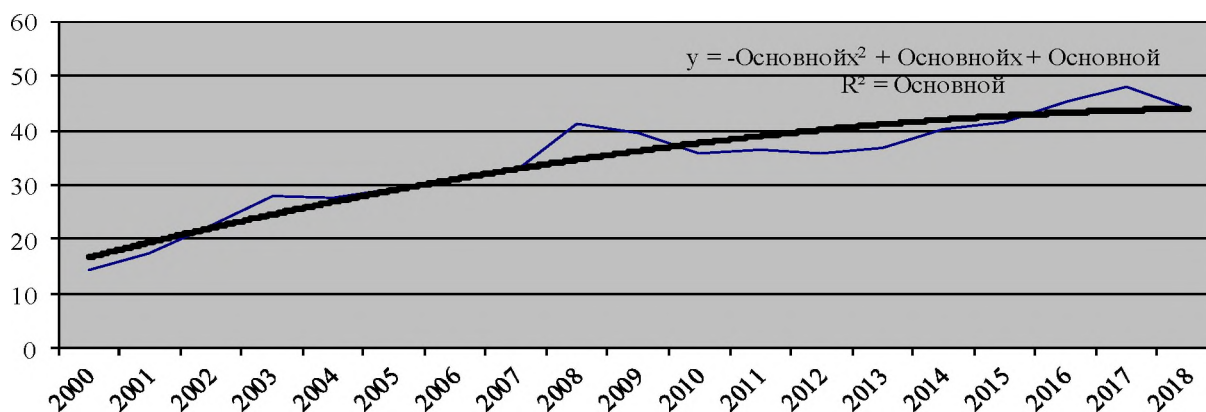


Рис.1. Графік розрахункових даних з надходження митних платежів до держбюджету за період 2000-2018 рр.

Підставивши у математичну модель величину часу (і), отримуємо прогнозне значення надходжень митних платежів на 2020 рік. Так для прогнозного очікуваного значення бюджетного надходження мита (%) на період часу – 2020 рік, рівняння тренду прийме вигляд:

$$Y = -0,0729x^2 + 2,9748x + 13,828$$

Високе значення критерію $R^2 = 0,87$, означає, що прогнозований очікуваний показник мита на 2020 рік складає 43,5 %. На рис. 2 графічно зображено ряди даних обсягу надходження мита до держбюджету.

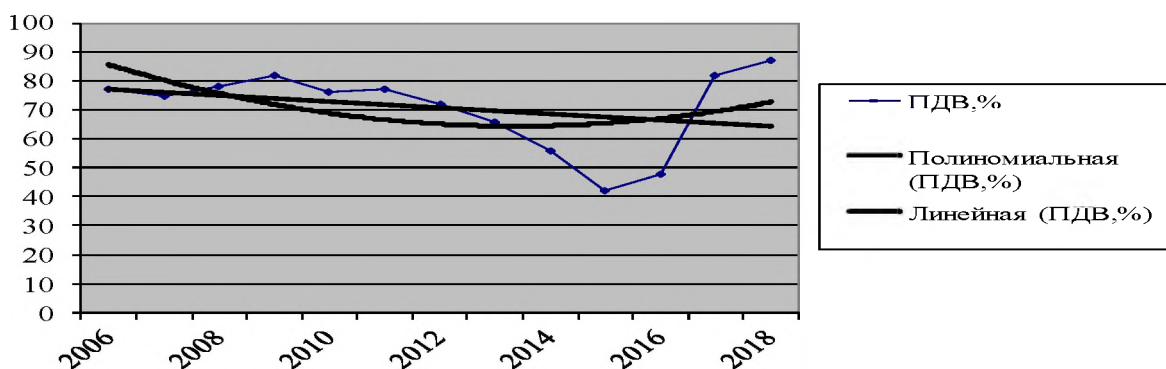


Рис. 2. Графік даних з надходження ПДВ до держбюджету за 2006-2018 рр.

За аналогією розрахунків надаємо прогнозоване значення на 2020 рік для ПДВ, рівняння тренду прийме вигляд: $Y = -1,0769x^2 + 78,154x$

Значення критерію $R^2 = 0,093$ означатиме, що прогнозований очікуваний показник ПДВ на 2020 рік складає 72,9 % (рис. 2).

Для прогнозу очікуваних надходжень на 2020 рік акцизного податку рівняння тренду прийме вигляд:

$$Y = -0,776x^2 + 0,6197x - 11,445$$

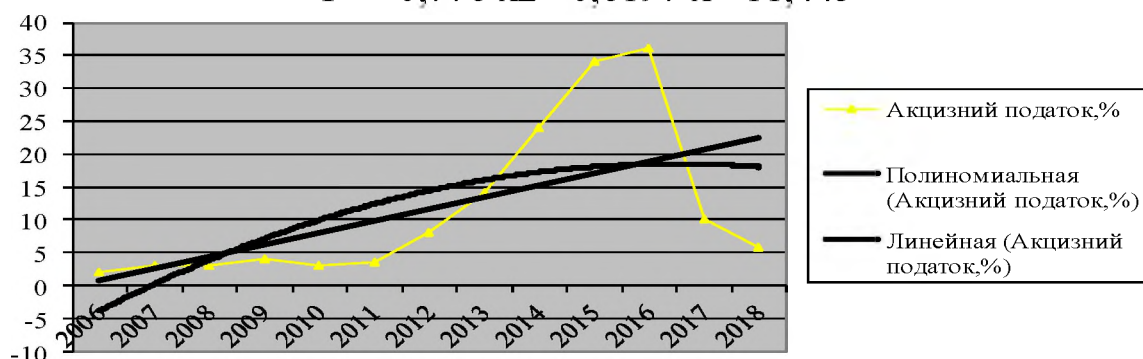


Рис. 3. Графік емпіричних та розрахункових даних з надходження акцизного податку до держбюджету за період 2006-2018 років

Значення критерію $R^2 = 0,5922$, означає, що прогнозований очікуваний показник мита на 2012 рік складає 61 %. Так для прогнозного очікуваного значення бюджетного надходження мита (%) на період часу – 2020 рік, рівняння тренду прийме вигляд: $Y = -0,0776x^2 + 0,6197x + 11,445$

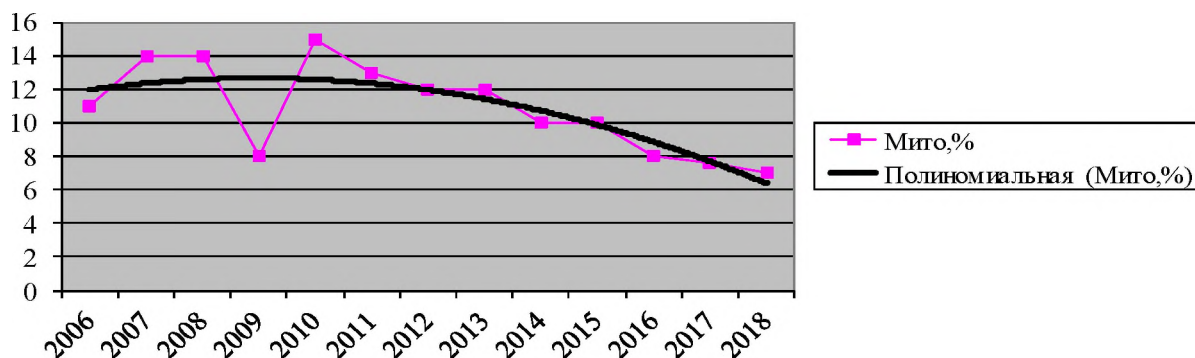


Рис. 4. Графік емпіричних та розрахункових даних з надходження мита до держбюджету за період 2006-2018 років

Прогнозування очікуваних показників надходжень митних платежів до держбюджету – багатогранна складова митного аналізу та дієвий елемент механізму системи адміністрування митних платежів митними органами України в сфері державної митної справи, який забезпечує об'єктивність, достовірність та виконуваність подальших рішень і поставлених державою завдань в сфері бюджетного планування. Застосування ефективних методів бюджетного планування дає можливість раціонально використовувати бюджетну функцію мита та інших платежів у процесі перерозподілу фінансових ресурсів.

Висновки. Для забезпечення процесу прогнозування доходної частини державного бюджету України від надходження митних платежів, зокрема необхідним є виважене, цільове та ефективне застосування методичних підходів щодо прогнозування надходжень мита, акцизного податку, ПДВ. Вдосконалення розроблених Міністерством фінансів методик, забезпечить стабільність надходжень від зовнішньоекономічної діяльності до державного бюджету України та сприятиме збалансованості фінансів країни.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Волчек Р. М., Коляда А.Л., Коверда А. В. Аналітичне забезпечення прийняття управлінських рішень: Навчальний посібник – Одеса: ОНЕУ, 2016 – 105 с.

2. Запорожець О. Ф. Адміністрування митних платежів: аналіз та прогнозування надходжень до державного бюджету / О. Ф. Запорожець // Вісник міжнародного державного університету. – 2012. – № 8. – С. 78–89.

Шуляк Вадим Олегович,
студент групи МММз-18-1
ННІ економіки, оподаткування та
митної справи

Науковий керівник:
Поснова Тетяна Вікторівна,
к.е.н., доцент

ДІЯЛЬНІСТЬ МИТНИХ ОРГАНІВ В УМОВАХ ЦИФРОВОЇ ЕКОНОМІКИ

Постановка проблеми. Трансформація митної системи в систему митних послуг стає головним вектором розвитку Державної митної служби України, що орієнтує її на вдосконалення існуючих та створення нових типів організаційно-економічних і технологічних інструментів якісної та ефективної реалізації митної політики держави у розвитку зовнішньоторговельної діяльності. У зв'язку з цим все більшої значущості набуває управління діяльністю митних органів.

Метою написання статті є дослідження сучасного стану і перспектив розвитку митних органів в умовах реорганізації.

Виклад основного матеріалу. Діяльність митних органів по зміцненню митної безпеки розглядається як система прийнятих рішень, ефективність яких залежить від якості використання інструментів управління. Під системою управління митними органами слід розуміти безперервний інформаційний процес впливу, що забезпечує їх цілеспрямовану діяльність при змінюються зовнішніх і внутрішніх умовах, шляхом прийняття управлінських рішень та реалізації поставлених цілей.

Основними завдання новоутвореної Державної митної служби є досягнення спроможності, ефективності, безпечності та довіри платників податків. Для досягнення цих цілей визначено п'ять основних напрямів подальшого розвитку митної служби – максимальна електронізація всіх процесів, кадрова реформа, розвиток митної інфраструктури.

ктури, євроінтеграція та співпраця з митними органами інших країн, а також функціональна трансформація митниці для посилення безпечної складової у її діяльності.

За умови стрімкого розвитку глобальної економіки, що базується на інформатизації, важливим для органів Державної митної служби є модернізація та використання новітніх інформаційних технологій підтримки та супроводження митного контролю, повна та функціонально дієва автоматизація та аналітична обробка інформації щодо питань порушення чинного законодавства. Державною митною службою України проводиться велика робота з розширення міжвідомчої електронної взаємодії. Митні органи отримують в електронному вигляді від різних міністерств і відомств актуальні і завірені електронним підписом відомості та документи, необхідні для надання державних послуг та виконання державних функцій. Отримання відомостей про дозвільні документи безпосередньо видані контролюючими органами, а не учасниками ЗЕД знижує ризики отримання недостовірних відомостей та суттєво скорочує час проведення митного оформлення. Це помітно зменшує адміністративне навантаження на бізнес. Крім того, велика частина митних декларацій реєструється митними органами в автоматизованому режимі.

Ефективність функціонування Державної митної служби України залежить від митно-інформаційної інфраструктури, наявних та перспективних інформаційно-комунікаційних засобів опрацювання великих потоків різнотипної інформації, представлення результатів їх аналітичного опрацювання та прийнятих на їх основі управлінських рішень. Перед Державною митною службою України поставлено завдання створення прозорого кордону за рахунок відкритості процедур, швидкості та безпечності, зменшення людського фактору та діджиталізація процесів митного оформлення і адміністрування податків.

Дефініція «діджиталізація» походить від англійського «digitalization» і в перекладі означає «цифровізація», «оцифровування», «переведення в цифрову форму». У Оксфордському словнику англійської мови, діджиталізація означає «дію або процес з оцифровування; перетворення аналогових даних (зображень, відео- та текстових матеріалів) у цифрову форму», діджиталізація ж – «запровадження або збільшення використання організаціями, в певній галузі, країні тощо цифрових і комп'ютерних технологій» [1].

Діджиталізація митниці – це впровадження сучасних цифрових інформаційних і комунікаційних технологій у діяльність митних органів для збору митних платежів, забезпечення безпечної транскордонної торгівлі та виконання функції митного контролю при переміщенні товарів, транспортних засобів, грошових коштів і фізичних осіб через митний кордон. Завдяки цьому може бути вирішена проблема, пов'язана з пошуком методів щодо поліпшення ефективності діяльності митних органів, збільшення пропускної здатності митниць, збільшення товарообігу зовнішньоторговельних і транзитних вантажопотоків, грошового обороту між державами.

Проблеми інформатизації в митній справі безпосередньо пов'язані зі складністю і суперечливістю завдань, що вирішують митні органи: збір митних платежів для забезпечення державного бюджету та підвищення інвестиційної привабливості України для інвесторів, уповноважених економічних операторів. Другий рівень проблем пов'язаний з тим, що фактично митна служба є кінцевою інстанцією взаємодії учасника зовнішньоекономічної діяльності та органів державної влади, стихійна автоматизація яких на початку була спрямована на задоволення лише власних інформаційних потреб - без врахування інтересів інших структур, в тому числі, митних органів. Важливою проблемою є недосконалість інформаційного контролю за своєчасністю та повнотою сплати митних платежів, порушенням митних правил.

Митні органи вже кілька років активно застосовують передові цифрові технології, сьогодні 100% митних декларацій оформлюється за принципом «Єдиного вікна», планується запровадження механізмів «Електронного чеку» та «Електронної черги». При оформленні у пункті пропуску в електронній формі будуть завантажуватися всі необхідні документи і митний та прикордонний контроль відбуватиметься за принципом «однієї зупинки».

Діджиталізація митниці включає в наступні елементи: автоматизацію діяльності митниці за принципом 24/7, що означає цілодобове і злагоджене функціонування митних органів; електронну сплату митних та податкових платежів, електронний калькулятор митних платежів для виконання розрахунків учасником ЗЕД; систему електронного митного декларування для зручності і комфорту учасника ЗЕД; огляд та інші службові перевірки на території уповноваженого економічного оператора; електронну обробку, спрощення і дематеріалізацію до-

кументів для митних цілей тощо. Саме так, митні органи здатні відстежувати цифрові ланцюжки постачання товарів, зокрема, проводячи аналіз соціальних мереж для виявлення ризиків незаконної торгівлі або стільникових мереж для пошуку місцезнаходження безпілотних транспортних засобів, співпраці з правоохоронними органами тощо.

Джерелом інформації митних органів для ефективного контролю ланцюгів постачань товарів і взаємодії з іншими митними адміністраціями і суб'єктами стануть, крім суто баз даних власної АІС, глобальна мережа Інтернет, стільникові мережі, ЗМІ, а також подальше її об'єднання та аналіз за допомогою інформаційно-комунікаційних технологій, хмарних технологій і обробка великих баз даних з використанням системи ризиків. Широке запровадження діджиталізації митниць дозволить відслідковувати товар з моменту його створення або ввезення, транспортування, переробки тощо до продажу кінцевому споживачу, при цьому відслідковуватиметься правильність визначення бази оподаткування, достовірність справляння митних та податкових платежів та цільове використання товару.

Для забезпечення запровадження системи спільного транзиту з Євросоюзом та деякими іншими країнами з використанням Нової комп'ютеризованої транзитної системи (New Computerized Transit System – NCTS) фахівці митної служби спільно з литовськими колегами працюють над закупівлею відповідного програмного забезпечення. Будуть проведені тестові випробування функціонування цієї системи та при вирішенні всіх необхідних законодавчих питань планується впровадити NCTS в Україні.

Отже, діджиталізація митниці - це активне використання інформаційних технологій для ефективного здійснення митними органами своїх функцій, збільшення пропускну здатності митниць, що позитивно позначається на товарообігу і фінансовому обігу між країнами. Розробка і застосування в практичній діяльності сфери митної справи різних цифрових технологій націлені, на сприяння розвитку торгових операцій, що досягається шляхом скорочення термінів здійснення митних операцій, на зниження витрат учасників зовнішньоекономічної діяльності, та на впровадження сучасних цифрових технологій веде до мінімізації людського фактора, що дозволяє знизити суб'єктивний людський фактор.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Brennen S. Digitalization and Digitization URL: <http://culturedigitally.org/2014/09/digitalization-and-digitization/>

група ОМЛ-18-1

Баранівська Мирослава

Ростиславівна,

студентка групи ОМЛ-18-1

*ННІ економіки, оподаткування та
митної справи*

Науковий керівник:

Ємець Андрій Вікторович,

*старший викладач кафедри митної
справи*

ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД ЗДІЙСНЕННЯ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ

Актуальність дослідження. Оцінка ефективності доставки вантажів останнім часом трансформувалася. Якщо раніше ефективність доставки вимірювалася за принципом «виконано – не виконано», то нині ефективність роботи служ доставки оцінюється комплексом показників, оскільки розглядається ефективність ланцюга постачань. Також на ефективність транспортно-експедиторського обслуговування суттєво впливає складність управління, необхідність інтелектуальної роботи та врахування ризиків. Домінуючою концепцією є інтеграція ланцюга постачань, тобто забезпечення ефективності транспортно-експедиторського обслуговування вантажів на всіх етапах доставки з комплексним врахуванням таких показників, як своєчасність, вартість, якість, цілісність та безпека доставки. При чому ці показники повинні бути взаємопов'язані, проте інколи вони можуть бути навіть взаємовиключними. З метою досягнення найбільш ефективного виконання умов доставки набуває актуальності питання застосування мультимодального способу перевезень товарів та вантажів, а у зв'язку з тим, що явище мультимодальних перевезень є новим для України, то виникає інтерес до дослідження зарубіжного досвіду.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Особливості мультимодальних перевезень були розглянуті в працях Котлубей А.М., Лимонової Е.Л., Плужникової К.І., Чунтомової Ю.А., Морозової І.В., Цветової Ю.М., Чекаловца В.Г. та інших авторів. Однак недостатньо висвітленими лишаються питання чіткого структурованого визначення теоретичного підходу щодо механізму мультимодальних перевезень.

Мета дослідження полягає у визначенні зарубіжного досвіду у здійсненні мультимодальних перевезень.

Виклад основного матеріалу дослідження. Перевага мультимодальних перевезень полягає в найбільш ефективному поєднанні декількох видів транспорту, оптимізації термінів поставки, зниженні витрат на зберігання вантажу і контролі рівня транспортних витрат. Це поєднання робить мультимодальну доставку вантажів високоекологічною і дозволяє знизити викид шкідливих речовин в атмосферу.

Мультимодальне перевезення – транспортування вантажів за одним договором, але виконане щонайменше двома видами транспорту; перевізник несе відповідальність за все перевезення, навіть якщо це транспортування проводиться різними видами транспорту (наприклад: залізницею, морем і автодорогою тощо). Перевізник при цьому не повинен володіти всіма видами транспорту і в практиці це надзвичайно рідкісне явище. Таке перевезення часто здійснюється субперевізниками (в морському праві званими дійсними перевізниками). Перевізник, відповідальний за все перевезення називається мультимодальним транспортним оператором (МТО) [4, с. 12].

Особливе значення має оцінка здатності МТО організовувати і здійснювати якісні та безпечні змішані перевезення небезпечних вантажів. Основи безпеки змішаного перевезення небезпечних вантажів закладаються задовго до безпосереднього початку процесу транспортування. Питання безпеки повинні бути вирішені МТО вже на етапі планування мультимодального транспорту, вибору тари, маршруту слідування, транспортних засобів і субпідрядників. МТО необхідно переконати замовника в тому, що його послуги якісні і безпечні і що всі етапи змішаного перевезення здійснюються відповідно до встановлених вимог. Для цього необхідна об'єктивна оцінка діяльності МТО третьою незалежною стороною.

У світовій практиці мультимодальні системи логістики є невід'ємною складовою транспортних систем країн / регіонів. У США сегмент активно розвивається ще з початку XX століття, в Європі в останні роки дві третини міжнародних перевезень вантажів здійснювалися в змішаному сполученні. На пострадянському просторі такий тип перевезень тільки починає розвиватися.

У США мультимодальні перевезення авто-жд використовуються на маршрутах понад 800 км, на відстанях до 800 км використовують автомобільний транспорт. Також діє понад 100 комплексних терміна-

лів загальнонаціонального значення, 500 опорних терміналів на всіх видах транспорту, кілька тисяч консолідаційних пунктів в яких стикаються основні види транспорту і перетинаються головні залізничні колії. Контейнерний парк США становить близько 45% світового парку великотоннажних контейнерів [2].

У країнах простору 1520 мультимодальні перевезення представлені в основному контейнерними маршрутами по схемах «жд – авто» і «жд – порт».

Для Євросоюзу найбільш поширеними мультимодальними маршрутами є: «авто-жд-авто» і «авто-жд-порт», з тенденцією до подальшої заміни автомобільних маршрутів на мультимодальні для мінімізації витрат на паливо, викидів CO₂ і збереження цілісності дорожнього полотна країн ЄС.

Стратегією розвитку транспортної інфраструктури ЄС на 2014-2020 рр. в структурі Транс'європейської транспортної мережі передбачено створення 9 мультимодальних коридорів, кожен з яких повинен поєднати в собі мінімум 3 види транспорту, з'єднати 3 держави і мати 2 транскордонні секції:

- 3 коридору «Схід-захід»;
- 2 «північ-південь»;
- 4 діагональних коридору.

Розглянемо детальніше практику здійснення мультимодальних перевезень окремими країнами ЄС [1, 3]:

1) У Німеччині для розвитку мультимодальних систем створена спеціалізована фірма «Transfracht International », яка є дочірнім підприємством АТ «Німецькі федеральні залізниці», і яка активно співпрацює з транспортними фірмами різних видів транспорту, а також з банками країни, що дозволило їй створювати мультимодальні системи за участю залізничного транспорту.

2) В Угорщині об'єднані кілька залізничних і автомобільних підприємств за сприяння австрійських і німецьких транспортних фірм, що надають в оренду свої транспортні засоби, для організації мультимодальних систем в міжнародному сполученні. В Угорщині працюють три залізничні станції, з якими безпосередньо контактують 12 австрійських та 15 німецьких терміналів, утворюючи єдиний транспортний комплекс, в межах якого доставляють знімні кузова і сидельні напівпричеми, тобто використовують інтермодальну технологію.

3) У внутрішніх перевезеннях Польщі основною стратегією розвитку мультимодальних систем є перевезення вантажів в великотоннажних контейнерах між терміналами або станціями, на яких можливе перевантаження контейнерів. Транзит контейнерів між Заходом і Сходом здійснюють вантажними поїздами постійного складу в рамках організації «Інтерконтейнер».

4) Основою мультимодальних перевезень в Великобританії є перевезення в великотоннажних контейнерах, що транспортують у швидкісних поїздах. Для цих перевезень побудована система швидкісної мережі вантажних перевезень «Фрейтлайнер». У мультимодальну автомобільно-морську систему об'єднані 14 портів і 42 терміналу, розташованих по всій території країни, в які вантажі доставляють автомобільним і морським видами транспорту. Створена дочірня компанія Британських залізниць, яка обслуговує щодоби 200 поїздів, що складаються з 15 вагонів, при загальній масі вантажів, що перевозяться 915 т. Потяги курсують по 75 маршрутах. В системі перевозять понад 600 тис. Контейнерів на рік. Всі склади і порти для оперативного управління з'єднані на основі комп'ютерних мереж.

5) У Литві АТ «Литовські залізниці» на даний момент розвиває три контейнерних напрямки Європа-Азія; всього ж в портфелі компанії 7 регулярних сервісів («Саулі», «Шяштокай Експрес», «Балтійський вітер», «Меркурій», «Вікінг», Vilnius Shuttle, контрейлерний «Немунас»).

В Україні ж на основі зарубіжного досвіду доцільно розвивати наступні напрями імплементації у логістичну практику мультимодальних перевезень:

1. Створення нормативно-правової бази – прийняття Закону України «Про мультимодальні перевезення», ратифікація міжнародних нормативно-правових актів.

2. Розвиток і уніфікація транспортної інфраструктури:

– портових складських і грузоперевалочних потужностей;

– створення мережі логістичних центрів, що пропонують різні міжнародні логістичні послуги, для підвищення ефективності ланцюгів поставок

3. Забезпечення інформаційної автоматизації транспортного процесу, розвиток електронного документообігу.

4. Уніфікація перевізних документів.

5. Пошук нових маршрутів доставки вантажів.

Висновки. Таким чином, мультимодальні перевезення особливо актуальні на міжконтинентальних напрямках, коли необхідний доступ в віддалені точки світу, де один вид транспорту просто безсилий. За мультимодальної системи завдяки емерджентному ефекту результат діяльності системи виявляється вище, ніж сума визначених приватних результатів. Зарубіжний досвід країн ЄС у питанні організації системи мультимодальних перевезень, у свою чергу, становить методологічне підґрунтя до налагодження системи мультимодального транспортування як фактору підвищення ефективності логістики в Україні.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Delivering TEN-T // European Commission – Directorate General for Mobility and Transport. – 2017. – 68 p.
2. Leigh B. Boske. Multimodal/Intermodal Transportation in the United States, Western Europe, and Latin America: Governmental Policies, Plans, and Programs // The University of Texas. – 2008. – 584 p.
3. Schürmann C. Trans-European Transport Networks and Regional Economic Development // University of Dortmund. – 2012. – 17 p.
4. Балалаев А.С. Методология транспортно-логистического взаимодействия при мультимодальных перевозках: автореф. дис. ... д-ра техн. наук: 05.22.01 / А.С. Балалаев. – Хабаровск, 2010. – 48 с.

Вакулич Мар'яна Василівна,

студентка групи ОМЛ-18-1

*ННІ економіки, оподаткування та
митної справи*

Науковий керівник:

Гребельник Олександр Петрович,

д.е.н., професор

УДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ МИТНОГО КОНТРОЛЮ ОБ'ЄКТІВ ПРАВА ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЇ ВЛАСНОСТІ В УКРАЇНІ

Проблема захисту об'єктів права інтелектуальної власності в Україні на сьогодні має колосальну актуальність і значущість. Досить гостро стоїть питання необхідності посилення ролі держави у захисті інтелектуальної власності, яка, будучи включеною в економічний оборот, зачіпає загальнонаціональні інтереси у багатьох проявах.

На даний момент одну з ключових ролей у захисті інтелектуальної власності відіграють митні органи ДФС України. Це викликано значним зростанням обсягів міжнародної торгівлі контрафактною продукцією. Основною діяльністю органів ДФС України в цій галузі є розробка змін та доповнень до митного законодавства, а також створення нормативно-правової бази в частині регулювання питань захисту інтелектуальної власності митними органами. Постійне вдосконалення нормативно-правової бази свідчить про актуальність розвитку даного напрямку.

Об'єкти права інтелектуальної власності за заявою правовласника, можуть бути включені до Митного реєстру об'єктів права інтелектуальної власності. Посадові особи митних органів мають право вживати заходів щодо захисту прав на об'єкти інтелектуальної власності за власною ініціативою. Дана процедура носить назву «ex officio» і затверджена Угодою про торговельні аспекти прав інтелектуальної власності від 15.04.1994 р. (TRIPS) [4].

Угода про торговельні аспекти прав інтелектуальної власності як одна з базових угод Світової організації торгівлі є основою для створення нормативно-правових актів країн-членів організації у сфері захисту об'єктів інтелектуальної власності. Митний контроль в даній Угоді TRIPS відіграє важливу роль. При проведенні порівняльної ха-

рактеристики Угоди TRIPS із системою митного контролю товарів, що містять об'єкти інтелектуальної власності, в Україні були виявлені істотні відмінності.

Зважаючи на особливе становище об'єктів інтелектуальної власності та їх відмінності один від одного, митні органи ДФС України приймають заяви та інформацію суворо окремо по кожному виду об'єктів інтелектуальної власності. Нині до списку таких об'єктів входять не всі види інтелектуальної власності. Це призводить до погіршення роботи митних органів ДФС України в сфері захисту інтелектуальної власності у зв'язку з тим, що список товарів, випуск яких може бути призупинено, значно скорочений порівняно з положеннями Угоди TRIPS. До нього наприклад не входять топографії мікросхем, закрита інформація тощо. На практиці контроль за товарами, що містять ці та інші об'єкти інтелектуальної власності, є трудомістким і комплексним процесом. Однак відносно промислових зразків і топологій мікросхем, у зв'язку з наявністю матеріально-речової форми, митний контроль при перетині кордону цілком реальний.

Митні органи ДФС України намагаються поліпшити становище правовласників, не встановлюючи ніяких зборів за включення об'єктів інтелектуальної власності до реєстру. На нашу думку, збори не вплинули б негативно і, ймовірно, могли б у позитивному плані позначитися на захисті інтелектуальної власності в Україні. Збір за включення об'єкта інтелектуальної власності до митного реєстру міг би компенсувати витрати митних органів у сфері захисту об'єктів інтелектуальної власності, що, у свою чергу, могло би вплинути на якість такого захисту. Даний збір виконував би і фіскальну функцію.

Дії посадових осіб митних органів ДФС України за власною ініціативою вкрай необхідні. Раніше митні органи не мали права на призупинення випуску товарів, відсутніх у митному реєстрі. Митні органи могли призначити камеральну або виїзну перевірку, але це займало значний термін, що негативно впливало на ефективність роботи митного контролю товарів в даній галузі.

Вагому роль відіграють строки внесення об'єкта інтелектуальної власності до митного реєстру. Зараз термін розгляду заяви правовласника та прийняття рішення про внесення об'єкта інтелектуальної власності до митного реєстру становить не більше 30 робочих днів з дати подання заяви [3]. Це відноситься і до призупинення випуску товарів

за процедурою «ex officio» та подальшої подачі заяви про внесення об'єкта до реєстру.

На сьогоднішній день розвиток технологій і накопичений досвід ДФС України вказують на те, що терміни внесення об'єктів інтелектуальної власності до реєстру повинні бути скорочені до мінімально можливих. При цьому, якщо застосовується процедура «ex officio», введення прискореної процедури внесення об'єкта до митного реєстру вплинуло би позитивно на ефективність роботи митних органів ДФС України у сфері захисту об'єктів інтелектуальної власності.

Здійснивши аналіз системи митного контролю товарів, що містять об'єкти інтелектуальної власності, в Україні, а також положень Угоди TRIPS, можна запропонувати наступні положення й рекомендації для подальшого розвитку сфери захисту об'єктів інтелектуальної власності в Україні.

1. Розширення списку об'єктів інтелектуальної власності, які підлягають митному контролю. Кількість об'єктів інтелектуальної власності, що підлягають митному контролю, є одним із головних факторів, що впливають на ефективність захисту інтелектуальної власності митними органами ДФС України. Більш повний список об'єктів розширить вплив митного контролю на додаткові групи товарів, що позитивно позначиться на боротьбі з порушеннями у сфері захисту інтелектуальної власності.

2. Митний збір за внесення об'єкта інтелектуальної власності до митного реєстру. Відносно даного аспекту важливо відзначити міжнародний досвід. У КНР існує збір за внесення об'єкта інтелектуальної власності до реєстру, а також плата за призупинення випуску контрафактних товарів. Всесвітня митна організація також дає можливість введення митних зборів для компенсування витрат митних органів у сфері захисту інтелектуальної власності.

Митні органи при здійсненні діяльності щодо захисту об'єктів інтелектуальної власності несуть адміністративні витрати, пов'язані з розглядом заяви та внесенням об'єктів ІВ до митного реєстру. Також сюди можна віднести заробітні плати посадових осіб та інші супутні витрати. У зв'язку з цим введення митного збору могло би позитивно вплинути на ефективність роботи митних органів ДФС України у даній сфері.

Важливо визначити розмір такого збору та базу його нарахування. Збір не повинен стати перешкодою для діяльності правовласників,

при цьому призначена йому функція повинна виконуватися повною мірою. Митний збір за внесення об'єкта інтелектуальної власності до реєстру може мати фіксований розмір за одну заяву, яка містить лише один об'єкт інтелектуальної власності. При цьому можливий варіант, коли в заяві може бути кілька об'єктів інтелектуальної власності, і за наступні об'єкти, крім першого, стягуватиметься додаткова плата в розмірі певного відсотка від основного збору. Також з метою стимулювання вітчизняних правовласників розмір збору можна зменшити для резидентів.

Припустимо, що митний збір за перший об'єкт інтелектуальної власності в заяві має фіксовану величину, а наступні об'єкти – зменшену в порівнянні з першим. Також збори мають різну величину для резидентів та нерезидентів. Далі представимо формулу для розрахунку митного збору:

$$a = (b + c \times n) \times d,$$

де: a – величина митного збору за конкретною заявою;

b – величина митного збору за перший об'єкт у заяві;

c – величина митного збору за наступні об'єкти в заяві;

d – коефіцієнт збільшення (зменшення) збору для різних осіб;

n – кількість додаткових об'єктів у заяві.

Розмір зборів може залежати від багатьох факторів, у тому числі від витрат митних органів ДФС України на розгляд заяви, винесення рішення, засоби зв'язку, заробітну плату співробітників і т.д. Також сюди можна віднести і додаткову накопичувальну частину коштів для витрат на подальше вдосконалення системи митного контролю об'єктів інтелектуальної власності.

Наведена нами формула відображає ситуацію, коли законодавством встановлена фіксована величина митного збору за перший об'єкт у заяві та зменшена величина за наступні. Також у формулі присутній коефіцієнт збільшення або зменшення збору для різних суб'єктів захисту інтелектуальної власності, таких як резиденти і нерезиденти, фізичні та юридичні особи, правовласники, які мають пільги, молоді викладачі та вчені і т.д.

Підводячи підсумки щодо даного питання, з упевненістю можна сказати, що введення збору позитивно позначиться на захисті об'єктів інтелектуальної власності митними органами ДФС України, а також стане економічно вигідним для держави в цілому та ДФС України зокрема.

3. Процедура «*ex officio*». Із введенням процедури «*ex officio*» повноваження митних органів ДФС України в частині контролю товарів, що містять об'єкти інтелектуальної власності, розширилися. При цьому оперативність дій залишилася в колишньому стані. Пропонується скоротити термін розгляду заяви до 5 робочих днів, що на сьогоднішній день цілком можливо з огляду на розвиток засобів зв'язку та введення електронного декларування. Даний термін ідеально підходить для розгляду посадовою особою заяви і негайного захисту інтересів правовласника.

Окремим недоліком, який також потребує вирішення пов'язаний з необхідністю встановлення незавершеного переліку підстав для призупинення митного оформлення товарів, щодо яких правовласником не подано заяву про сприяння захисту належних йому майнових прав на об'єкт права інтелектуальної власності, за ініціативою митного органу. Адже в тій редакції, у якій він викладений на сьогодні, про дійсну ініціативу органів доходів і зборів не йдеться. У зв'язку із цим необхідно додати до Переліку підстав для призупинення митного оформлення товарів, щодо яких правовласником не подано заяву про сприяння захисту належних йому майнових прав на об'єкт права інтелектуальної власності, за ініціативою митного органу [2] п. 4 в такій редакції: «...інших випадках, за яких у митних органів буде підстава вважати, що внаслідок переміщення через митний кордон України товарів, щодо яких особою не подано заяву про сприяння захисту належних їй майнових прав на об'єкт права інтелектуальної власності відповідно до ст. 256 Митного кодексу України, може бути порушене право на об'єкти авторського права й суміжних прав, прав на торговельні марки, промислові зразки та географічні зазначення, митний орган може за власною ініціативою призупинити митне оформлення таких товарів» [2]. Внесення такого незначного уточнення змінить статус переліку із завершеного на незавершений, що сприятиме виконанню основної мети дій «*ex officio*» – допомоги правовласникам у застосуванні тимчасових заходів захисту прав інтелектуальної власності [1, с. 143].

За нинішньої ситуації терміни дії митних органів ДФС України у сфері захисту інтелектуальної власності повинні бути зменшені. Після внесення змін, на нашу думку, більше правовласників будуть звертатися до митних органів з метою захисту своїх інтересів, і більшу кількість об'єктів інтелектуальної власності буде внесено до митного

реєстру. З огляду на пропозиції щодо введення митного збору, описаного вище, це також призведе до залучення додаткових коштів для розвитку системи митного контролю об'єктів інтелектуальної власності та поповнення державного бюджету. Вирішення зазначених вище проблем дозволить підвищити якісний рівень роботи системи митного контролю товарів, що містять об'єкти інтелектуальної власності.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Москалюк Н. Б. Дії ex officio в міжнародному регулюванні спеціальних вимог щодо заходів на кордоні в процесі захисту прав інтелектуальної власності. Альманах міжнародного права, 2015. Вип. 8. С. 138 – 144.
2. Перелік підстав для призупинення митного оформлення товарів, щодо яких правовласником не подано заяву про сприяння захисту належних йому майнових прав на об'єкт права інтелектуальної власності, за ініціативою митного органу, затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 21.05.2012р. № 432. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/432-2012-%D0%BF> (дата звернення: 26.09.2019)
3. Порядок реєстрації у митному реєстрі об'єктів права інтелектуальної власності, які охороняються відповідно до закону, затверджено Наказом Міністерства фінансів України від 30.05.2012 р. № 648. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1034-12> (дата звернення: 26.09.2019)
4. Угода про торговельні аспекти прав інтелектуальної власності від 15.04.1994 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/981_018 (дата звернення: 26.09.2019)

Гарасько Сергій Васильович,
студент групи ОМЛ-18-1
ННІ економіки, оподаткування та
митної справи

Науковий керівник:
Тучак Тетяна Володимирівна,
к.е.н., доцент

ВЗАЄМОДІЯ УЧАСНИКІВ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ З СУБ'ЄКТАМИ КОМПЛЕКСУ МИТНИХ ПОСЛУГ НА ОСНОВІ АУТСОРСИНГУ

Анотація. У статті визначено поняття «аутсорсингу» як економічного явища, з урахуванням досліджень вітчизняних та зарубіжних вчених, економістів. Розглянуто причини виникнення даного явища, та наведено приклади обрахування економічної доцільності застосування «аутсорсингу» у взаємодії між учасниками зовнішньоекономічної діяльності.

Ключові слова. Зовнішньоекономічна діяльність, логістика, митні послуги, аутсорсинг, шкала Харрінгтона.

Постановка проблеми. В умовах значного поширення логістичної концепції «доставка точно в строк», тенденції скорочення запасів та розвитку мультимодальних (змішаних) перевезень вантажів, у сучасних компаній виникає зростаюча потреба використання послуг сторонніх організацій у сфері зовнішньоекономічної діяльності, тобто аутсорсингу зовнішньоекономічної діяльності.

В економічній науці дослідженням проблем аутсорсингу присвячені праці багатьох вітчизняних та зарубіжних вчених, серед яких: А. Альбекова, Б. Анікіна, А. Антонюк, Є. Багірова, І. Котляров, В. Копитко, А. Перебийніс, Т. Тучак, А. Хачатурова, Н. Чорнописька, В. Шумаєв та інші.

Формулювання цілей дослідження. Метою статті є дослідження взаємодії учасників зовнішньоекономічної діяльності з суб'єктами комплексу митних послуг на основі аутсорсингу

У вітчизняному законодавстві поняття аутсорсингу не закріплено. В загальному вигляді під даним терміном розуміється виконання

базових функцій, які із самого початку виконуються продавцем або покупцем, третьою стороною: митними перевізниками, експедиторами, власниками складів, митними представниками. Це і є аутсорсинг у його прямому розумінні, в зв'язку з чим цілком виправдано розглядати взаємодію учасників зовнішньоекономічної діяльності та суб'єктів комплексу митних послуг з точки зору концепції аутсорсингу.

Поряд із консультаційно-правовим обслуговуванням зовнішньоторговельних контрактів та організацією логістики, на аутсорсинг за сучасних умов передаються послуги в митній сфері. Під митними послугами в даному випадку слід розуміти не державні послуги, які включають в себе діяльність митних органів України із реєстрації декларацій на товари, перевірки документів та прийняття рішення про випуск товару, а приватні послуги, що становлять діяльність спеціалізованих компаній у сфері митної справи, спрямовану на забезпечення переміщення товарів і транспортних засобів від продавця до покупця з перетином митного кордону.

Послуги з митного оформлення надаються митними представниками і включають в себе класифікацію товарів за УКТ ЗЕД, підтвердження податкової бази для нарахування платежів, складання і подачу декларацій на товар та документів, які супроводжують угоду, супровід до випуску, визначення митної вартості, розрахунок суми платежів та ін. [5, с. 97].

При переміщенні товарів відповідно до митної процедури митного транзиту компанії використовують послуги інших суб'єктів ринку митних послуг – митних перевізників, при розміщенні товарів на тимчасове зберігання – послуги власників складів тимчасового зберігання, митних складів. З метою забезпечення дотримання вимог митного законодавства до митних представників, митних перевізників, власників складів тимчасового зберігання та власників митних складів як до осіб, які здійснюють діяльність у сфері митної справи, висуваються особливі вимоги.

Акцентуємо уваги на тому, що в Україні серед послуг у митній сфері ключову роль відіграють послуги митних представників. Найбільший попит на дані послуги обумовлений очевидними причинами: потреба в митному оформленні товару виникає у будь-якої організації в разі необхідності переміщення товару через митний кордон. До послуг митних перевізників і власників складів вдаються значно рідше, у випадках, передбачених законодавством.

Більшість вітчизняних митних представників займаються оформленням імпорتنих товарів: у 85 % компаній – учасників зовнішньоекономічної діяльності більше половини декларацій на товари оформляються на імпорتنі вантажі, що обумовлено структурою вітчизняної зовнішньої торгівлі.

Аутсорсинг митних послуг за своєю природою є вимушеним видом аутсорсингу. Самостійне вирішення питань, що виникають при роботі із зовнішньоторговельним контрактом, для багатьох учасників зовнішньоекономічної діяльності є завданням, яке вимагає занадто багато часових, а також фінансових витрат, у зв'язку з чим за таких умов передача функцій сторонній організації стає фактично неминучою.

Однак, незважаючи на вимушеність застосування митного аутсорсингу, для економічно виправданого його застосування можна виходити з розрахунку коефіцієнта економічної доцільності аутсорсингу за наступною формулою:

$$K_a = I_a / I, \quad (1.1.)$$

де: K_a – коефіцієнт економічної доцільності аутсорсингу;

I_a – індекс ринкової стійкості організації з урахуванням аутсорсингу;

I – індекс ринкової стійкості організації без урахування аутсорсингу.

У разі якщо $K_a > 1$, то підприємство може передати функції на аутсорсинг. Якщо $K_a < 1$, то використовувати послуги сторонньої організації недоцільно.

Другим способом розрахунку економічної обґрунтованості застосування аутсорсингу можна вважати порівняння витрат на виконання дій, пов'язаних із митним оформленням вантажів, з ціною, яка буде сплачена за виконання цих дій спеціалізованою компанією. При цьому змінні «загальні логістичні витрати», «час доставки товару від вантажовідправника до вантажоодержувача», «суми митних платежів» та «вартість послуг аутсорсера» повинні бути якомога меншими.

Передаючи на аутсорсинг функції, пов'язані з проходженням митних формальностей, підприємство може визначити ефективність впровадження аутсорсингу з використанням комплексного критерію [2, с. 101], що включає в себе наступні компоненти:

1) критерій своєчасності надання послуг:

$$K_t = P_t / P_{to}, (1.2.)$$

де: K_t – коефіцієнт оцінки часу надання митних послуг;

P_t – обсяг послуг, наданих у встановлені договором терміни (одиниць на рік);

P_{to} – загальна (необхідна) кількість послуг (одиниць на рік).

Значення отриманого коефіцієнта повинно відповідати умові $0 < K_t \leq 1$. При $K_t = 1$ можна зробити висновок про те, що всі послуги у митній сфері були надані в установлені терміни.

2) критерій відповідності обсягів наданих послуг:

$$K_v = V_f / V_r, (1.3.)$$

де: K_v – коефіцієнт оцінки обсягу наданих послуг;

V_f – фактичний обсяг наданих послуг (одиниць на рік);

V_r – реальна потреба у послугах (одиниць на рік).

Значення даного коефіцієнта знаходиться в інтервалі $0 < K_v \leq 1$. Найбільш сприятливим вважається умова, коли $K_v = 1$.

3) критерій економічності надання послуг:

$$K_e = n_e / n_{eh}, (1.4.)$$

де: K_e – коефіцієнт економічності надання послуг;

n_e – величина реальних витрат, пов'язаних із наданням послуг (грн. на рік);

n_{eh} – величина виділених фінансових ресурсів (грн. на рік).

В кінцевому вигляді, привласнюючи описаним вище критеріям коефіцієнти вагомості (ступеня важливості для організації на даній стадії здійснення діяльності), можна визначити формулу комплексного критерію ефективності застосування послуг організацій – суб'єктів ринку митних послуг:

$$K_k = K_t^x \times K_v^y \times K_e^z, (1.5.)$$

де: K_k – комплексний критерій оцінки ефективності організації обслуговування замовника з використання аутсорсингу;

x , y , z – коефіцієнти вагомості критеріїв K_t , K_v , K_e відповідно.

При здійсненні контролю ефективності аутсорсингу митних послуг можна керуватися універсальною оціночною шкалою Харрінгтона, яку відносно ефективності аутсорсингу можна інтерпретувати наступним чином: дуже високий рівень аутсорсингу досягається при значенні комплексного критерію від 0,8 до 1, високий рівень – при значенні від 0,63 до 0,8, середній рівень – від 0,37 до 0,63, низький рівень – від 0,2 до 0,37 і дуже низький рівень – при значенні від 0 до 0,2 [1, с. 33].

Для запобігання можливих тимчасових і фінансових втрат при значенні комплексного критерію нижче 0,37 підприємству необхідно розробити комплекс заходів, що корегують роботу в сфері здійснення зовнішньоекономічної діяльності, оскільки таке значення вказує, що процес функціонує результативно, проте цілі та завдання досягаються лише частково.

Варто відзначити, що укладення договорів зі спеціалізованими організаціями несе для компанії-замовника ряд переваг. Головною перевагою є можливість скорочення витрат. Насправді, для багатьох учасників зовнішньоекономічної діяльності самостійне здійснення дій із супроводу зовнішньоторговельної угоди є дуже витратним, а іноді – навіть неможливим. Однак не варто визначати економічну ефективність зовнішньоторговельної угоди за участю митних посередників, ґрунтуючись виключно на фінансових факторах. При використанні митного аутсорсингу значну роль відіграють і нематеріальні фактори, такі як наявність у посередника значного досвіду митного декларування, володіння актуальною інформацією стосовно змін митного законодавства і т.д.

Крім економії витрат, на стратегічному рівні аутсорсинг дозволяє сфокусувати увагу власників експортного/імпортного товару на своїй основній діяльності, враховувати ступінь впливу процесів, що відбуваються всередині організації (реорганізація, реструктуризація, злиття, поглинання та ін.).

Висновок. Таким чином, учасник зовнішньоекономічної діяльності, вибудовуючи відносини із суб'єктами митної інфраструктури на основі аутсорсингу, може не лише оптимізувати свою діяльність з концентрацією зусиль на профільних сферах, але й підвищити загальний рівень ефективності логістики на основі підвищення ефективності функціонування власних ланцюжків поставок.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Косарев А. Формирование показателей оценки деятельности международных российских грузовых перевозчиков/ А. Косарев // Электронне фахове видання. Логистика № 6.- 2011.[Електронний ресурс].– Режим доступу :http://www.logistika-prim.ru/sites/default/files/32-33_1.pdf
2. Курбанов А.Х., Потников В.А. Аутсорсинг: история, методология, практика. / А.Х. Курбанов, В.А. Потников // Научно-издательский центр. М.: Инфра-М, 2011.[Електронний ресурс].- Режим доступу: <https://infra-m.ru/>
3. Сторожук О. В., Гребельник О. П. Оподаткування зовнішньоекономічної діяльності/ О.В. Сторожук, О.П. Гребельник // Навчальний посібник. Ірпінь: Університет ДФС України, 2018.
4. Тучак Т.В. До питання періодизації розвитку митної справи та митної політики України./ Т.В. Тучак // Електронне наукове фахове видання. Modern economics № 10.- 2018.[Електронний ресурс].- Режим доступу: <https://modecon.mnau.edu.ua/to-the-issue-of-the-periodization-of-the-development/>
5. Федоренко Р. В. Возможности развития таможенного обслуживания на условиях аутсорсинга / Р.В. Федоренко // Известия Уральского государственного экономического университета №4 - 2014.
6. Федоренко Р. В. Методология управления комплексами услуг в таможенной сфере / Р.В. Федоренко // Самарский государственный экономический университет. автор. д.э.н.: 08.00.05. Самара, 2015. 39 с.
7. Connecting to Compete 2014. Trade Logistics in the Global Economy. The Logistics Performance Index and Its Indicators The World Bank, 2014.
<https://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/document/Trade/LPI2014.pdf>

Головчак Владислав

Володимирович,

студент групи ОМЛ-18-1

*ННІ економіки, оподаткування та
митної справи*

Науковий керівник:

Смолін Ігор Валентинович,

д.е.н., проф.

ПЛАНУВАННЯ ПАРАМЕТРІВ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ ЗАПАСАМИ НА ЛОГІСТИЧНОМУ ТЕРМІНАЛІ

Планування Укрзалізницею запасів в ланцюзі поставки товарів – або плануванні потреб розподілу (DRP) – характеризується більш складним підходом, ніж, наприклад, система планування потреб виробництва (MRP). Це пов'язано з необхідністю оперативного і довгострокового контролю за потребою в товарі в розгалуженій системі руху товару, що включає в себе безліч елементів, в зв'язку з чим, неминуче виникають помилки планування, що веде до виникнення дефіциту. Під терміном «дефіцит» в даному випадку розуміється негативне значення запасу в транспортно-логістичному ланцюзі.

Величина дефіциту залежить від кількісних і часових характеристик попиту, що носять випадковий характер і підкоряються різним законам розподілу. Аналіз імовірнісних величин обсягів попиту і тривалості функціонального циклу здійснюється методами математичної статистики в кілька етапів.

1 етап – розрахунок середніх показників роботи транспортно-логістичного ланцюга (Укрзалізниця – підприємство) необхідного для первинного планування параметрів. Виходячи з середніх величин попиту і тривалості функціонального циклу планується базовий розмір запасу і частота його поповнення.

2 етап – прогнозування попиту. Крім статичних середніх величин, для планування розміру запасу необхідно знати зміни станів системи за попередні періоди, і на її основі здійснювати прогнозування розмірів тих же самих величин, що і в першому етапі.

Характеристики прогнозного обсягу попиту ($q_i^D(t_i)$) виражаються залежністю:

$$q^D(t_i) = q^D(q_i^D / \bar{t}^D \bar{t}^D)$$

де, i – номер спостереження;

t_i – умовне позначення інтервалу часу, порядковий номер періоду;

q_i^D – реальний обсяг попиту;

$\bar{t}^D \bar{t}^D$ – середня величина інтервалу часу, за який виникає попит, дні.

3 етап – побудова плану-графіка поставок і реалізації товару.

На підставі прогнозованої величини попиту розраховуються параметри планів-графіків поставок і реалізації продукції.

Однак план-графік, сформований на основі закономірності, визначеної методом динамічного програмування, потребує серйозного коригування з огляду на значне відхилення реальних спостережуваних обсягів попиту від їх вирівняних значень.

Для оцінки адекватності плану-графіку на основі прогнозу, необхідно проаналізувати рівні запасів в транспортно-логістичній системі в цілому, зокрема, в моменти відхилень. Така оцінка може бути здійснена за допомогою аналізу ймовірності виникнення дефіциту в транспортно-логістичній системі, його середнього і максимального розмірів. На підставі цієї оцінки здійснюється розрахунок середнього страхового запасу, що захищає транспортно-логістичну систему від збоїв у постачанні споживачам необхідних товарів, тобто дозволяє досягти мети логістики.

4 етап – визначення надійності системи управління запасами, яке полягає в розрахунку ймовірностей виникнення дефіциту.

5 етап – розраховується середня величина дефіциту.

При здійсненні розрахунків четвертого і п'ятого етапів враховується вплив різних чинників, що визначають роботу ланцюга. Такими факторами були обрані: невизначеність попиту, розмір якого може істотно перевищувати середній, надійність постачальника і надійність перевізника.

6 етап – розрахунок повної ймовірності виникнення дефіциту для спільних подій – середнього впливу факторів окремо або разом.

7 етап – розрахунок розміру страхового запасу як середньої арифметичної зваженої величини середніх розмірів дефіцитів.

8 етап – перевірка відповідності рівня надійності функціонування транспортно-логістичного ланцюга, в якій створено страховий запас, необхідному рівню надійності.

Такий рівень надійності може визначатися шляхом експертних оцінок з урахуванням якості логістичного обслуговування, необхідного для досягнення мети логістики.

Для цього, аналогічно 4 етапу, здійснюється розрахунок ймовірностей виникнення дефіциту. Якщо розрахований рівень вище рівня, визначеного експертами, то переходять безпосередньо до побудови системи управління запасами (дев'ятий етап).

У разі, якщо ймовірність вчасної поставки менше необхідної часової величини, то потрібний додатковий аналіз ймовірностей виникнення дефіциту в ланцюзі зі страховим запасом.

9 етап – планування системи управління запасами в транспортно-логістичному ланцюзі, передбачає остаточну побудову планів-графіків руху товарів між ланками на основі уточнених і скоригованих даних.

На підставі даних статистичного обліку було проведено поетапне дослідження поведінки системи руху товару (з умовного Підприємства 1 до Укрзалізниці) з подальшим визначенням ймовірності виникнення дефіциту і розміру страхового і максимального запасів.

1 етап – розрахунок середніх характеристик процес руху товару наведено в таблиці 1.

Таблиця 1

Середні показники роботи Укрзалізниці

Характеристики	Формула розрахунку	Розрахунок
Попит		
Середній розмір попиту	$\bar{q}^D = \frac{\sum_{i=1}^m q_i^D}{m}$	6,985 т
Середній інтервал часу виникнення попиту	$\bar{\tau}^D = n/m$	1 день
Інтенсивність попиту	$Q^D = \bar{q}^D / \bar{\tau}^D$	6,985 т/день
Пропозиція		
Середня величина поставок	$\bar{q}^S$	20,955 т

	$\left(\sum_{j=1}^m q_j^S \right)_m$	
Середній інтервал часу між поставками	$\bar{\tau}^S \bar{\tau}^S = n/m$	3 дні
Інтенсивність поставок	$Q^S = \bar{q}^S / \bar{\tau}^S \bar{\tau}^S$	20,955 т / 3 дні

2 етап – прогнозування попиту. Для даних про попит визначається лінійна закономірність розвитку в часі за видом окремого товару:

$$\bar{q}^D \bar{q}^D (t_i) = a_1 t_i + a_0$$

Параметри a_1 та a_0 відповідно до методу найменших квадратів і методу відліку від умовного нуля визначаються за формулами:

$$a_1 = \left(\sum_{i=1}^n q_i^D \sum_{i=1}^n q_i^D t_i \right) / \left(\sum_{i=1}^n t_i^2 \left(\sum_{i=1}^n t_i^2 \right) \right); a_0 = \left(\sum_{i=1}^n q_i^D \sum_{i=1}^n q_i^D \right) / m$$

Параметри динамічної моделі розраховані нижче.

$$a_1 = 0,001, a_0 = 6,985 \text{ т}$$

Таким чином, лінійне рівняння тренду має вигляд:

$$q^D(t_i) = 0,001 t_i + 6,985$$

3 етап – побудова плану-графіка поставок і реалізації товару.

Планування в першому наближенні передбачає розрахунок базисного рівня запасу, необхідного для забезпечення процесу реалізації на середньо-плановий час поставки $(\bar{\tau}^S \bar{\tau}^S)$. Розрахунок базисного рівня запасу наведено у формулі:

$$Q_{\text{баз}}(t_i) = \sum_{j=t_i}^{t_i + \bar{\tau}^S} q \sum_{j=t_i}^{t_i + \bar{\tau}^S} q^D(t_i); t_i = t_{i-1} + \bar{\tau}^S \bar{\tau}^S$$

Розмір поставки товару на Укрзалізницю з підприємства планується з прогнозованого обсягу попиту з урахуванням середнього інтервалу часу між двома суміжними поставками $\bar{\tau}^S \bar{\tau}^S$ за формулою $Q_{\text{баз}}(t_i) = \sum_{j=t_i}^{t_i + \bar{\tau}^S} q \sum_{j=t_i}^{t_i + \bar{\tau}^S} q^D(t_i)$. Тоді запланований розмір поставки на 1 січня наступного року складе $q^S(1) = 20,490 \text{ т}$. Наступна поставка планується на момент $t_i = t_{i-1} + \bar{\tau}^S \bar{\tau}^S$, тобто $t_{i-1} = 3$ дні, в розмірі $q^S(1) = 20,505 \text{ т}$.

При відсутності відхилень реального попиту від прогнозованих вирівняних значень, запланований обсяг поставки повністю витрачається за час $\bar{\tau}^S \bar{\tau}^S$. Це виключає зміст зайвих розмірів поставки, що, в свою чергу, створює передумови для зниження витрат на їх забезпе-

чення. Одночасно з цим завданням планування є і усунення можливості виникнення дефіциту, що дозволило б підвищити якість обслуговування споживачів Укрзалізниці.

Таким чином, на першому, другому і третьому етапах здійснюється первинне планування параметрів роботи системи управління запасами відповідного до кожного підприємства, яке постачає товару до Укрзалізниці. Такий план-графік приймається в якості опорного для подальшої логістичної раціоналізації діяльності Укрзалізниці.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Вордлоу Д. Л., Вуд Д. Ф., Джонсон Д., Мерфи П. Р. Современная логистика, 7-е изд.: пер. с англ. М.: Издательский дом «Вильямс», 2002. 624 с.
2. Гончаров П. П. Основы логистики: учебное пособие. Оренбург, 1995. 84 с.
3. Кущенко Є. С. Аналіз стану та перспективи розвитку системи контейнерних терміналів. Вісник Академії митної служби України. Серія «Технічні науки», 2014. № 2 (52). С. 45 – 49.
4. Сторожук О. В., Гребельник О. П. Оподаткування зовнішньоекономічної діяльності: навчальний посібник. Ірпінь: Університет ДФС України, 2018. 554 с.

Ємельянова Дар'я Олександрівна,
студентка групи ОМЛ-18-1

*ННІ економіки, оподаткування та
митної справи*

Науковий керівник:

Тучак Тетяна Володимирівна,
к.е.н., доцент

ЗАСТОСУВАННЯ МІЖНАРОДНИХ СТАНДАРТІВ ЯКОСТІ ОБСЛУГОВУВАННЯ ПОСТАЧАННЯ: ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД ТА УКРАЇНСЬКА ПРАКТИКА

***Анотація.** Доведено необхідність застосування міжнародних стандартів у логістичній діяльності. Розглянуто досвід застосування стандартів якості обслуговування постачань у зарубіжних країнах та необхідність їх впровадження в українську практику.*

***Ключові слова:** логістичні послуги, стандартизація, міжнародні стандарти, сертифікати якості, міжнародна система якості.*

Постановка проблеми. Розробка і впровадження процесів стандартизації значно впливає на систему національних і міжнародних економічних відносин. Європейський досвід показує, що стандартизація логістичних послуг призводить до зростання обсягів перевезень і, відповідно, вантажних потоків – як внутрішніх, так і міжнародних, в т.ч. транзитних; вона сприяє не тільки прозорості ринку, а й більш активному впровадженню новітніх технологій, і підвищенню безпеки бізнесу завдяки контролю ризиків. Саме стандартизація забезпечить якість, надійність і безпеку логістичної діяльності, перш за все, для споживачів сервісу, а відповідність послуг, що надаються, певним стандартам буде сприяти підвищенню статусу працюючих в Україні операторів і конкурентоспроможності галузі в цілому.

Метою статті є вивчення зарубіжного досвіду застосування міжнародних стандартів якості обслуговування постачання та можливостей їх впровадження в українських реаліях.

Виклад основного матеріалу. Розвиток ринкової економіки в Україні йде по шляхах глобалізації діяльності різних компаній, праг-

нення до скорочення розмірів логістичного ланцюжка, а також оптимізації витрат на різних його ділянках.

Незважаючи на певні успіхи економічного розвитку, стало очевидно, що ринкова економіка ефективна, якщо прискорюється оборотність обігових коштів [3]. Таке прискорення забезпечується вирішенням проблем товароруку, які є основними для логістичних компаній. Тому зростає роль транспортування – як ключових логістичних функцій підприємств.

Система менеджменту якості в логістиці і транспорті є важливою складовою. Адже транспорту належить величезна роль у розвитку та становленні логістики в Україні. Вітчизняні експедиторські та транспортні підприємства, які беруть участь в міжнародних перевезеннях вантажів, першими побачили необхідність впровадження логістичних технологій вантажопереробки і транспортування. Державні великі українські і приватні експедиторські та транспортні підприємства стали створювати свої термінальні мережі, логістичні центри та системи інформаційно-комп'ютерної підтримки логістичних сервісів. Але все ж, потенціал логістики в транспортних комплексах застосовується недостатньо [6, с. 244].

Сучасні уявлення про транспортування вантажів стали змінюватися разом з розвитком ринкових відносин, починаючи з транспорту і закінчуючи сферою послуг. Тому споживачі вибирають такі способи транспортування, які забезпечують кращу якість логістичних сервісів.

Вивчаючи міжнародний досвід, неважко помітити, що стандартизація в розумінні європейського ринку аж ніяк не означає затвердження деяких шаблонів послуг або процесів – йдеться саме про управління їх якістю. Зокрема, ідеї і положення теорії загального менеджменту якості лежать в основі визнаних практично в усьому світі стандартів серії ISO. Вони визначають наступні вимоги до системи управління компанією [1, с. 17]:

- 1) увага – на замовника (клієнта);
- 2) провідна роль керівництва в поліпшенні бізнесу;
- 3) залучення співробітників на всіх рівнях в процеси управління;
- 4) процесний підхід до організації діяльності;
- 5) системний підхід до управління компанією;
- 6) постійне поліпшення структури і процесів компанії;
- 7) прийняття рішень на основі об'єктивних фактів;
- 8) взаємовигідні відносини з постачальниками і партнерами.

Тобто увага зосереджена на тих аспектах, від яких залежить якість продуктів (товарів або послуг) компанії і її взаємодії з клієнтами і партнерами. І мета полягає саме в тому, щоб нівелювати можливі ризики такої взаємодії, спростити його і зробити більш прозорим. Основним завданням технічного комітету Міжнародної організації зі стандартизації (ISO) є гармонізація принципів створення і функціонування систем управління якістю в різних галузях і сферах діяльності з тим, щоб полегшити процеси їх взаємодії і співпраці [4]. Ці загальні принципи адаптуються для різних країн, ринків та індустрій, а потім лягають в основу галузевих і корпоративних стандартів. Тому вони також зазвичай стосуються не власне бізнес-процесів, а якості управління ними, а вірніше - факторів, від яких це якість залежить.

Якщо говорити про досвід країн Заходу, варто зазначити, що європейських стандартів логістичних послуг як таких немає. Існують європейські стандарти компетентності фахівців, у яких виділяють три ступені – операційний, вищий і стратегічний [2, с. 4]. Операційний щабель включає управління ланцюгами поставок в умовах постановки комплексних завдань, а також керівні функції. Для вищого потрібні різнопланові знання у логістиці – фахівці цього рівня мають певну незалежність і несуть відповідальність за робочі процеси та інших працівників. Стратегічний ступінь пов'язаний з підвищеною відповідальністю, і від фахівця такого рівня потрібно, окрім спеціальних знань і навичок, вміння працювати у непередбачуваних ситуаціях.

Дані стандарти розроблені ELA, а сертифікацію по них проводить створений при ній Європейський сертифікаційний комітет з логістики (ECBL). Виданий ним сертифікат свідчить про те, що його власник відповідає вимогам, які пред'являють до логістів роботодавці у всьому світі. У Німеччині, наприклад, наявність у співробітників подібних сертифікатів є обов'язковою умовою отримання компанією ліцензії на здійснення логістичної діяльності.

У країнах з розвиненою ринковою економікою наявність сертифікатів ISO 9001, 14001, 22000, OHSAS 8001, IFS Logistic, а також сертифікатів ECBL у співробітників вважається достатньою гарантією рівня компетенцій та надійності логістичного оператора.

Це підтверджує хоча б той факт, що в компаніях, які інвестували в сертифікацію систем менеджменту за міжнародними стандартами, зазвичай відзначаються збільшення обсягів продажів і більш висока прибутковість за активами. Завдяки впровадженню названих стандар-

тів постачальники послуг логістики отримують можливість розширювати свої комерційні пропозиції, що веде до зростання кількості клієнтів і обсягів обслуговування вантажопотоків, а значить, і до підвищення рентабельності бізнесу. Такий сертифікат підтверджує, що компанія націлена на безперервне вдосконалення процесів і підвищення якості послуг, використання інноваційних підходів в постановці цілей і вирішенні завдань, побудову ефективної системи управління бізнес-ризиками.

На ринках логістичних послуг країн пострадянського простору такої однаковості поки не спостерігається, проте вже робляться конкретні кроки для того, щоб виробити загальні і зрозумілі для всіх правила гри і по можливості структурувати пропозицію.

Зокрема, в Білорусі вже прийняті державні стандарти логістичних послуг і впроваджена їхня добровільна сертифікація в Національній системі підтвердження відповідності РБ. Орган сертифікації проводить оцінку відповідності стандартам логістичних центрів, а також майстерності і кваліфікації персоналу, який надає логістичні послуги, стабільності процесу надання послуг і вибіркову перевірку їх результатів [1, с. 17].

Практично всі працюючі в Україні міжнародні логістичні оператори регулярно підтверджують відповідність своїх систем менеджменту вимогам стандартів ISO – як загальних, так і галузевих. Зокрема, ТОВ «Рабен Україна» має розроблену систему менеджменту і постійно її вдосконалює відповідно до вимог стандарту ISO 9001:2008, а також працює над інтегрованою системою менеджменту за стандартами ISO 9001, 14001, 22000, OHSAS 8001, IFS Logistic. В основу цієї інтегрованої системи закладені базові принципи, які допомагають будувати довгострокові партнерські відносини з клієнтами і постачальниками: орієнтація на споживача, роль керівництва, залучення персоналу, процесний і системний підхід, безпека навколишнього середовища та умов праці, постійне поліпшення, прийняття рішень на підставі фактичних результатів попередніх дій.

DB Schenker регулярно підтверджує відповідність системи менеджменту основним міжнародним стандартам, починаючи з ISO і закінчуючи Європейськими стандартами для наземного транспорту.

Група компаній Zammeler керується в своїй діяльності стандартами компетенції логістичного персоналу, розробленими ELA, які чітко про-

писані в корпоративному кодексі компанії. Щорічно персонал проходить атестацію на підтвердження (відповідність) даним стандартам.

Але проблема в тому, що на українському ринку відношення до міжнародних сертифікатів особливе. Хтось в силу відомих причин не довіряє органам сертифікації, хтось упевнений, що європейські правила в наших умовах не працюють, а деякі вантажовласники навіть не до кінця розуміють, що означає наявність того ж ISO 9001. Тому при виборі поставальників послуг багато хто орієнтується виключно на ціни.

Слід зазначити, що сумніви вітчизняних підприємців з приводу міжнародних стандартів не такі вже й безпідставні. Умови ведення бізнесу в різних країнах далеко не однакові. Тим більше логістичному бізнесу, в якому як у дзеркалі, відбиваються і рівень розвитку ринку як такого, і недоліки його законодавчого регулювання, і стан інфраструктури та транспортного парку, і особливості менталітету населення, тощо. Все це має враховуватися при розробці національних стандартів і вимог до змісту і якості логістичних послуг.

З огляду на сьогоденішню ситуацію на ринку, процеси стандартизації повинні охоплювати 3 основних напрямки:

1) Стандартизація логістичних термінів. В данному контексті стандартизація потрібна, в першу чергу, для того, щоб всі учасники ринку розмовляли однією мовою і не виникало так званої підміни понять;

2) Стандарти технічного забезпечення, які описували б вимоги до транспортних засобів і спеціального обладнання. Наприклад, сюди можна включити стандартизацію складських приміщень, де, крім поділу на класи (А, В, С, D), описувалися б вимоги до обладнання;

3) Стандарти освіти фахівців в логістиці, які значно спростять процес підбору персоналу для роботодавців. Прикладом тут може служити система підготовки та сертифікації логістів різного рівня, розроблена ЕЛА. Ці стандарти можна було б адаптувати під український ринок, щоб співробітники мали можливість підтвердити свою кваліфікацію на міжнародному рівні.

Таким чином, необхідність впровадження загальних логістичних стандартів очевидна. Щоб успішно існувати на світовому ринку і витримувати серйозну конкуренцію з боку міжнародних провайдерів, вони повинні встановити для себе певні корпоративні стандарти, які відповідають європейським. Стандартні процедури та шаблони документів істотно полегшать життя як у зовнішній, так і у внутрішній логістиці. Але головне, що їх наявність дозволить клієнтам чітко бачити

і розуміти, яку частину логістичних завдань вони можуть доручити оператору, і наскільки якісно ці завдання будуть виконані.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Голоцван Л. Нестандартный сервис / Л. Голоцван // Дистрибуция и логистика. – 2014. – №2. – с. 16-20
2. Лосюк Л. Основні тенденції розвитку сучасних концепцій СУЯ / Л. Лосюк // Стандартизація, сертифікація, якість. – 2009. – № 4. – С. 3–9
3. СМК в логистике и транспорте [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.iksystems.ru/a169>
4. Стандарт ИСО в складских бизнес-процессах [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.lobanov-logist.ru/library/356/58982/>
5. Тучак Т.В. Идеально-гуманитарні ініціативи в державах загального добробуту / Т.В. Тучак // Ефективна економіка [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5311>
6. Чернописька Н.В. Тенденції та перспективи ринку логістичних послуг в Україні / Н.В. Чернописька, О.Є. Шандрівська // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Логістика. – 2012. – № 735. – С. 244–249

Жогло Анна Євгенівна,
студентка групи ОМЛ-18-1
ННІ економіки, оподаткування та
митної справи

Науковий керівник:
Сторожук О. В.,
к.е.н., доцент

ПРОБЛЕМИ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ ТА ШЛЯХИ ЇХ ПОДОЛАННЯ

Пріоритетними завданнями покращення умов здійснення зовнішньоекономічної діяльності є спрощення процедур митного оформлення товарів, в тому числі рослинного походження. Позитивним наслідком та ознаками такого спрощення є зменшення кількості митних процедур і скорочення часу митного оформлення, в результаті чого збільшується кількість суб'єктів ЗЕД та відбувається постійне зростання обсягів експортно-імпортних операцій як у грошовому, так і у кількісному вираженні. Негативним наслідком є збільшення ймовірності порушень митного законодавства з боку суб'єктів ЗЕД та підвищення навантаження на посадових осіб митних органів ДФС України, які здійснюють безпосередній митний контроль та відповідають за надходження до Державного бюджету митних платежів. За такої ситуації виникає необхідність якісного переходу від суцільного відбору об'єктів митного контролю до вибіркового. Невід'ємною складовою такого переходу є застосування системи управління ризиками, як основного базисного принципу митного контролю, який дає можливість оптимально використовувати ресурси фіскальних органів, не зменшуючи ефективність митного контролю, звільняє більшість суб'єктів ЗЕД від надлишкового бюрократичного контролю. Процедури, що ґрунтуються на прогнозуванні та управлінні ризиками є невід'ємним елементом для забезпечення ефективної фіскальної політики держави.

У вітчизняній та іноземній літературі чимало праць присвячено проблемі формування системи ризик-менеджменту. Зокрема, такими дослідниками, як Л. Батченко, І. Бережнюк, В. Вітлінський, О. Кузьмін, В. Лук'янова, Л. Маханець, О. Мельник, В. Наumenко, І. Несторішен, Є. Крикавський, Н. Подольчак, Й. Петрович, Н. Чухрай, С. Терещенко та ін., вивчалися особливості управління ризиками, які

виникають у діяльності підприємств та органів влади. Незважаючи на наявні наукові дослідження дане питання все ще залишається актуальним і потребує подальшого дослідження.

Мета статті полягає у визначенні проблем системи управління ризиками та наведені шляхів їх подолання.

Міжнародна торгівля в останні роки зазнала значних змін, збільшилися обсяги продажів товарів рослинного походження між країнами, змінюються структура і характер зовнішньоторговельного обороту.

Згідно законодавства митні органи ДФС України застосовують систему управління ризиками (СУР) для визначення товарів, транспортних засобів міжнародного перевезення, документів і осіб, які підлягають митному контролю, форм митного контролю, що застосовуються до таких товарів, транспортних засобів міжнародного перевезення, документів і осіб, а також ступеня проведення митного контролю.

З статистичних даних, можна з упевненістю сказати, що митні органи ДФС України значно збільшили створення та затвердження профілів ризику, що свідчить про підвищення результативності проведення митного контролю. Однак, незважаючи на дані успіхи і переваги використання СУР в діяльності митних органів, слід виділити деякі проблеми. При реалізації системи управління ризиками, спочатку необхідно зібрати відповідну інформацію для створення проекту профілю ризику, а потім пройти стадії узгодження. Всі ці дії вимагають чималих часових витрат, що знижує результативність митного контролю.

При використанні градації ступеня ризику передбачається можливим частину профілів ризику, стверджувати безпосередньо в підрозділі митного контролю та у відділі митного оформлення. З високим ступенем ризику – направляти для затвердження в Головне управління ДФС області. Такий підхід дозволить скоротити час від визначення об'єкта ризику до прийняття заходів по його усуненню.

Наступна проблема полягає в неформалізованих ризиках, які не підлягають якісному опису, а безпосередньо залежать від суб'єктивної думки інспектора. Тут має місце бути психологічні особливості посадової особи, що є перепорою для прийняття правильного рішення при проведенні митного контролю товарів рослинного походження. Необхідно скоротити ступінь неформалізованості ризиків за допомогою часткової автоматизації ризику.

В якості найбільш істотних проблем на сьогоднішній день можна назвати ще кілька:

- неефективну автоматизацію процесів виявлення ризиків;
- низьку оперативність видання профілів ризиків і формування «зеленого сектора» при взаємодії різних підрозділів ДФС України;
- відсутність комплексності аналізу ризиків.

На сьогоднішній день використовуються більше 40 критеріїв, які діляться на дві великі групи:

1) «Загальні показники, що характеризують діяльність самого учасника ЗЕД (розмір статутного капіталу; період здійснення зовнішньоекономічної діяльності; заборгованість по сплаті митних платежів, відсотків, пені; інформація з податкових органів ДФС України; статус уповноваженого економічного оператора).

2) Критерії, що характеризують результати митного контролю щодо учасника ЗЕД (порівняльний аналіз основних індикаторів ризику; динаміка індексу митної вартості та митних платежів; результативність застосування СУР; виявлені правопорушення; наявність рішень по класифікації товарів)» [2, с. 39].

Збірник з управління ризиками СОТ передбачає наступні категорії рівня ризику:

- низький, учасники ЗЕД які добровільно діють відповідно до законодавства;
- середній або помірний, до якого відносяться учасники ЗЕД, які намагаються діяти відповідно до законодавства;
- високий рівень, де учасники ЗЕД уникають виконання законодавства, якщо це можливо, і дуже високий, при якому учасники ЗЕД навмисно не дотримуються митного законодавства [4, с. 35].

Ефективна система управління, заснована на дотриманні вимог законодавства за допомогою оцінки ризиків, передбачає, що учасники ЗЕД, які відносяться до різних категорій, вимагають різного ставлення. До тих, хто добровільно дотримується вимог законодавства, слід застосовувати заохочувальні заходи та спрощені процедури, а до тих, хто навмисне не дотримується вимог – вживати заходів по примусовому виконанню [3, с. 165].

Слід створити єдину базу даних про учасників ЗЕД, в якій крім іншого буде відображатися градація за ступенем ризику. Ця база повинна стати єдиною для всіх державних установ і відомств, в слід за цим, повинна буде підвищитися ефективність підприємств.

До теперішнього часу, в повній мірі не реалізована задача автоматизації процесів виявлення профілів ризиків. При цьому, практика ЄС показує, що значна частина товарної контрабанди та інших порушень митних правил, перехоплюється завдяки використанню методики «аналізу ризику» в процесі митного контролю. Отже, управління ризиками та аналіз є інструментом, який може допомогти працювати з ризиковими ситуаціями і бути впевненим в тому, що будуть відомі всі слабкі сторони оперативної роботи, і по ним будуть прийматися необхідні заходи.

Використання інформаційних систем сприяє розвитку економіки країни в цілому і призводить до прискорення міжнародного товарообігу, а також до підвищення справляння митних платежів, скорочення витрат на утримання митної служби та забезпечення економічної безпеки країни [1, с. 458].

Єдиним засобом для виявлення профілів ризику в процесі митного оформлення є програмне завдання «Сервіс виявлення ризиків». Однак цей засіб має безліч проблем некоректного спрацьовування профілів ризику, в результаті чого більшість операцій по виявленню і відображенню результатів при застосуванні СУР доводиться робити вручну, що забирає час і людські ресурси. Інспектор на митному посту витрачає багато часу на реєстрацію виявлених ризиків в електронному вигляді і коригування електронного звіту, у випадках їх некоректного виявлення, а не на виконання основних функцій з митного контролю.

Не налагоджений, як технічно, так і організаційно, зворотний зв'язок про результати застосовуваних заходів, щодо мінімізації ризиків, в результаті чого, відбувається зведення до неможливості оцінювання їх ефективності, прийняття рішення про актуалізацію або скасування профілів ризику.

Основними інформаційними джерелами для посадових осіб при здійсненні митного контролю є: реєстр суб'єктів ЗЕД та реєстр товарів. Найбільш значущим, є реєстр суб'єктів ЗЕД, який був створений з метою вдосконалення митного контролю та оформлення в реалізації Концепції СУР. Реєстр на всіх рівнях митної системи України містить довідковий, правоохоронний і аналітичні розділи. Залежно від виду профілів ризиків, що міститься в реєстрі та інших факторів, склад інформації може бути доповнений іншими відомостями відповідно до інших правових актів ДФС України. Використання реєстру при здійс-

ненні митного контролю товарів рослинного походження дозволяє посадовим особам обґрунтовано реалізовувати принцип вибірковості. Підвищуючи таким чином ефективність митного контролю товарів рослинного походження, митні органи ДФС України наближається до досягнення показників, встановлених відповідно до цільової програми розвитку ДФС України.

Вивчення проблем управління і аналізу ризиками говорить про необхідність вдосконалення, нововведення в роботі митних органів ДФС України. І таким нововведенням може стати ефективне використання інформаційних систем управління ризиками під час митного контролю та оформлення товарів рослинного походження. Нижче нами наведені основні напрями вдосконалення і розвитку системи управління ризиками, а також вказані завдання, які вирішуються в кожному напрямку. Найбільш пріоритетним є розробка повноцінної системи оцінки ефективності системи управління ризиками, що включає в себе оцінки всіх ключових параметрів.

1) «Розробка повноцінної системи оцінки ефективності СУР. Даний напрямок включає в себе вирішення наступних завдань:

- завершення експерименту щодо застосування випадкової вибірки;
- розробка опису процесу і методики оцінки рівня відповідності вимогам митного законодавства;
- розробка складу показників ефективності процесів та інструментів СУР, заходів щодо мінімізації ризиків;
- розробка опису процесу оцінки ефективності СУР на всіх рівнях ДФС України.

2) Оптимізація технології управління ризиками та організаційної структури СУР:

- уточнення завдань і функцій кожного рівня структури митних органів ДФС України;
- оптимізація процесів аналізу та управління ризиками;
- визначення вимог до процесів СУР, що впливають з інших процесів, з якими взаємодіє СУР;
- визначення необхідної штатної чисельності підрозділів, рівня кваліфікації співробітників, навчання.

3) Впровадження підсистеми комплексної оцінки ризиків і максимальна формалізація профілів ризику, що включає в себе виконання наступних завдань:

- уточнення повністю формалізованого складу індикаторів ризику;
- класифікація ризиків, визначення можливих способів порушення митного законодавства і частоти порушень;
- розробка методики оцінки наслідків порушення митного законодавства;
- розробка програмного засобу управління підсистемою комплексної оцінки ризиків, ведення бази даних моделей оцінки рівнів ризиків;
- розробка опису процесу і методики коригування балів у індикаторів ризику на основі результатів роботи підсистеми комплексної оцінки;
- розробка опису процесу і методики тестування за допомогою відповідних програмних засобів;
- розробка методики зміни ступеня ризику з урахуванням категорії суб'єкта ЗЕД (реалізація «зеленого сектора»).

4) Розширення сфери застосування СУР:

- розробка переліку митних процедур, на яких необхідно реалізувати аналіз і управління ризиками;
- класифікація ризиків, частоти порушень, можливих збитків;
- розробка порядку застосування СУР до товарної партії;
- забезпечення єдиного інформаційного поля, що містить взаємопов'язану інформацію про товарної партії.

5) Розробка елементів СУР з метою забезпечення контролю, заснованого на аналізі діяльності суб'єктів ЗЕД, в тому числі контролю після випуску товарів:

- визначення переліку джерел відомостей про суб'єктів ЗЕД, частоти надходження інформації та її достовірності;
- розробка програмних засобів обліку суб'єктів ЗЕД, забезпечення їх взаємодії з реєстром ЗЕД та іншими системами Єдиної автоматизованої інформаційної системи ДФС України;
- розробка процесів і методик, що реалізують взаємозв'язок управління ризиками до, і після випуску товарів, облік категорії суб'єкта ЗЕД;
- взаємозалежне застосування механізмів надання спеціальних спрощених процедур і механізмів спрощення технологій митного ко-

нтролю до випуску товарів, що переміщуються окремими суб'єктами ЗЕД.

б) Розробка і стандартизація методології та методичного забезпечення СУР і автоматизація діяльності з аналізу ризиків:

- розробка стандартизованої методології аналізу ризиків;
- розробка методичного забезпечення для всіх процесів і інструментів СУР;
- розробка цільових методик виявлення ризиків, а також процесу узагальнення методик і досвіду з аналізу та управління ризиками;
- дослідження доступного на ринку програмного забезпечення аналітичного інструментарію;
- розробка, доробка або впровадження програмних засобів, що забезпечують максимальну автоматизацію повсякденній аналітичній діяльності посадових осіб митних органів.

7) Реалізація системи оперативного моніторингу і контролю. Даний напрямок включає в себе вирішення наступних завдань:

- розробка опису процесу і методики оперативного моніторингу і контролю;
- розробка програмних засобів, що забезпечують ведення оперативного моніторингу і контролю;
- поділ інформаційного, програмного, функціонального і кадрового забезпечення оперативного моніторингу.

8) Розширення взаємодії з органами державної влади, іноземними митними службами, бізнес-співтовариством, а саме:

- визначення переліку органів виконавчої влади, іноземних митних служб, організацій, бізнес-співтовариств, які можуть бути джерелом необхідної для аналізу та управління ризиками інформацією;
- укладання угод, визначення форматів і регламентів отримання даних;
- визначення складу інформації про діяльність митних органів з управління ризиками, яку слід доводити до відома суб'єктів ЗЕД, з метою поліпшення репутації митних органів» [2, с. 48-50].

В свою чергу, «удосконалення і розвиток СУР митних органів ДФС України має забезпечити досягнення таких результатів: підвищення ефективності застосування форм митного контролю за допомогою СУР; зменшення числа оглянутих партій вантажів при ввезенні; зниження ризиків недотримання митного законодавства України і збі-

льшення справляння митних зборів і платежів; ефективність використання ресурсів операцій митного контролю; оптимізація організаційної структури і штатної чисельності всієї системи митних органів ДФС України; мінімізація суб'єктивного фактора в процесі прийняття рішень на всіх рівнях управління ризиками від тактичного до стратегічного управління ризиками; підвищення рівня автоматизації процесів; скорочення загального часу, що витрачається на всі операції митного оформлення і митного контролю» [2, с. 50-51].

На підставі результатів проведеного дослідження ми можемо зробити наступний висновок про те, що система аналізу та управління ризиками є дієвим механізмом прискорення митного оформлення та підвищення якості митного контролю. Для ефективного управління ризиками під час митного контролю та оформлення товарів рослинного походження необхідно: визначити максимально можливий рівень ефективності оперативних дій, щоб сконцентрувати наявні ресурси на пріоритетних напрямках; визначити слабкі сторони в оперативних заходах та програмах митної організації, і класифікувати їх; потім слід вжити відповідних заходів щодо усунення виявлених недоліків, зниження їх негативного впливу, вжити всіх можливих заходів для скорочення збитків.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бойко А. П. Практические проблемы реализации системы управления таможенными рисками: учебник. М.: Софт Издат, 2009. 765 с.
2. Жогло Г. Є. Удосконалення оподаткування при переміщенні через митний кордон товарів рослинного походження. Курсова робота. 59 с.
3. Теоретические основы применения системы управления рисками в таможенной службе Российской Федерации: учебник. М.: Российская таможенная академия, 2015. 284 с.
4. Цветкова Е. В. Риски в экономической деятельности: учебник. СПб.: ИВЭСЭП, Знание, 2002. 98 с.
5. Гребельник О.П., Сторожук О.В. Оподаткування зовнішньоекономічної діяльності: Навчальний посібник Видавничо-поліграфічний центр Університету ДФС України 2018 рік., 171 с.

Зварич Богдан Ярославович,

студент групи ОМЛ-18-1

*ННІ економіки, оподаткування та
митної справи*

Науковий керівник:

Сушкова Олена Євгеніївна,

к.е.н., доцент, доцент

ОРГАНІЗАЦІЯ РОБОТИ ВНУТРІШНІХ СИСТЕМ МИТНОЇ ЛОГІСТИКИ НА ПІДПРИЄМСТВІ – УЧАСНИКУ ЗЕД

***Анотація.** В статті досліджено теоретичні підходи щодо організації функціонування внутрішніх підсистем митної логістики на підприємстві. Обґрунтовано необхідність формування на підприємствах, що здійснюють ЗЕД, системи митної логістики, яка повинна включати функціонально співвіднесені ланки, які системно реалізують цілісну оптимальну дію на матеріальний та інформаційний потоки міжнародного ланцюга постачання.*

***Ключові слова:** ланцюг постачання товарів; митна логістика; управління; підприємство; зовнішньоекономічна діяльність.*

Постановка проблеми. Роль ЗЕД в розвитку країни, у тому числі України, постійно зростає, оскільки це важлива й невід’ємна сфера господарської діяльності, яка при ефективному використанні всього комплексу сучасних форм і методів міжнародних економічних відносин здатна впливати на технічне удосконалення виробництва, підвищення продуктивності праці і якості продукції. Завдяки успішній діяльності українських підприємств на зовнішніх ринках та ефективній співпраці з іноземними партнерами можливе покращення позиції України на світовому ринку. Діяльність підприємств на зовнішніх ринках сприяє пристосуванню країни до системи міжгосподарських відносин, формуванню економіки відкритого типу тощо. Але ЗЕД, зокрема торгові відносини пов’язані з перетином кордону, що вимагає прийняття ефективних управлінських рішень в сфері логістики та митних відносинах. Тому, саме питання удосконалення митної логістики на підприємстві – суб’єкті ЗЕД є одним із актуальних на сьогоднішній день та потребує теоретичного дослідження.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. На сьогодні науковцями досліджено ряд підходів щодо забезпечення розвитку ЗЕД. Ця проблема розкривається у працях таких вітчизняних та іноземних науковців: Зосимової Ж. С., Кредисова А., Вівчара О. І., Гошти А. В., Наумової Л. М., Дробішевої О.О. та інших. Проте дані праці зосередженні більше на питаннях оцінки ефективності ЗЕД підприємства та визначенню найдієвих методів, інструментів в цьому процесі. В свою чергу, питання побудови системи митної логістики на підприємстві – учаснику ЗЕД приділяється недостатньо уваги, що й обумовлює актуальність теми наукового дослідження.

Формулювання цілей статті. Метою статті є дослідити теоретичні підходи щодо організації функціонування внутрішніх підсистем митної логістики на підприємстві – суб'єкті ЗЕД.

Виклад основного матеріалу. Головною метою, з якою підприємства виходять на зовнішні ринки, є максимізація прибутку за рахунок використання ефекту масштабу. Досягнення цієї мети не вичерпує всі елементи мотиваційного механізму, який складається з конкретних збуджувальних мотивів. Успішність здійснення підприємством ЗЕД залежить й від управлінської та організаційної структур підприємства, наявної в нього логістичної інфраструктури, рівня компетентності та професіоналізму персоналу, що приймає участь в управлінні міжнародними ланцюгами постачання товарів (далі – МЛПТ).

Головним завданням митнологістичної системи (далі – МЛС) підприємства є координація дій фахівців різних служб, що управляють МЛПТ для досягнення необхідного рівня інтеграції логістичних функцій. Розв'язання цього завдання потребує організаційних перетворень у структурі управління підприємства. Однак, організаційна структура сама по собі ще не гарантує інтеграції системи митної логістики, для цього необхідне так зване «логістичне мислення», згідно якого менеджери думають та діють, виходячи з понять інтегрованих зусиль, а також вище керівництво має розуміти сутність та значення митної логістики для розвитку підприємства.

Узагальнюючи досвід зарубіжних фірм, можна виділити три етапи еволюції організаційних структур логістичної системи, кожному з яких властиві свої характерні особливості організаційних структур, що реалізують функції логістичного управління ЗЕД підприємства:

1) фрагментарність – окремі митнологістичні функції закріплюються за відповідними службами підприємства (фрагментарна функ-

ціональна структура). Наприклад, обов'язки здійснення митного оформлення вантажів можуть бути покладені на менеджера ЗЕД або на бухгалтера підприємства;

2) функціональне агрегування – в організаційних структурах підприємств відбувається групування по логістичних функціях, з'являються відділи митної логістики з лінійно-функціональною організаційною структурою, логістичний менеджмент починає посідати роль стратегічної складової бізнесу;

3) процесна інтеграція – відбувається інтеграція функціональних, а потім інформаційних процесів (зміщення акценту від функції до процесу). Всі митнологістичні функції остаточно закріплюються за персоналом системи митної логістики на підприємстві [4].

В сучасну практику митнологістичного управління активно впроваджуються матричні та програмно-орієнтовані організаційні структури, інформаційні технології. Формуються глобальні організаційні структури. Вважається, що у майбутньому можливості інформаційних технологій забезпечать інтегроване управління митною логістикою без групування (агрегування) функцій у формальні організаційні підрозділи, і формалізована ієрархія може бути замінена неформальною електронною мережею.

Вибір стратегії формування системи митної логістики на підприємстві має базуватися на основі аналізу навколишнього середовища та техніко-економічного аналізу діяльності підприємства. Стратегія розробки системи має не тільки постулювати основні цілі та задачі митної логістики підприємства, але і не суперечити меті діяльності підприємства в цілому та дозволяти моделювати МЛС. Костюк Г. В. та Гончаров Ю. В. запропонували наступну послідовність дій при формуванні системи митної логістики на українських підприємствах (рис. 1) [2].

З розвитком інтегрованої парадигми логістики було запропоновано виділяти інтегровані логістичні системи [1]. Границі інтегрованої МЛС визначаються виробничо-розподільчим циклом, що включає процеси закупівлі матеріальних ресурсів і організації постачання, внутрівиробничі логістичні функції тощо. Управління в інтегрованій МОС являє собою «...такий управлінський підхід до організації роботи підприємства і її логістичних партнерів, який забезпечує найбільш повний облік тимчасових і просторових факторів у процесах оптимізації управління матеріальними, фінансовими й інформаційними по-

токами для досягнення стратегічних і тактичних цілей підприємства на ринку» [3]. Основним критерієм при формуванні інтегрованих систем митної логістики є мінімізація загальних митнологістичних витрат та управління якістю на всіх етапах МЛПТ. Дослідження параметрів інтеграції на основі функціональних циклів дозволяє визначити динаміку, взаємозв'язки та рішення, які в сукупності утворюють операційну систему митної логістики. Підприємство з його контрагентами зв'язують інформаційні та транспортні сітки. Об'єкти митнологістичної інфраструктури та структурні підрозділи, взаємопов'язані функціональним циклом, називають вузлами.

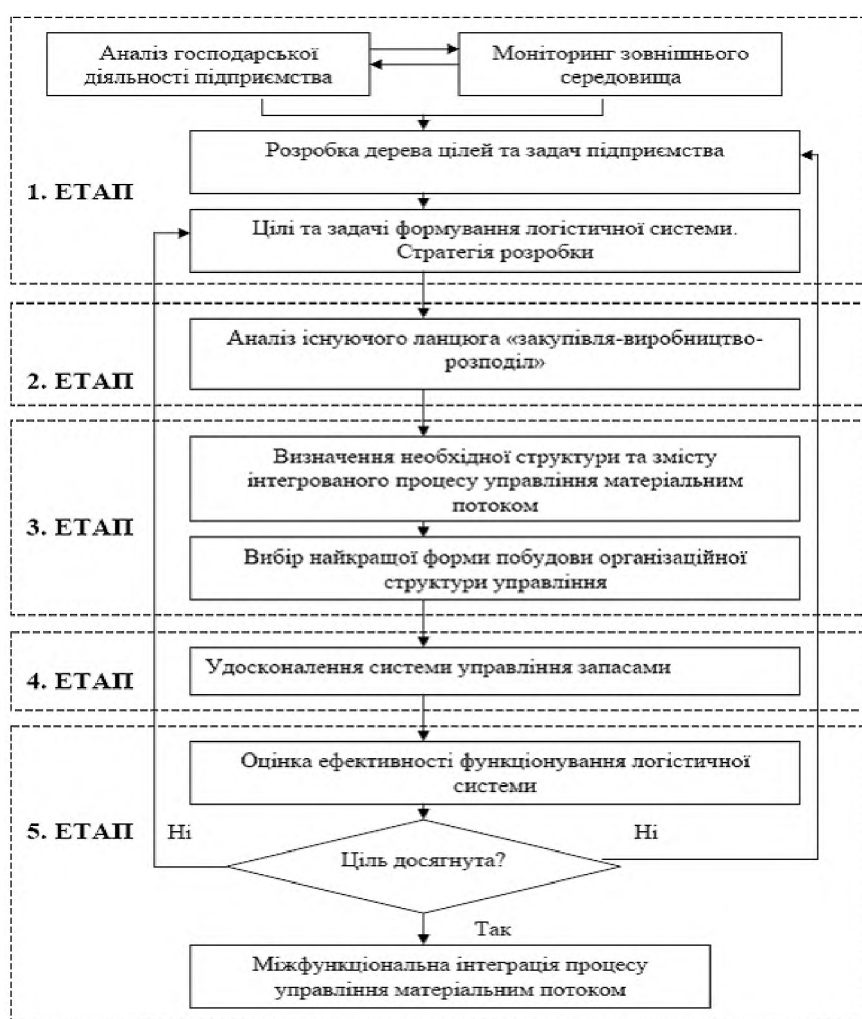


Рис. 1. Модель формування МЛС на підприємстві

Джерело: [2]

У свою чергу, під митнологістичною інфраструктурою розуміють «...сукупність видів діяльності, за допомогою який здійснюється та обслуговується процес руху матеріального потоку» [3]. Митнологістична інфраструктура поділяється на три види:

1) технічну (транспорт, технічні засоби, дороги, склади, комуні-

кації тощо);

2) соціальну (обслуговуючий персонал);

3) інституційну (митні органи, інші контролюючі органи, банки тощо).

Особливо важливе місце в митнологістичній інфраструктурі займають технічні засоби, оскільки вони визначають ефективність функціонування всієї системи митної логістики, зокрема швидкість та час руху матеріальних потоків, оперативність, продуктивність праці, і в кінцевому рахунку, витрати обігу.

Як уже відзначалось, раціональне управління рухом великого масиву матеріальних ресурсів сьогодні неможливо без комп'ютеризації цього процесу, впровадження обчислювальної техніки на всіх стадіях митної логістики. Розділимо всю необхідну для розв'язку митнологістичних задач інформацію на чотири блоки: 1) вихідна інформація, 2) прогнозна інформація, 3) довідково-нормативна інформація, 4) інформація зворотного зв'язку (дані про відхилення фактичного стану запланованого процесу від планових показників) [5].

Методологічне розв'язання завдань управління матеріальними та супутніми потоками з використанням обчислювальної техніки знайшли своє відображення у операційних системах, розроблених закордонними фахівцями, які можуть бути використанні при формуванні МЛС вітчизняних підприємств.

Висновки. Виходячи з проведеного дослідження, встановлено необхідність формування на підприємствах, що здійснюють ЗЕД, системи митної логістики. Ця система повинна включати функціонально співвіднесені ланки, які системно реалізують цілісну оптимальну дію на матеріальний та інформаційний потоки МЛПТ: розгляд руху матеріальних та супутніх потоків ланцюга постачання через всі етапи економічного процесу як єдиного цілого; організаційно-управлінський механізм координації дій фахівців різних служб, які управляють матеріальними та супутніми потоками ланцюга постачання; облік митнологістичних витрат протягом усього МЛПТ. Інтегрована модель формування МЛС складається з комплексу взаємопов'язаних напрямків діяльності по забезпеченню міжфункціональної інтеграції управління матеріальним та інформаційним потоками МЛПТ на підприємствах.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бауэрсокс Доналд Дж., Клосс Дейвид Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок. 2-е изд. / [Пер. с англ. Н. Н. Барышниковой, Б. С. Пинскера]. – М.: ЗАО «Олимп-Бизнес», 2008. – 640 с.
2. Костюк Г.В., Гончаров Ю.В. Методологічні аспекти формування логістичної системи на підприємствах легкої промисловості // НДЦ індустріальних проблем розвитку НАН України. – 2012. – №3. – С. 97-107.
3. Костюк Г.В., Гурич Ю.А., Вейнберегер В.В. [Електронний ресурс] Концептуальні основи формування логістичної системи підприємства // Ефективна економіка. – 2016. – №12. – URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5318>
4. Тюріна Н.М., Гой І.В., Бабій І.В. Логістика [Текст]: Навч. посіб. – К.: "Центр учбової літератури", 2015. – 392 с.
5. Шкурупій О. В., Гончаренко В. В., Артеменко І. А. та ін. Зовнішньоекономічна діяльність підприємства: Навч. посіб. / За ред. О. В. Шкурупій. – К.: Центр учбової літератури, 2012. – 248 с.

Ковальчук Павло Вячеславович,
студент групи ОМЛ-18-1

*ННІ економіки, оподаткування та
митної справи*

Науковий керівник:

Смолін Ігор Валентинович,
д.е.н., професор

ПОНЯТТЯ ТА ФУНКЦІЇ МИТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ

В науковій літературі однозначного тлумачення поняття «логістичний центр» на сьогоднішній день ще не визначено. Автори підручників і статей з логістики не дають чіткого розуміння даного терміну, багато хто намагається уникати його. Все це зумовлює актуальність дослідження присвяченого визначенню суті терміну «логістичний центр».

Різним аспектам теорії і практики функціонування логістичних центрів присвячено праці таких вітчизняних учених, як М.Ю. Григо-

рак, Є.В. Крикавський, Н.І. Чухрай та ін. Вагомий внесок зробили такі зарубіжні науковці як Б.О. Анікін, К. Бентзен, Дж. Гатторні, Дж. Джіанпаоло, В.В. Дибська, Б. Кеннез, Л. Кондратовіч, Г. Пахл, Т.А. Родкіна, Ж.-П. Родріго та ін. Основна увага цими науковцями приділяється загальній теорії та особливостям транспортної, складської й виробничої логістики.

Мета статті полягає в дослідженні суті терміну «логістичний центр» та визначенні функцій відповідних інституційних утворень.

У документі ЄЕК ООН "Термінологія комбінованих перевезень" дається таке визначення логістичного центру: логістичний центр - це територіальне об'єднання незалежних компаній і органів, що займаються вантажними перевезеннями (наприклад, транспортних посередників, вантажовідправників, операторів перевезень, митних органів) і супутніми послугами (наприклад зберігання, технічного обслуговування і ремонту), що включає, щонайменше, один термінал [9].

У наведеному визначенні підкреслюється основна ідея ЛЦ - компактне угруповання складів та інших об'єктів логістичної інфраструктури навколо інтермодального терміналу і вся діяльність здійснюється безліччю логістичних операторів на комерційній основі.

Операторами можуть бути власники або орендарі будівель чи споруд (складів, розподільних центрів, складських приміщень, офісів, служб вантажоперевізників і т.д.), побудованих на цій території.

Логістичні центри також повинні бути оснащені всіма засобами, необхідними для здійснення зазначених вище процесів. Дуже важливо, щоб логістичний центр керувався однією нейтральною юридичною особою (переважно, державно-приватним партнерством) для забезпечення синергії та комерційного співробітництва. Нарешті, логістичний центр повинен відповідати європейським стандартам і показникам якості з метою забезпечення бази для прийняття ефективних комерційних та стійких логістичних і транспортних рішень.

Термін «логістичний центр» часто є предметом плутанини, оскільки деякі автори розуміють його як логістичний центр компаній, що беруть участь у заходах, пов'язаних із транспортуванням та логістикою, а інші – як функціональні еквіваленти вантажних сіл Європи, Японії, Сінгапуру, Китаю і США.

Причинами даних термінологічних суперечностей, на наш погляд, є: відносна незрілість сфери дослідження; різноманітність функ-

цій, які змінюються у зв'язку з розвитком світової логістики; а також різні політичні, регіональні та географічні аспекти.

Широка різноманітність логістичних концепцій в зарубіжній літературі призвела до появи безлічі термінів, аналогічних поняттю «логістичний центр», наприклад:

- вантажні села (Freight villages) – у США, ЄС;
- логістичні центри (Centre de logistique), транспортні платформи (Plates – formes Logistiques / Multimodales) – у Франції;
- інтерпорт (Interporti) – в Італії;
- центр руху товару (Gueterverkehrscentren (GVZ)) – в Німеччині і т.д.;
- логістичний парк (Logistics park), вантажна платформа (Platform freight terminal) – в деяких європейських та американських країнах;
- координаційні вантажні центри (Centro integrado de mercancias), транспортні центри (Centro de transporte), логістична площа (plaza logistica) – в Іспанії;
- центр залізничного сполучення (Rail Service Centre (RSC)) – в Голландії;
- транспортний центр (Transport centre) – у Данії.

В Україні на даний час існує плутанина між термінами «склад», «розподільний центр», «логістичний центр» і «термінал», необхідно визначити чи є ці терміни взаємозамінними і яку вони мають понятійну відмінність.

Б. О. Анікін і Т. А. Родкіна стверджують, що узагальнюючим терміном серед наведених вище є «склад», який залежно від свого місця розташування або спеціалізації поділяється на «логістичний центр», «розподільний центр» і «термінал», тобто, на думку авторів, «логістичний центр» і «склад» є синонімами [1, с. 224].

У довіднику за редакцією Дж. Гатторні термін «склад» також використовується в широкому сенсі, а терміни «розподільний центр» та «логістичний центр» описують місце, де здійснюються схожі операції, вони переслідують спільну мету, але мають різні способи дистрибуції [2, с. 184].

У загальноприйнятій класифікації, яка була представлена ще в СРСР і до теперішнього часу використовується багатьма авторами [1; 3], поняття «термінал» (транзитно-перевалочний склад) і «розподільний склад» входять до групи класифікації складів за функціональним

значенням (підсортувальні, розподільні, сезонного або тривалого зберігання, транзитно-перевалочні (вантажні термінали), для постачання виробничих процесів та митні склади).

Е. Фразеллі стверджує, що «...на всіх сучасних складах відбувається формування доданої вартості товару і розділяє їх на склади сировини і комплектуючих виробів, незавершеного виробництва, готової продукції, оптові й розподільні центри, дрібнооптові / роздрібні, регіональні склади та склади передпродажної підготовки» [10, с. 17].

У підручнику під редакцією Л.Б. Міротіна термін «склад» також вважається загальним поняттям, «термінал» відноситься до «...транспортного пункту, в якому виконується концентрація і розподіл дрібних відправок. Окремі функції транспортного терміналу можуть виконуватися транспортними пунктами і транспортними вузлами» [6, с. 45]. Автори стверджують, що «логістичними центрами» в засобах ЗМІ стали називатися вузлові аеропорти, транспортні вузли і термінали [6, с. 256].

В.В. Дибська термін «розподільний центр» відносить до складів розподільної логістики [5, с. 39], «термінал» (вантажні термінали автотранспорту, морських і річкових портів, термінали повітряного транспорту) – до складів транспортних організацій. Створення «логістичних центрів» автор виділяє в якості перспективного напрямку в сфері логістики складування [5, с. 40].

У підручнику під редакцією В.І. Сергєєва вантажні термінали представлені в якості одного з найважливіших об'єктів логістичної інфраструктури, які відіграють велику роль в мульти- та інтермодальних перевезеннях. «Логістичні центри», на думку авторів, дозволяють здійснювати централізоване управління і якісне обслуговування в регіоні, а також беруть на себе вирішення завдань у сфері глобальної логістики [3, с. 555].

Європейська асоціація логістичних центрів «Europlatforms» [11, с. 1], науково-методологічний центр «NeLoC» [14, с. 14], Європейська економічна комісія ООН (UNECE) [9, с. 57] та Ж.-П. Родріго [12, с. 266] дають тотожне визначення терміну «логістичний центр», на їх думку вантажний термінал, розподільний центр і склад є бізнес-одинацями у складі логістичного центру.

У книзі Т.А. Прокоф'євої і О.М. Лопаткіна [7, с. 95] використовується термін «логістичний транспортно-розподільний центр», який визначається як «багатофункціональний термінальний комплекс».

Таким чином, проаналізувавши наукову літературу можна зробити висновок, що існують наступні варіанти сприйняття відносин між термінами:

- «логістичний центр», «термінал», «розподільний центр» і «склад» – синоніми. Розрізняються вони виконуваними функціями складування. Склад – найбільш загальне поняття;

- синонімами є поняття «склад» і «розподільний центр». Термін «термінал» відносять більше до транспортних сполучень, його синонімом є «логістичний центр»;

- «логістичний центр» – це більш широке поняття, до його складу можуть входити наступні бізнес-одиниці: термінал, склад, розподільний центр.

Проаналізувавши різні варіанти трактувань запропонованих термінів, можна зробити висновок про те, що загальним критерієм для всіх понять є організація складування й вантажопереробки. Два терміна мають одну лише зазначену загальну ознаку – це «склад» і «розподільний центр». Дані поняття мають схоже значення, але функціональність останнього може бути ширша. Характерним критерієм «терміналу» є організація транспортування, сервісне обслуговування і доступ до різних видів транспорту. У «логістичного центру» до розпізнавальних критеріїв терміналу додаються виділена ділянка землі і об'єднання декількох компаній з метою забезпечення ефекту синергії.

Таким чином, основна відмінність складу, терміналу, розподільного та логістичного центру полягає у виконуваних функціях та обсягах послуг, які забезпечують додану вартість (рис. 1).

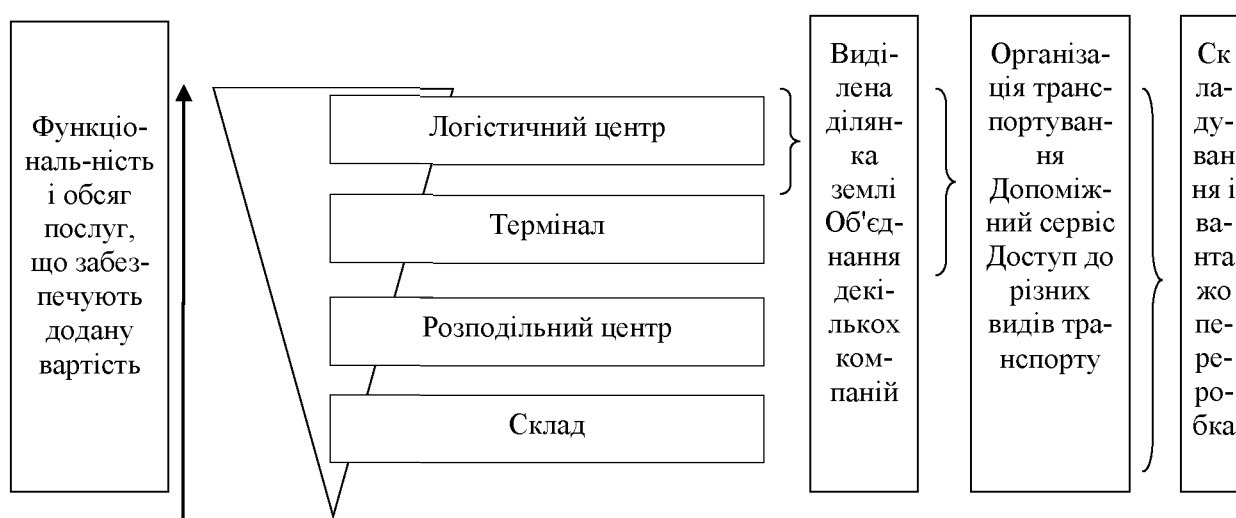


Рис. 1. Функціонально-критеріальна ієрархія понять «склад», «розподільний центр», «термінал» і «логістичний центр»

Отже, під «логістичним центром» слід розуміти об'єднання декількох компаній на певній території, які надають комплексні логістичні (складування, вантажопереробка і дистрибуція), транспортні та допоміжні послуги.

Діяльність логістичного центру повинна ґрунтуватися на повній взаємодії контрагентів та підтримуватися єдиною інформаційною платформою. Бажано, щоб логістичний центр мав доступ до різних видів транспорту. Варто також відзначити, що даний логістичний об'єкт обслуговує весь ланцюг поставок, а не окремих клієнтів, тим самим створюючи додану вартість продукції.

Узагальнення підходів до особливостей логістичних центрів дозволило сформулювати наступні ознаки логістичних центрів:

1. розташування на певній території (за винятком віртуальних логістичних центрів);
2. об'єднання декількох комерційних компаній для надання логістичних послуг;
3. відкритість (доступність) логістичного центру для всіх компаній, що бажають вести в ньому свою комерційну діяльність;
4. діяльність регулюється керуючою організацією, бажано 4 PL провайдером (за винятком мережевих логістичних центрів);
5. наявність синергетичного ефекту від взаємодії учасників у складі логістичного центру;
6. наявність повного переліку логістичних послуг не нижче рівня 3 PL – провайдерів;
7. сучасна логістична інфраструктура й технології (складські комплекси та офісні приміщення не нижче класу «А»);
8. наявність додаткових сервісних послуг (наприклад, заправні станції, автомийки, кафе, консалтингова та дослідницька діяльність);
9. пайовий розподіл витрат (на розвиток сервісу, інформаційні технології, підготовку фахівців і т.д.).
10. участь держави в проектуванні та будівництві логістичного центру, а також в управлінні ним (бажано);
11. розташування у великих транспортних вузлах;
12. логістичний центр повинен служити засобом взаємодії місцевого транспорту та перевезень на далекі відстані;
13. доступ до різних видів транспорту (бажано);
14. площа території мультимодального логістичного центру повинна становити близько або понад 100 га.

Висновок. Я вважаю, що саме через відносну новизну поняття «логістичний центр», а також через відмінні особливості їх формування в різних країнах, кожен науковець трактує його по-своєму, хоча суть його лишається незмінною. Логістичний центр – об'єднання компаній та органів, що займаються наданням логістичних, допоміжних та вантажних послуг. Таким чином, логістичні центри, виконуючи свої основні функції, за рахунок підвищення конкуренції в цій галузі, поступово підвищують загальний рівень ефективності логістики. Основними ж функціями логістичних центрів є: зберігання вантажів, митне оформлення, інформаційні послуги.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Аникин Б. А. Логистика: учеб. Пособие / под ред. Б. А. Аникина, Т. А. Родкиной. М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2005. 408 с.
2. Гатторн Дж. Управление цепями поставок: справочник издательства / под ред. Дж. Гатторны (ред. Р. Огулин, М. Рейнольде); Пер. с 5-го англ. изд. М.: ИНФРА-М, 2008. 670 с.
3. Дыбская В. В., Зайцев Е. И., Сергеев В. И., Стерлингова А. Н. Логистика / под ред. В. И. Сергеева. М.: Экспо, 2013. 944 с.
4. Дыбская В. В. Управление складированием в цепях поставок. М.: Альфа-Пресс, 2009. 720 с.
5. Елисеев С., Котляренко А., Куренков П. К типологии логистических центров. Логистика, 2003. № 3. С. 15 – 19.
6. Миротин Л. Б., Гудков В. А., Зырянов В. В. Управление тузовыми потоками в транспортно-логистических системах. М.: Горячая линия-Телеком, 2010. 704 с.
7. Прокофьева Т. А., Лопаткин О. М. Логистика транспортно-распределительных систем: региональный аспект / под общ. ред. Т.А. Прокофьевой. М.: РКонсульт, 2003. 400 с.
8. Словарь терминов. **URL:** <http://rusexpeditor.ru/helpful/dictionary> (**дата звернення: 01.05.2019**)
9. Терминология комбинированных перевозок, подготовленная ООН при участии ЕС, ЕКТМ, Нью-Йорк-Женева, 2001. 71 с.
10. Фразелли Э. Мировые стандарты складской логистики. Пер. с англ. М.: Альпина Паблишер, 2012. 330 с.

11. Logistics centres directions for use. A report by EUROPLATFORMS. E.E.I.G., 2004. 17 p.
12. Rodrigue J.-P. Freight Terminal Hierarchy and Added Value. **URL:**
<http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch4en/conc4en/terminaladdedvvaluehierar chy.html> (**дата звернення: 01.05.2019**)
13. Rodrigue J.-P. The Geography of Transport Systems. London and New York: Taylor & Francis e-Library, 2006. 259 p
14. Service Concept Report for Logistic Centres. NeLoC. Aalborg, 2004. 55 p.

Коломієць Кирило Олегович,
студент групи ОМЛ-18-1
ННІ економіки, оподаткування та
митної справи
Науковий керівник:
Шевчук Сергій Васильович,
к.е.н., доцент

ОСОБЛИВОСТІ МИТНОГО ПРЕДСТАВНИЦТВА НА РИНКУ МИТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ

В умовах розвитку світового ринку митне представництво є важливим інструментом регулювання зовнішньоекономічної діяльності. Послуги, що надаються митними представниками, є затребуваними й необхідними в зовнішньоекономічній діяльності. Багато в чому потреба професійного підходу до митного оформлення викликана об'єктивними факторами, складністю й неоднозначністю трактування митного законодавства, непрозорістю митного адміністрування та низкою інших факторів.

Окремі питання, що відносяться до посередницької підприємницької діяльності в митній сфері (як у загально-теоретичному, так і галузевому аспектах) знайшли своє відображення в працях Б.М. Габричидзе, Є.В. Додіна, С.В. Ківалова, А.Н. Козиріна, Т.В. Корнєвої, С.І. Пахомова, К.К. Сандровського, І.І. Світлак, С.С. Терещенка, Р.Б. Шишки та ін.

Мета дослідження полягає у визначенні особливостей існування та розвитку посередницьких інститутів функціонуючих на ринку митно-логістичних послуг.

Митні послуги – це вид бізнесу для бізнесу, що здійснюється спеціалізованими компаніями, які виступають у якості підрядників з виконання допоміжних бізнес-процесів. Митне законодавство України акцентує участь митного представника у правовідносинах «митний представник – митні органи», а потім у відносинах «митний представник – учасник ЗЕД». Юридична особа визнається митним представником після включення до відповідного реєстру (наприклад митні брокери включаються до реєстру підприємств, яким надано дозвіл на провадження митної брокерської діяльності).

Митний представник здійснює від імені і за дорученням декларанта або інших зацікавлених осіб митні операції відповідно до митного законодавства України, митним органом якої він включений до відповідного реєстру митних представників.

За характером послуг експерти поділяють ринок на самостійні сегменти: ринок митних брокерів, ринок вантажоперевезень, складів, консультаційних та юридичних послуг [2, с. 65-67]. На ринку державних послуг ДФС України нині практично залишається монополістом в інституційній, інфраструктурній та процедурно-технологічній формах. Сучасна філософія митної справи визначає новий фундаментальний напрямок розвитку сектора митних послуг – сприяння торгівлі, учасникам ЗЕД, при цьому підкреслює якісно нову для митної системи проблему формування й застосування маркетингу в комерційному секторі митних послуг. У складі наданих брокерських послуг: оформлення зовнішньоекономічних контрактів та паспортів угод; підбір кодів УКТ ЗЕД, розрахунок і нарахування митних платежів; отримання сертифікатів відповідності, походження, фітосанітарних, радіаційних і ветеринарних свідоцтв; оцінка митної вартості відправлених та прийнятих товарів; отримання необхідних ліцензій, дозволів, посвідчень та висновків; митне оформлення експортно-імпортних вантажів тощо.

На сьогоднішній день на ринку України функціонує близько тисячі різних митних посередників. Досліджуючи вітчизняний ринок митних посередників ми звернули свою увагу на компанію «Брокер-Сервіс». За 2018 рік компанією було випущено більше 10 тис. митних декларацій, за підсумками року, компанія зайняла 5 місце в рейтингу найбільших митних представників України.

Компанія «Брокер-Сервіс» разом із повним комплексом послуг з перевезення вантажів, надає своїм клієнтам усі види послуг митного представника, з яких найбільш затребуваним на сьогоднішній день є митний консалтинг. Потенційні клієнти митних операторів – вітчизняні та зарубіжні компанії, зростання клієнтської бази становить 12 %. Частка доходу від цієї послуги становить близько 24 %.

Митний консалтинг – сфера послуг, до компетенції якої входить консультування клієнтів з аналізу та розуміння процедур, процесів та інших актів, що відбуваються на практиці у митній сфері, а також їх інтерпретація згідно букви закону та ін. Експерти звертають увагу на відмінності характеру запитів з боку західних клієнтів у порівнянні з вітчизняними. Ціновий фактор має значення для всіх клієнтів, більшість вітчизняних клієнтів хочуть заощадити на послугах, а великі західні компанії зацікавлені в отриманні якісних послуг.

Зарубіжні оператори звертають особливу увагу на юридичне опрацювання проектів, мають змогу залучати найбільш кваліфікованих фахівців. До переваг західних компаній експерти також відносять більш вигідні умови доступу до факторів виробництва у митному бізнесі: кваліфікована робоча сила (20 %), більш легкий вихід на зарубіжних клієнтів (25 %), кращий доступ до кредитів для залучення інвестицій у розвиток бізнесу (18 %), включаючи вдосконалення й нарощування інфраструктурних потужностей – складів, вантажоперевезень та іншого.

Вітчизняні компанії не мають сильних, відомих брендів. В результаті середній рівень цін серед вітчизняних операторів помітно нижчий від середнього рівня цін у «західному» сегменті (54 %). Водночас, на думку експертів, вони надають або можуть надавати ті ж послуги, що і їх зарубіжні конкуренти. Це пояснюється тим, що послуги на ринку, як правило, стандартизовані і підхід до їх виконання ідентичний (67 %). У компаніях і з українським, і з іноземним капіталом на основних позиціях працюють вітчизняні фахівці, які знають особливості діяльності митниць, а також колишні працівники митних органів [3, с. 89-90].

Водночас, одне з найбільш актуальних питань, яке неможливо обійти – це динаміка вартості за послуги з митного оформлення. Середня вартість послуг в Україні має тенденцію до зниження. Якщо 6 років тому середня ставка за митне оформлення коливалася в межах 300-350 доларів США, то на сьогодні ці ставки вже не актуальні. Ба-

гато митних представників свідомо йдуть на зниження цін не тільки заради залучення нових клієнтів, але й для збереження бази існуючих клієнтів.

Вибір напрямків удосконалення діяльності митного представника пов'язаний з оптимізацією якості та кількості послуг, новими прийомami організації праці, гармонійним використанням інформації та інновацій, неухильним дотриманням митного законодавства та саморегулюванням діяльності. Організаційно-управлінські й маркетингові інновації дозволять підвищити ефективність послуг на 35 %. Саморегулювання підвищить авторитет митних представників у митниці, поліпшить їх роботу щодо відстоювання інтересів своїх клієнтів, створить за рахунок цього економічні переваги перед «сірими брокерами». Підвищення якості своїх послуг та зростання рівня захищеності перед митними органами ДФС України завдяки створенню саморегульованих організацій (СРО) дозволить більш ефективно задовольняти потреби суб'єктів міжнародної торгівлі. Це, в свою чергу, підвищить інвестиційну привабливість вітчизняної економіки, оскільки складність і непрозорість митного адміністрування традиційно є об'єктом критики учасників ЗЕД. Вдосконалення організації праці та якості виконання послуг дозволить вже з 2020 року підвищити ефективність компанії – митних представників на 15 %.

До тенденцій розвитку та інновацій на ринку митних послуг більшість експертів відносить підвищення вимог до учасників ринку та розмірів забезпечення брокерської діяльності. Технічні, правові й організаційні інновації взаємопов'язані і утворюють єдину систему інформаційної безпеки митної діяльності. Підтвердженням цього є той факт, що, незважаючи на зменшення кількості суб'єктів в реєстрах митних представників, з ринку реально пішли одиниці. Тобто багато митних представників відійшли у «тінь».

Кожен митний представник у рамках саморегулювання зможе заощадити на підтримку статусу митного представника в середньому 2,6 млн. грн. за перші 5 років у порівнянні з чинною процедурою. Поширення через стандарти і правила СРО передового досвіду найбільш успішних представників цього ринку дозволить іншим членам СРО не тільки підвищити якість наданих послуг, а й підвищити власну ефективність, що дозволить ще більше знизити власні витрати. Всі ці фактори приведуть до прогнозованого, за експертними оцінками, зниження середнього рівня цін на 30-40 % [1, с. 90-91].

Кваліфікований і професійний митний брокер спроможний надати своєму клієнтові всі необхідні консультації у сфері ЗЕД, допомогти правильно визначити код того чи іншого вантажу і товару, а також надати найактуальнішу інформацію, що стосується діючих обмежень та заборон. Підвищення рівня професіоналізму веде до поліпшення іміджу й репутації компанії, до збільшення кількості договорів та клієнтської бази на 25 %. Вдосконалення організації та якості послуг митного представника дозволить компанії «Брокер-Сервіс» підвищити ефективність на 24 %. При цьому помилки оформлення скоротяться на 15 %, ціни на послуги знизяться на 20 %.

Введення саморегулювання підвищить авторитет митних представників у митниці, поліпшить їх роботу з відстоювання інтересів своїх клієнтів, створить за цей рахунок економічні переваги перед «сірими брокерами». Підвищення якості своїх послуг та підвищення своєї захищеності перед митними органами дозволить митним представникам більш ефективно задовольняти потреби суб'єктів міжнародної торгівлі. Даний аспект також сприяє забезпеченню митних інтересів усіх учасників митних відносин, адже допомагає взаємоузгодженню «діалектичних взаємозалежностей та протиріч щодо розвитку та побудови сталих економічних відносин з орієнтацією на власний добробут» [6, с. 78].

Адже, економічна основа «сірого брокерства» пов'язана з отриманням наднормативного прибутку із недостовірного декларування. Наслідком цього є виплата з отриманого прибутку досить великої корупційної ренти, яка доходить до 50 % прибутку. На сьогодні розмір корупційної ренти в собівартості послуг легального митного представника становить приблизно 20 %. Створення умов, що усувають пряму організаційну залежність від митних органів ДФС України, поява механізму захисту інтересів митного представника, посилення конкуренції, зниження витрат сприятимуть розвитку ринку митних послуг, підвищенню якості та легалізації участі у процесі митного оформлення.

У більшості випадків витрати, які несе бізнес при митному адмініструванні, залежать від часу перебування товарів під митним контролем. Чим швидше випускається товар, тим менше витрачається ресурсів. Зауважимо, що середні терміни випуску товарів, що вивозяться (тобто експортуються) складають у митниці від 1,15 до 1,50 годин. Проте в ЄС це час не перевищує 25 хвилин. Митні посередники допомагають суб'єкта ЗЕД заощадити час перебування товарів під митним контролем.

Поширенню митного представництва на території України сприяє наявність розгладженої митної інфраструктури. Однак слід зазначити, що окрім безумовних сильних сторін, що сприяють розвитку такої діяльності, у митних представників нашої країни часто спостерігаються значні недоліки, які заважають їм розвиватись та отримувати вищі результати. Насамперед, необхідно визначити чинники внутрішнього характеру, до яких можна віднести: відсутність стратегії просування на ринку у більшості митних представників, відсутність розгалуженої системи офісів, робота без зареєстрованої торгівельної марки, нерівномірність розподілення повноважень усередині підприємств, обмежені можливості щодо аналізу конкурентів через специфіку послуги та відсутність аналітичного та маркетингового відділу [5].

Також можна відзначити низку зовнішніх чинників, які також впливають на діяльність митних представників негативним чином. Серед них слід виокремити нестабільність ринку та його сезонні коливання, скорочення масштабів зовнішньоекономічної діяльності через політичну та економічну нестабільність в країні, а також велику конкуренцію. Існуючий на даний час механізм регулювання діяльності митних представників також несе в собі внутрішнє протиріччя. Він формує ситуацію їх залежності від митних органів. Внаслідок цього митні представники не уявляються представниками бізнесу в митниці, а навпаки, представниками державного органу в бізнесі. На жаль, національним законодавством не передбачена необхідність працювати над вдосконаленням контролю якості митних та митно-логістичних послуг, при цьому в рамках імплементації міжнародних вимог щодо діяльності митних представників стає необхідним розробка заходів щодо вирішення цієї ситуації [4].

Таким чином, основною функцією митного представника є надійний захист інтересів його клієнта в процесі роботи з митними органами. Якщо клієнт вибирає досвідченого і кваліфікованого представника, то це дозволить йому пройти всі необхідні процедури відповідно до чинного законодавства максимально швидко, усунувши ризики та мінімізувавши витрати. Вдосконалення роботи митного представника передбачає підвищення професіоналізму, компетентності та якості, повний правовий та документальний супровід, самостійність та оптимальну ціну.

Зауважимо, що механізм регулювання діяльності митних представників в Україні вимагає вдосконалення. Основним кроком в цьо-

му напрямі повинно стати прийняття Закону України «Про саморегулівні організації» та Положення «Про саморегулівні організації професійних учасників ринку митно-логістичних послуг».

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Андрейчук Е. Л., Дианова В. Ю., Смирнов В. П. Экономика таможенного дела. Учебник. Спб.: Интермедия, 2014. 446 с.
2. Волков В. Ф. Управление таможенной деятельностью. Спб.: Интермедия, 2015. 440 с.
3. Демичев А. А., Логинова А. С. Основы таможенного дела Учебник. Спб.: Интермедия, 2014. 342 с.
4. Міщенко І. В. Митні посередники в Україні: проблеми сьогодення та перспективи розвитку. Митна справа, 2011. № 3(75). URL: http://www.nbu.gov.ua/old_jrn/soc_gum/ms/2011_3/44.pdf (дата звернення: 12.10.2019)
5. Уханова І. О. Брокерська діяльність в Одеській області: проблеми та перспективи функціонування митних брокерів. URL: <https://conf.ztu.edu.ua/wp-content/uploads/2018/09/329.pdf> (дата звернення: 12.10.2019)
6. Шевчук С. В. Діалектика державного регулювання забезпечення митних інтересів держави. Бізнес Інформ. 2018. № 6. С. 76–80

Корольчук Галина Олегівна,

студентка групи ОМЛ-18-1

ННІ економіки, оподаткування та митної справи

Науковий керівник:

Ємець Андрій Вікторович,

ст. викладач кафедри митної справи

ПЕРЕВАГИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ СИСТЕМИ ЕЛЕКТРОННОГО ДЕКЛАРУВАННЯ

Тенденції світового розвитку встановлюють нові завдання із спрощення митних процедур та процедур логістики, а також зменшення ризиків порушення безпеки. Для їх виконання створюється

об'єднана доступна та безпечна електронна інформаційна система, функціонально сумісна з аналогічними системами різних країн.

Застосування електронного декларування товарів відповідно до Законів України «Про електронні документи та електронний документообіг» від 22.05.2003 р. № 851-IV [5] і «Про електронні довірчі послуги» від 05.10.2017 р. № 2155-VIII [6], а також Концепції створення багатофункціональної комплексної системи «Електронна митниця», схваленої Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 17.09.2008 р. № 1236-р [2] базується на використанні електронних документів, у тому числі митних декларацій, засвідчених електронними цифровими підписами, без подання паперових екземплярів документів.

Питання запровадження системи електронного декларування розглядають у своїх працях вітчизняні вчені: В. Бабаєв, О. Голобуцький, Н. Грицяк, М. Демкова, В. Дрешпак, І. Клименко, П. Клімушин, О. Кукарін, І. Лопушинський, С. Попов, С. Чукут та ін. Однак, незважаючи на наявність значної кількості наукових праць по цій тематиці, окремі аспекти питання є все ще недостатньо вивченими.

Мета статті полягає у визначенні переваг та перспектив розвитку системи електронного декларування.

Застосування систем електронного декларування товарів має низку незаперечних переваг над письмовою формою декларування. Електронне декларування – це прогресивна технологія, яка в майбутньому буде впроваджена повсюди і дозволить мінімізувати часові та фінансові витрати, які пов'язані з простоем транспортних засобів на кордоні, в ході перевірки у пунктах пропуску, перебуванням товарів на тимчасовому зберіганні, а також вантажними роботами на складах тимчасового зберігання.

Електронне декларування дає можливість оперативно отримувати актуальну і достовірну інформації щодо зовнішньоекономічних операцій, прискорює процедури митного контролю та митного оформлення, поліпшує інформаційне обслуговування суб'єктів ЗЕД. За допомогою технологій електронного декларування процес митного оформлення стає більш оперативним і прозорим, оскільки існує можливість взаємодії митних підрозділів ДФС України та декларанта в режимі on-line, шляхом обміну автоматизованими електронними повідомленнями. Ця функція дає можливість стежити за всіма етапами митного оформлення і навіть за конкретними діями представника митного органу та учасника ЗЕД у режимі реального часу.

Електронне декларування дозволяє вирішити багато проблем. З огляду на значні розміри території України, лише інформаційні технології допоможуть забезпечити ефективне митне адміністрування. Використання нових технологій дозволяє заощадити на транспортних, відрядних та інших витратах, пов'язаних з віддаленістю учасника ЗЕД від місця митного оформлення при письмовому декларуванні.

Світова практика демонструє, що правильно побудований процес електронного декларування, пов'язаний із системою управління ризиками, призводить до збільшення збору платежів та зниження кількості порушень, що допускаються як декларантом, так і співробітниками митних підрозділів ДФС України. Однак найбільше користі електронне декларування приносить підприємцям, зайнятим зовнішньою торгівлею. Реальне прискорення і спрощення митних процедур при використанні електронного цифрового підпису дає їм можливість значно підвищити товарообіг і скоротити накладні витрати у процесі митного оформлення. Якщо вибудувати логічний ланцюжок, то виходить, що прискорення документального оформлення веде до прискорення випуску товарів у вільний обіг, споживач швидше отримує можливість купити товар, задовольняється попит, зростають доходи підприємців і підприємств, як наслідок – зростають відрахування до бюджету шляхом сплати податків, зборів та інших обов'язкових платежів. І держава, й підприємці, і споживачі отримують власну вигоду, що вказує на ефективність ведення зовнішньоекономічної діяльності.

З точки зору ефективної організації митної справи електронне декларування забезпечує підвищення ефективності митного оформлення і митного контролю за рахунок завчасного отримання в електронному вигляді документів та відомостей. Це дозволяє здійснити повномасштабний контроль інформації в системі аналізу ризиків, усунути суб'єктивізм митного інспектора при прийнятті рішення, забезпечує однакове застосування норм митного законодавства для всіх учасників ЗЕД [7, с. 10].

Застосування нових технологій дозволяє також полегшити працю декларантів та зменшити кількість документів, що надаються на паперових носіях. За даними статистичних досліджень, у міжнародній торгівлі в одній угоді бере участь, в середньому, 27 партнерів. Крім продавця і покупця, до неї включені перевізники, відправники, банки, страхові установи, інспекційні й сертифікаційні органи та багато інших. Кількість різних документів, якими вони обмінюються між собою, може до-

ходить до 40, а після їх тиражування – до 360 і більше. Ці документи містять приблизно 200 елементів даних, багато з яких повторюються. Витрати на оформлення документів, їх пересилання та обробку сягають від 7 до 15 % загальної ціни торговельної угоди [1, с. 65].

Впровадження системи електронного декларування пов'язано з підвищенням ефективності роботи всієї митної системи України, в першу чергу за рахунок істотного прискорення проходження митних процедур.

На даному етапі розвитку технологій електронного декларування можна виділити ряд незаперечних переваг цієї системи, що підтверджують ефективність її впровадження у митну діяльність.

Завдяки спрощенню митних формальностей істотно скорочується час оформлення товарів. Економічний ефект обумовлюється мінімізацією часових і фінансових витрат, пов'язаних із простоем товару в пунктах пропуску та оформлення, тим самим товар швидше потрапляє від виробника до замовника і швидше реалізується.

За рахунок обміну даними в електронному форматі взаємодія митних підрозділів ДФС України з іншими державними органами виконавчої влади стає більш ефективною.

Чітке дотримання митного законодавства, однакове застосування законодавчої бази. Цьому сприяють сучасні програмні продукти, якими користуються декларанти при електронному декларуванні та митні інспектори на етапі перевірки правильності заповнення декларацій. Також існують єдині правила заповнення електронної декларації на товари, які містять в собі сучасні програмні продукти – програма просто не дозволяє внести до графи відомості, не призначені для цієї графи, автоматично формує опис і за шаблоном заповнює декларацію митної вартості.

Підвищується прозорість процедури митного оформлення, шляхом контакту декларанта і митного інспектора в разі внесення декларантом невірних відомостей до електронних декларацій на товари. Якщо митний інспектор знаходить помилку в заповненій декларації, то шляхом авторизованого електронного повідомлення інформує декларанта про те, що необхідно внести коректування і надати додаткові документи, які підтверджують внесення відомості.

Знижується ймовірність помилкових дій посадових осіб митних підрозділів ДФС України, оскільки сучасні програмні продукти конт-

ролюють інспекторів, допомагаючи їм виокремлювати помилкові відомості з декларацій, неправильно оформлені документи і т.д.

Митні підрозділи ДФС України можуть отримувати більш оперативну й повноцінну інформацію для оцінки ризику та аудиту після завершення процедури митного оформлення. Виникає можливість зберігати електронні декларації та електронні пакети документів на єдиному сервері, що сприяє підвищенню ефективності митної діяльності, шляхом отримання більш повноцінної інформації для оцінки ризику та проведення митного контролю після випуску товарів. Скорочується кількість використовуваних паперових носіїв, що сприяє спрощенню роботи з архівами митних підрозділів ДФС України. Будь-які відомості можна знайти, витребувавши пакет документів на сервері протягом декількох хвилин.

Зростає ефективність використання людських і технічних ресурсів, фахівець може отримувати й обробляти більший обсяг інформації за меншу кількість часу [3, с. 285-286].

Всі перераховані вище фактори вочевидь вказують на переваги електронного декларування над паперовим аналогом. Але система електронного декларування ще не доведена до досконалості. Перехід на повноцінну систему електронного декларування, безумовно, збільшив ефективність діяльності митних підрозділів ДФС України, зросла не тільки їх продуктивність, а й підприємств, які активно здійснюють зовнішньоторговельну діяльність. Однак у рамках намагання України вступити до ЄС існує ряд нюансів, які перешкоджають розвитку та вдосконаленню технологій електронного декларування товарів. Незважаючи на наявність єдиних стандартів надання декларацій в електронній формі, інформаційні системи України та країн-учасниць ЄС взаємно не інтегровані. З цього випливає, що країни не можуть оперативно обмінюватися інформацією, тим самим сповільнюючи процедури оцінки ризику та розробку нових профілів ризику.

Досить часто в процесі митного оформлення виникає необхідність надання оригіналів дозвільних документів (на паперовому носії). Так, наприклад, паперова декларація на товари з позначкою митного підрозділу є документом, який учасник ЗЕД надає до фінансових органів. Тим самим факт відсутності інтегрованих електронних систем митних і фінансових органів ускладнює діяльність учасників ЗЕД, оскільки електронна декларація на товари є офіційним документом

для митних органів, але, водночас, не має ніякої юридичної сили для інших фінансових органів.

Технологічні проблеми електронного митного оформлення нерозривно пов'язані з недостатньою адаптованістю інформаційних систем органів виконавчої влади. До сих пір неможливо використовувати єдиний електронний цифровий підпис для взаємодії з усіма органами виконавчої влади, оскільки деякі органи недостатньо оснащені новітніми технологіями і системами криптозахисту для їх повноцінної роботи шляхом електронного обміну даними.

Таким чином, інформаційна система митних підрозділів ДФС України активно розвивається і вдосконалюється, але основним її мінусом можна вважати недостатню інтегрованість з інформаційними системами інших органів виконавчої влади, що не дозволяє реалізувати концепцію «єдиного вікна» для одноразового введення інформації про декларований товар і подальшого її використання у процесі оформлення інших електронних документів.

Зауважимо, що електронне декларування повинно стати повністю автоматизованим. Вже на даному етапі можна відзначити, що використання сучасних програмних засобів істотно спрощує декларанту заповнення електронної декларації на товари, а інспектору – перевірку правильності їх заповнення. Проте наявність у цій системі людського фактора по ту й іншу сторону процесу веде до неминучих помилок в оформленні або перевірці. Перспективним напрямком у розвитку технологій електронного декларування, як ми вважаємо, може бути повна автоматизація процесу на рівні митного органу, тим самим повністю усунувши людський фактор у процесі перевірки.

Також перспективною сферою розвитку процесу електронного декларування, як ми вважаємо, є взаємна інтеграція систем митного оформлення України з країнами-учасниками ЄС. Взаємна інтеграція надасть можливість оперативно обмінюватися інформацією, тим самим прискорюючи й удосконалюючи процедури оцінки ризику та розробку нових профілів ризику.

Ще одним пунктом в удосконаленні процедури електронного декларування є організація робіт із визнання дозвільних документів, необхідних для випуску товарів, виданих відповідними уповноваженими державними органами у вигляді електронних документів, «юридично значущими». На наш погляд, саме цей факт дозволить у подальшому повністю відмовитися від паперових носіїв. Дану процедуру

можна було б реалізувати шляхом прямої передачі до митних органів дозвільної документації безпосередньо органом, який видає дозвільну документацію. На сьогодні незважаючи на те, що відповідно до положень ст. 257 Митного кодексу України митна декларація та інші документи, подання яких митним органам передбачено МК України, оформлені на паперовому носії та у вигляді електронних документів, мають однакову юридичну силу [4], окремі електронні документи повинні підтверджуватись паперовими оригіналами, тобто електронний формат документа все ще не котується як оригінальний, тим самим у багатьох випадках доводиться надавати до митного органу цей документ на паперовому носії шляхом його фізичної доставки, що займає набагато більше часу, ніж відправка його спеціалізованими каналами зв'язку або через Інтернет.

З урахуванням поширення застосування електронної форми декларування при збереженні національних систем, скасування принципу резидентства створить додаткові складнощі для учасників зовнішньоекономічної діяльності. Принцип резидентства полягає у можливості декларанта подавати декларацію лише до митного органу тієї країни, в якій він зареєстрований або постійно проживає.

Крім того, системи електронного декларування різних країн перебувають у постійному розвитку, застосовуються все нові технології, змінюється порядок здійснення митних операцій. При внесенні змін до національних нормативних актів необхідно координувати дії на міждержавному рівні та орієнтуватися на поступове зближення системи електронного декларування України до європейських стандартів.

Вважаємо, що на ефективність застосування електронного декларування повинно вплинути удосконалення системи митного контролю та митного оформлення за рахунок:

- вдосконалення нормативно-правової бази, яка регламентує процес митного регулювання та взаємодії з іншими контролюючими державними органами;
- повного переходу на реєстрацію декларацій та випуск в автоматичному режимі;
- скорочення кількості документів, які зобов'язаний надавати декларант, адже інформація, зазначена в пакувальному аркуші і в прайс-листі відповідає даним, зазначеним постачальником в інвойсі, і несе додаткову корисну інформацію про товар лише для декларанта;

– подання усіма перевізниками інформації митним органам у пунктах пропуску в електронному вигляді, це дозволить повністю перейти від паперових до електронних документів, що надалі полегшить проведення митних перевірок після випуску товарів, за рахунок більшої доступності електронних документів;

– підвищення рівня матеріально-технічного оснащення пунктів пропуску, оскільки на даний момент комп'ютери, які використовуються співробітниками митних підрозділів ДС України, є технічно застарілими;

– підвищення рівня кваліфікації службовців, які здійснюють свою діяльність, як у пунктах пропуску, там і в митницях, оскільки із впровадженням нових технологій необхідно навчати службовців правильному використанню цих технологій для досягнення максимальної ефективності їх професійної діяльності.

При дотриманні всіх перерахованих вище пунктів система електронного декларування товарів і електронного обміну документами значно вплине на підвищення ефективності зовнішньоекономічної діяльності та збільшення товарообігу в нашій країні.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Данилин Н. С., Якупов Р. Г. Введение в информационные таможенные технологии: учебно-методическое пособие. М.: РИО РТА, 2012. 215 с.

2. Концепція створення багатофункціональної комплексної системи «Електронна митниця», схвалена Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 17.09.2008 р. № 1236-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1236-2008-%D1%80> (дата звернення: 06.10.2019)

3. Макрусев В. В. Проблемные направления и задачи автоматизации процессов управления таможенной службой России. Проблемы теории и практики таможенного дела: сб. науч. тр. В 2 ч. Ч. 1. М.: РИО РТА, 2011. С. 282 – 295.

4. Митний кодекс України від 13.03.2012 р. № 4495-VI. Відомості Верховної Ради України, 2012. № 44-45. № 46-47. № 48. Ст. 552

5. Про електронні документи та електронний документообіг: Закон України від 22.05.2003 р. № 851-IV. Відомості Верховної Ради України, 2003. № 36. Ст. 275

6. Про електронні довірчі послуги: Закон України від 05.10.2017 р. № 2155-VIII. Відомості Верховної Ради України, 2017. № 45. Ст. 400

7. Щетинин А. А. Институт таможни как регулирующий орган функционирования многоукладной экономики России. Современное состояние, проблемы и перспективы таможенного дела на Дальнем Востоке России: сб. науч. тр. Владивосток: ВФ РТА, 2004. С. 9 – 12.

Коцербуба Олександр

Олександрович,

студент групи ОМЛ-18-1

ННІ економіки, оподаткування та митної справи

Науковий керівник:

Остапенко Яна Олександрівна,

к.е.н., доцент, викладач кафедри

управлінського обліку, бізнес-аналітики та статистики

ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ СКЛАДІВ ТИМЧАСОВОГО ЗБЕРІГАННЯ

Постановка проблеми. Невід’ємним елементом сучасного ланцюга постачання товарів є можливість їх зберігання під митним контролем без сплати митних платежів та застосування заходів митної політики перед випуском у вільний обіг. Тимчасове зберігання товарів під митним контролем надає суб’єктам господарювання ряд важливих переваг, зокрема, щодо стабілізації фінансового стану (відстрочка сплати митних платежів при імпорті та експорті); виконання договірних зобов’язань (створення запасу товарів, готових до відвантаження); виконання логістичних операцій (формування партій товарів, їх об’єднання або подрібнення під час зберігання) тощо. Крім того, зберігання товарів під митним контролем є підґрунтям функціонування усієї навколо митної інфраструктури, передбаченої розділом XV Митного кодексу України (далі – МКУ), від складів тимчасового зберігання до вантажних митних комплексів, адже саме ці структури є під-

ставою для перебування у них товарів та транспортних засобів і проведення операцій з ними. Зберігання товарів під митним контролем має визначальний вплив на захист тих митних інтересів держави, які пов'язані з безпекою населення, навколишнього середовища, якістю харчової продукції та товарів, оскільки досить часто умови придатності товарів є взаємозалежними від умов транспортування, умов перебування під час проходження митного контролю.

Метою написання статті є дослідження ефективності функціонування складів тимчасового зберігання товарів, транспортних засобів комерційного призначення під митним контролем.

Виклад основного матеріалу. Склади тимчасового зберігання (СТЗ) забезпечують суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності можливістю розміщення товарів у певний митний режим без сплати митних платежів, сприяють вирішенню потенційних проблем з контрагентами: дочекатися у межах строку тимчасового зберігання сприятливих умов у державі ринку збуту товарів. Діяльність складів тимчасового зберігання покликана сприяти задоволенню інтересів як власників товарів щодо можливості відстрочення декларування та сплати митних платежів, так і держави у наповненні бюджету шляхом оподаткування утримувачів складів тимчасового зберігання. Тому така діяльність суб'єктів потребує чіткого ефективного регулювання та функціонування.

Основи статусу СТЗ закріплено в Митному кодексі України, діяльність здійснюється за умови включення їх в відповідні реєстри та видачі дозволів.

Високим попитом користуються митні посередники на ринку тимчасового зберігання товарів. До числа їх послуг можна віднести наступні: відповідальне зберігання габаритних і не габаритних товарів на будь-якого виду палетах; вантажно-розвантажувальні роботи (палети, коробки, штуки); сортування, маркування товарів; формування товарних партій (комплектація); відстеження товару за термінами придатності; надання будь-яких звітів за запитом клієнта за допомогою сучасної системи управління складськими процесами; облік повернення товару, документообіг; сортування, палетування вантажу; маркування, стікерування товару; пакування, перепакування товару; оформлення транспортних документів; дотримання умов для зберігання вантажу; експедиція і здача товару в супермаркети; формування замовлення в моно і мікс-палети; митне оформлення та заява митного

режиму; декларування товарів; оформлення клієнтської документації; перевірка достовірності документів; транспортування, навантаження, розвантаження, перевантаження, виправлення пошкодженої упаковки товарів, а також здійснення інших вантажних операцій, необхідних для митного оформлення. Ці та інші подібні послуги і є товаром на ринку митних послуг з тимчасового зберігання товарів.

Перелік таких послуг далеко не повний і може змінюватися в залежності від того, які товари перевозить клієнт, кількості найменувань, що буде зазначено в митній декларації. Не можливо визначити точну вартість послуг тимчасового зберігання товару на складах, адже про неї можна говорити тільки після закінчення всіх процедур. Однак, можна знайти нижні і верхні межі вартості, тобто інформацію про тарифи «від» і «до». До фактора формування вартості послуг тимчасового зберігання товару на складах можна віднести наступні: регіон митного оформлення; кількість найменувань товару в митній декларації; наявність додаткових послуг (температурний режим тощо); складність визначення коду УКТ ЗЕД; використання перевалочних пунктів тощо.

Просуванням послуг тимчасового зберігання товарів, транспортних засобів займаються менеджери з продажу митних послуг, до обов'язків яких належить залучення нових суб'єктів ЗЕД, формування та розвиток клієнтської бази, продаж послуг зі зберігання та оформлення вантажів і транспортних послуг, котирування ставок на митні послуги і контроль якості обслуговування клієнтів та ефективності митного контролю за діяльністю підприємства-надавача митних послуг.

Прогресивний досвід розвитку митного менеджменту в зарубіжній практиці показує, що одним з ключових напрямків формування високоефективного комплексу посередницьких митних послуг є інтеграція системи управління їх якістю. Введення подібних систем дозволяє не тільки оперативно контролювати якість надаваних митних послуг, але і гнучко реагувати на зміни і потреби, що формуються в процесі розширення міжнародного співробітництва. Системний підхід, покладений в основу управління якістю митних послуг, дозволяє масштабувати ефективні моделі управління не тільки в межах одного регіону, а й по всій території держави, а також виступати основою для розвитку міжнародного співробітництва в митній сфері з менш розвиненими країнами. У зв'язку з цим в Україні набуває особливої значущості проблема створення уніфікованої системи управління якістю

митних послуг, яка може бути застосована в митних органах та і підконтрольним ним структурам на території України. «Окремі посередницькі структури роблять спроби по створенню елементів таких систем. Формування та впровадження системи управління якістю митних послуг в сучасній практичній діяльності утримувачів складів тимчасового зберігання стає затребуваним і перспективним з точки зору подальшого розвитку діяльності. Як і будь-яка система, «система управління якістю в митній сфері орієнтована на реалізацію певного кола стратегічних цілей, представлених на рисунку 1» [1, с. 56].

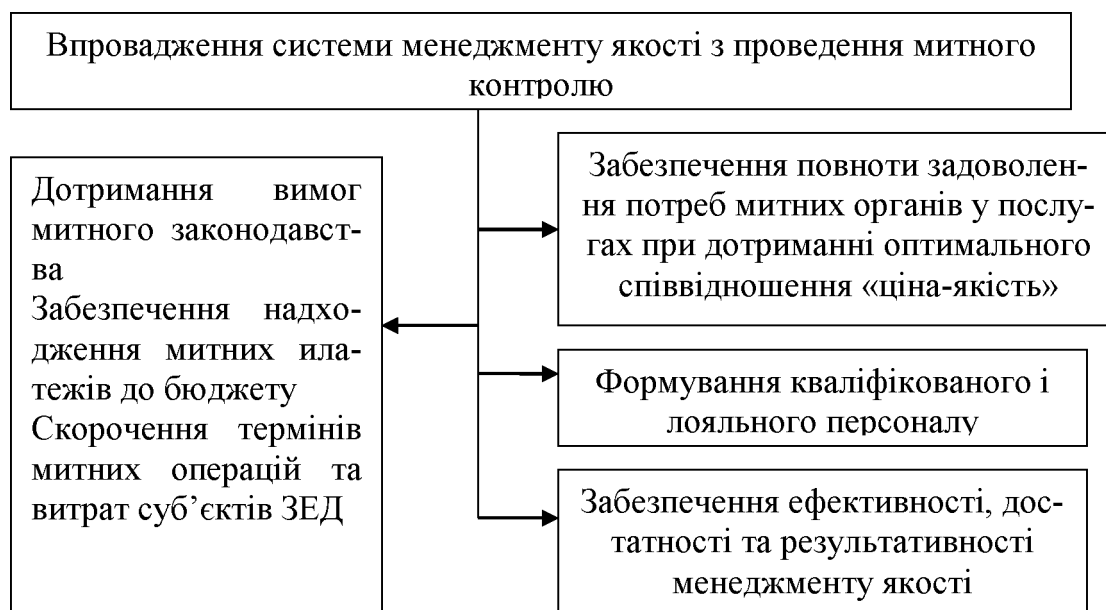


Рис. 1. Стратегічні цілі митної СМЯ

Особливий інтерес в рамках реалізації системи управління якістю (СУЯ) в підконтрольним структурам митних органів СТЗ викликає проблема визначення факторів її ефективності. У зв'язку з цим визначимо критерії ефективності системи управління якістю в митній сфері, поданій в табл. 1.

Таблиця 1

Критерії і показники системи управління якістю в митній сфері

Критерії оцінки	Показники оцінки ефективності
Поступальний розвиток рівнів СУЯ: правомірності технологічності оперативності адекватності;	Дотримання рівня правомірності прийняття рішень митних співробітників встановлено в діапазоні 80 - 95%; Технологічність: доведення кількості поданих електронних декларацій до 95 - 100%; Оперативність: скорочення часу виконання митних операцій (в порівнянні з базовим періодом); Адекватність: розвиток показників лояльності клієнтів ми-

результативності контролю в рамках СУЯ	тної служби (оцінка здійснюється на базі анкетних опитувань); Результативність: забезпечення процесів зарахування митних платежів до бюджету на рівні 97 - 100%.
Професійний розвиток працівників	Відсоток укомплектованості необхідними засобами праці для працівників: від 90 до 100%; відсоток залучених в конкретний період часу співробітників в програми підвищення кваліфікації: від 15 до 25%; відсоток співробітників, які успішно пройшли програми додаткової підготовки і підвищення кваліфікації: від 25%.
Удосконалення СУЯ	Внутрішній аудит СУЯ і публікація його підсумків; Випуск аналітичних матеріалів, присвячених розвитку і функціонуванню СУЯ; Додаткові інформаційно - аналітичні матеріали для залучення співробітників до процесу розвитку і управління СУЯ.

Джерело [2, с. 179]

На наш погляд, застосування у практичній діяльності названих вище показників дозволить менеджерам складів тимчасового зберігання приймати ефективні управлінські рішення стратегічного характеру, націлені на досягнення наступних завдань: розвиток практики зовнішньоекономічної діяльності в Україні завдяки спрощенню та прискоренню процедур митного оформлення; підвищення якості митних послуг і розвиток лояльності клієнтів, зайятих зовнішньоекономічною діяльністю; збільшення конкуренто-спроможності та підготовка фундаменту для захисту інтересів вітчизняного виробника на міжнародних і вітчизняних ринках. Крім цього, для забезпечення ефективного функціонування СМЯ митних послуг в її управління повинні бути залучені всі рівні менеджменту підприємства – утримувача СТЗ. Більш того, різні рівні управління повинні мати унікальний вплив на процес вдосконалення та функціонування такої системи.

Висновки. Складність системи управління якістю митних послуг зумовлена як множинністю критеріїв забезпечення її ефективності, так і розмежовані зонами відповідальності за її розвиток і функціонування.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Рожкова Ю.В. Управление качеством таможенной деятельности // Ю.В. Рожкова //Вестник Оренбургского государственного университета, №8 (157). 2018. – С. 54 – 58.

2. Ткаченко М.Ф., Лесняков А.А. Таможенная услуга: проблема определения и оценки качества // М.Ф. Ткаченко, А.А. Лесняков // Вестник Северокавказского гуманитарного института, №1 (17). 2016. – С. 177 – 181.

Коченко Анастасія Миколаївна,
студентка групи ОМЛ-18-1

*ННІ економіки, оподаткування та
митної справи*

Науковий керівник:

Лаговський Володимир

Вікторович,

*к.е.н., завідувач кафедри
економічної кібернетики*

УПРАВЛІННЯ ЛОГІСТИЧНИМИ ПОТОКАМИ: ІННОВАЦІЙНІ АСПЕКТИ МИТНОЇ ЛОГІСТИКИ

Україна, як незалежна держава, що тримає євроінтеграційний курс, має дві важливі державно-господарські сфери для розвитку – митна діяльність та логістика. Ці дві сфери були об'єднані в новітній прикладний напрямок – митна логістика. Об'єктно-предметним полем митної логістики виступають зовнішньо-торговельні потоки під час їхнього перетину митного кордону та їх митна обробка. В розрізі модернізації інструментів економічної діяльності, надзвичайно важливим є дослідження інноваційних аспектів розвитку митної логістики.

Питання логістики та митної політики досліджуються в роботах К. Горба [4], П. Пашка [6, 8], А. Павлова [7], І. Смірнова [2, 3, 5] та інших. Означений напрямок митної логістики в науковій літературі є недостатньо дослідженим. Проте, тісний зв'язок митної справи та логістики описаний в Митному кодексі України [1]. Якщо говорити про сам термін «митна логістика», його дефініція відсутня в Економічній енциклопедії України. Тому питання управління логістичними потоками та митної логістики потребує подальшого дослідження.

Метою статті є розкриття концептуальних основ управління логістичними потоками та аналіз інноваційних технологій митної логістики.

В основі логістичної функції митної діяльності знаходиться логістична організація процесу митної переробки вантажів. Вона об'єднує процеси реалізації митних режимів, які пов'язані з фізичним переміщенням зовнішньоторговельних вантажів через митний кордон. Логістика має забезпечити:

- узгодженість матеріальних, інформаційних та фінансових потоків у митній діяльності;
- оптимальну технологію переміщення товарів через митний кордон;
- відпрацювання стандартних логістичних вимог як по відношенню до митниць, так і до учасників зовнішньоторговельної діяльності.

Таким чином, логістична функція митної справи охоплює дві складові:

- 1) приєднання процесу логістики до митної переробки вантажів;
- 2) митну діяльність транспортно-логістичних компаній (іноземних, що діють в Україні і українських).

Перша складова має основою аналіз митно-логістичних потоків, а саме, інтегрованих логістичних потоків, які пов'язані з перетином митного кордону України зовнішньоторговельними потоками. А також справлянням відповідних митних зборів та платежів. Основою митно-логістичних потоків є зовнішньоторговельні потоки, які мають транскордонний (або транзитний характер). Вони включають вхідні (імпорт) та вихідні (експорт) види потоків. Ці потоки супроводжують інформаційні потоки, а саме: вихідні (від митниць до центрального органу), вхідні (від центрального органу до митниць), супроводжувальні (документи). Фінансові потоки бувають: вихідні (стягнення мита та його перерахування до бюджету) та вхідні (державне фінансування митниць). Митні функції транспортних і логістичних компаній полягають в наступному.

1. Їх виробнича діяльність пов'язана з перетинанням митних кордонів і тому вимагає знання і дотримання митних вимог і співпраці з митними органами.

2. Великі транспортно-логістичні компанії мають в своїй структурі митні пости і ліцензовані митні склади, вони можуть виконувати функції митного перевізника та митного брокера. Отже, вони можуть самі виконувати митні функції.

Щорічно список країн-партнерів та іноземних компаній, з якими Україна налагоджує і зміцнює зовнішньоторговельні відносини, зростає, і з урахуванням цього наростаючого розвитку, збільшується і проблема перевантаженості інфраструктури міст і великих регіональних центрів. З ростом матеріальних потоків, збільшуються і інформаційні потоки, які їх супроводжують. Інформаційна логістика організовує і координує потік даних, який супроводжує матеріальний потік, і є важливим компонентом логістичної системи, яка пов'язує постачання, виробництво і маркетинг. За допомогою електронних баз даних, що передаються по логістичному ланцюжку, проводиться аналіз діяльності, як по всьому ланцюжку, так і по кожній з її ланок окремо, порівняння її позиції з позицією конкурентів.

Структура баз даних, як правило, відображає особливості діяльності підприємства і характеризує всі вузлові (критично важливі) точки і відповідні інформаційні потоки [2].

Сьогодні впровадження комп'ютерної системи обміну електронними документами дозволяє замість супроводжуваних вантажі численних документів передавати по каналах зв'язку синхронно з ними інформацію, що містить всі реквізити, необхідні для характеристики товару. При такій системі на всіх ділянках маршруту в будь-який час можна отримати вичерпну інформацію про вантаж і на основі цього приймати управлінські рішення.

В процесі логістизації митної справи інформаційні потоки виконують подвійну функцію. По-перше, в цілому забезпечують інформацією діяльність митних органів, включаючи потоки фізичного переміщення вантажів через митний кордон. По-друге, самі по собі є об'єктом логістизації, так як основна частина митного адміністрування пов'язана не стільки з переміщенням товарів і транспортних засобів, скільки з виконанням самих митних процедур. Це вимагає розробки спеціальних інформаційних митних технологій. Успішне функціонування структури митних органів можливе тільки при наявності такої системи інноваційних технологій в митній сфері, що дозволить здійснювати митне декларування з мінімальним навантаженням на існуючу інфраструктуру.

Логістизація митної справи також обґрунтовується високими темпами розвитку новітніх технологій. Розвиток робототехніки і програмування вже сьогодні дозволяє створювати легкові автомобілі, керовані штучним інтелектом. Поки що ці машини не здатні пересува-

тися поза містом, однак, коли проблема буде вирішена, то професія далекобійника почне ставати все менш актуальною [4].

Автоматизація процесів і впровадження штучного інтелекту торкнеться не тільки автомобільні, морські та авіаперевезення, зміни також торкнуться само їмитниці.

Уже зараз активно застосовується технологія, заснована на рентгенівському випромінюванні, такий пристрій здатний просвітити контейнер цілком, при цьому детально розпізнаючи вміст, наприклад, кожну сигарету в блоці. Коли технологія буде більш економічною, збільшиться і її повсюдне використання, а оптимізація самого процесу і впровадження комп'ютерів дозволять повністю автоматизувати процес передаючи справу співробітникам митниці тільки в разі певних невідповідностей.

На митниці будуть удосконалені і перевірки фізичних осіб. Біометрія, яка дедалі активніше використовується деякими країнами отримує новий виток розвитку. Використання для ідентифікації райдужної оболонки ока, голосу і анатомічних параметрів стане буденністю при перетині кордону [3].

Технологія біометрії значно надійніше нинішньої перевірки документів, які можна підробити. Не виключено і використання будь-якої доступної про людину інформації у державній службі. Так, досвід федеральних служб США показує вже діючу практику надання митним і прикордонним службам повноважень на запит інформації з їх соціальних мереж. Це робиться для надання кращої характеристики про людину, яка в'їжджає в країну. Ймовірно, що в найближчому майбутньому акаунти в соціальних мережах будуть тотожні паспорту [4].

Інструмент біометричного аналізу стане в нагоді і для спрощення ідентифікації флори і фауни, що переміщується через кордон. Будуть розроблені і впроваджені електронні методички, що працюють за принципом питання - кілька варіантів відповіді, наприклад, «чи є у тварини копита?» Або «виберіть форму пелюсток у рослини». Таким чином в результаті короткого аналізу за зовнішніми ознаками можна з найбільшою точністю класифікувати організм.

Митна логістика об'єднує в собі такі функції митної діяльності, як тарифно-регулююча, інформаційно-аналітична, контрольно-пропускна та фінансово-економічна. Мета логістизації митної діяльності полягає, в першу чергу, в ефективній логістичній організації всіх видів потоків, які спостерігаються в митній справі та їх приско-

рення. Це можна віднести до товарних, інформаційних та фінансових потоків, які формують у сукупності об'єднаний товарно-інформаційно-фінансовий потік, який мають контролювати такі структури митної служби, як: митні пости; митниці (зокрема під час перетину цим потоком митного кордону). Інтегрований характер митно-логістичних потоків відповідає комплексній структурі митної логістики, яка включає такі структури як: компонентну, регіональну, функціональну. Компонентна структура розкриває логістичні особливості митних режимів, які визначає Митний кодекс України. Регіональна структура митної логістики - регіональні митно-логістичні системи, зокрема локальні (митний пост), на мікрорівні (митниця), на мезорівні (регіональна митниця), на макрорівні (митна служба держави), на мегарівні (митна система інтеграційного об'єднання держав). Функціональна структура митної логістики відображає особливості митної діяльності на різних видах транспорту, зокрема, автомобільному, залізничному, повітряному, водному (морському та річковому), трубопроводному та електронному. Інтегрує всі вказані структури митної логістики її картографічне відображення, зокрема митна карта України.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Митний кодекс України від 15 січня 2003 р. – К.: Атіка, 2003. – 160с.
2. Смирнов И. Г. Логистическая функция таможенной деятельности в Украине //Logistics. – 2007. - №8. – С. 12 – 16.
3. Смирнов И. Г. Митна логістика: компонентна структура//Наук. Вісник Волинськ. держ. ун-ту ім. Лесі Українки. – 2007. - №2. – С.160 – 168.
4. Горб К.М., Олексієнко О. Ю. Аналіз митного забезпечення прикордонних територій України//Проблеми розвитку прикордонних територій та їх участі в інтеграційних процесах: Матеріали IV Міжн. наук. – практ. конф. Том 2. – Луцьк: Вежа, 2007. – С. 183 – 189.
5. Смирнов І.Г., Хільчевська І.Г. Логістика у зовнішньоекономічній діяльності//Регулювання зовнішньоекономічної діяльності: Навч. пос./ За ред. І.І. Дахна. – К.: ЦУЛ, 2009. – С. 65 – 150.
6. Основи митної справи в Україні: підручник / За ред. П.В. Пашка. – К.: Знання, 2008. – С. 158.
7. Павлов А.П. Українська митниця на шляху відродження та розвитку: Правові та історичні аспекти. – К.: Акцент, 2002. – 417 с.

8. Пашко П.В. Функції митної політики//Науковий погляд: економіка та управління/К.: Університет митної справи та фінансів, 2009.

Кутузова Єлизавета Павлівна,
студентка група ОМЛ-18-1
ННІ економіки, оподаткування та
митної справи

Науковий керівник:
Бодров Володимир Григорович,
професор кафедри економіки
підприємства

РОЗВИТОК МИТНОЇ ЛОГІСТИКИ В КОНТЕКСТІ ЗМІН НАЦІОНАЛЬНОГО ТА МІЖНАРОДНОГО ЗАКОНОДАВСТВА

У статті проаналізовані основні напрямки розвитку митної логістики в Україні, розглянуті визначальні передумови її виникнення та подальшого впровадження змін і перспектив на майбутнє. Розвиток науково-методичних основ транспортно-логістичного забезпечення експортної діяльності підприємств, які знаходяться в Україні, висвітлюється в контексті вивчення та можливостей застосування кращого досвіду зарубіжних партнерів.

Ключові слова: *митна логістика, аналіз, причини, логістика, економіка, транспортні засоби, митний режим, митний контроль, митна справа.*

В статье проанализированы основные направления развития таможенной логистики в Украине, рассмотрены определяющие предпосылки ее возникновения и дальнейшего внедрения изменений и перспектив на будущее. Развитие научно-методических основ транспортно-логистического обеспечения экспортной деятельности предприятий, находящихся в Украине, освещается в контексте изучения возможностей применения лучшего опыта зарубежных партнеров.

Ключевые слова: *таможенная логистика, анализ, причины, логистика, экономика, транспортные средства, таможенный режим, таможенный контроль, таможенное дело.*

In the article are analyzed the main directions of customs logistics development in Ukraine, were defined preconditions of its occurrence and further introduction of changes and prospects for the future. The development of scientific and methodological foundations of transport and logistics support for export activities of enterprises located in Ukraine is highlighted in the context of studying and opportunities to apply better experience of foreign partners.

Keywords: *customs logistics, analysis, causes, logistics, economy, vehicles, customs regime, customs control, customs*

Постановка питань розвитку митної логістики в загальному вигляді та їх зв'язок із необхідними науково-практичними завданнями. Митна логістика – новітній науково-практичний напрям, що з'єднує дві державно-господарські сфери, надзвичайно важливі для розвитку України як незалежної держави, посилення конкурентоспроможності національної економіки у процесі послідовної реалізації євроінтеграційного курсу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню теоретичних засад

формування транспортно-логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності держави, вивченню прикладних аспектів організації доставки вантажів у міжнародному сполученні присвячені численні наукові публікації, серед яких слід виділити праці таких науковців, як Д. Буерсокс [6], М. Григорак [7], Є. Крикавський [8], М. Окландер [9], Л. Харсун [10], Б. Холод [11], Н. Чухрай [12]. Також матеріал для аналізу надає зміст Митного кодексу України [1].

Мета статті: проаналізувати досвід українських митних установ, простежити за нововведеннями економічних змін для подальшої оцінки їх ефективності в Україні, проаналізувати основні напрямки розвитку митної логістики в Україні, розглянути визначальні передумови її виникнення. Система митної логістики поєднує в собі логістичні прийоми і засоби, які є важливими складовими виду державної діяльності. Необхідним є аналіз розвитку митної логістики на етапах її формування, спаду ефективності чи запозичення міжнародного досвіду

для її вдосконалення. Важливим є аналіз нових вимог до митної справи і логістики за умов ринкового господарства та реінтеграції у світовий економічний простір.

Виклад основного матеріалу дослідження. За радянських часів, логістичне обслуговування в Україні виконували транспортні компанії (автопарки) або митні брокери. Згідно з результатами розрахунку фахівців, у більшості галузей економіки України в середині 90-х р. питомі витрати на виробництво продуктів і послуг були мінімум в 2 рази вище, ніж у Європі чи Північній Америці. Цей історичний проміжок часу характеризується розвитком дистрибуції і торгових компаній. Вони виконували роботу просування, транспортування та розповсюдження товарів по всій території України того часу. Пізніше з дистриб'юторських і торгових компаній стали виникати перші логістичні оператори, які у свою чергу набралися досвіду у міжнародних партнерів, що було не досить просто у радянські часи.

Починаючи з 2000 року, з'явилися національні логістичні компанії, які відповідали світовому рівню розвитку у своїй галузі. Логістична компанія «УВК», заснована в 2001 г, стала першим в Україні «3PL-оператором». У свою чергу, на ринок України виходять європейські логістичні компанії. Це початковий період формування професійного ринку логістичних послуг. Проте на даному початковому рівні розвитку - він був не до кінця сформований, не структурований і в більшості випадків непрозорий [3].

З розширенням Європейського Союзу (далі по тексту – «ЄС») до 27 країн - членів в 2004 і 2007 рр., на західних сухопутних кордонах України (з Польщею, Словаччиною, Угорщиною і Румунією) вже діють митні вимоги єдиного Митного кодексу ЄС, а не національні митні регуляції вищезазначених держав - сусідів України, які втратили свою силу.

Співпраця Державної Міграційної Служби України (далі по тексту – «ДМСУ») з митними органами ЄС активно поглиблюється, зокрема, в плані пристосування українських митних дільниць до загальноєвропейських митних вимог з метою ефективного функціонування митної межі України з країнами - членами ЄС. В глобальному митному просторі відбувається координація і співпраця таких взаємозв'язаних сфер як зовнішньоторговельна, митниця, транспортно-логістична [4].

Період з 2006 по 2008 рік був досить вдалим для всіх учасників ринку логістичних послуг. Обороти логістичних операторів активно

росли пропорційно зростанню попиту на їхні послуги. У цей період на ринок складської нерухомості заходять девелопери. Одночасно стартує кілька великих проектів будівництва логістичних комплексів. Фінансова криза стала справжнім випробуванням для всіх операторів ринку. Слідом за скороченням обсягів поставок і закупівель практично у всіх сферах в першому кварталі 2009 року стала зменшуватися і кількість операторів логістичного ринку, заморожувалися будівельні проекти, пройшли неминучі скорочення. Ті, що змогли вижити в таких умовах, працювали на межі рентабельності, а часто і в збиток [3].

Логістика, зокрема єврологістика, визначає напрямки інтеграції України в світову транспортно-логістичні системи, а митна діяльність має за мету забезпечення економічної безпеки України в умовах глобалізації світового господарства [5].

Митна переробка зовнішньоторговельних вантажів, посідає важливе місце в діяльності митної служби та потребує більше затрат трудових, фінансових, матеріальних та інших ресурсів. Під митною переробкою вантажів розуміється комплекс митних операцій, пов'язаний з процесом фізичного переміщення вантажу через митний кордон держави. Митний кодекс України кваліфікує ці операції як митні режими. «Митний режим - комплекс взаємопов'язаних правових норм, що відповідно до заявленої мети переміщення товарів через митний кордон України визначають митну процедуру щодо цих товарів, їх правовий статус, умови оподаткування і обумовлюють їх використання після митного оформлення.» Митний кодекс України включає XXI розділ, тринадцять видів митних режимів товарів і транспортних засобів [1].

В умовах нестабільної фінансової ситуації, що склалася в країні, та зважаючи на економіко-географічне положення України, розвиток транспортно-логістичної системи можливий шляхом розвитку транзитного потенціалу країни та участі України в міжнародних транспортно-логістичних проектах. Євроінтеграція є головним зовнішньополітичним пріоритетом України, а подальша розбудова та поглиблення взаємовідносин з ЄС дасть можливість для розвитку транспортно-логістичної системи України. Відповідно до ст. 368 Угоди про асоціацію, головною метою такої співпраці є сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору України і поступовій гармонізації чинних стандартів та політики з наявними в ЄС. Створено ефективну платформу для співпраці на регіональному рівні в рамках Транспортної панелі Східного партнерства, основною метою якої є сприяння у

поліпшенні транспортних сполучень між ЄС та його найближчими сусідами. Важливим кроком у посиленні інтеграції між ЄС та країнами Східного партнерства стало створення спільної транспортно-логістичної мережі між ЄС та його східними сусідами 9 жовтня 2013 р. Регіональна транспортно-логістична мережа Східного партнерства, схвалена міністрами, визначає найважливіші інфраструктурні поєднання між ЄС та його східними сусідами, включаючи Україну. Мережу було розроблено відповідно до поєднань Трансевропейської транспортної мережі (TEN-T) у Литві, Латвії, Польщі та інших країнах – членах ЄС.

Проте нині транспортна система України не відповідає стандартам і вимогам Європейського Союзу й вирізняється суттєвим відставанням щодо інфраструктури, обладнання і норм, тому на цьому етапі розвитку транспортної логістики країни, потрібно максимально реалізувати можливості, що надає співробітництво з ЄС. Йдеться про реалізацію міжнародних транспортно-логістичних проектів із залученням фінансових інструментів ЄС і коштів фінансових установ ЄС. Актуальною є участь України в регіональних проектах, зокрема щодо реалізації власних інтересів у межах виконання Стратегії ЄС для Дунайського регіону.

Висновки і перспективи подальшого дослідження: транспортно-логістична діяльність в аспекті інтеграції України до європейського економічного простору є важливим чинником ефективності. Досліджено особливості історичних передумов розвитку митної логістики на основі досвіду з минулого та досліджень міжнародної практики. З метою вдосконалення митної логістики в нашій державі при реалізації експортних угод визначено розвиток логістики та проведено структурування основних стадій цієї діяльності та відповідних їм інформаційних потоків. Ефективне використання принципів та методів логістики дозволить керівництву підприємства, митним органам держави вивільнити фінансові кошти на додаткові інвестиції, а також знизити рівень запасів продукції в постачанні, виробництві та збуті, прискорити оборотність вкладеного капіталу, знизити собівартість виробництва, забезпечити задоволення потреб споживачів. Перспективами подальших досліджень є розвиток теоретико-методичних основ оцінки ефективності транспортно-логістичного забезпечення експортної діяльності підприємства, аналіз зарубіжного досвіду.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Митний Кодекс України, [Електронний ресурс] офіц. вид. : станом на 22 верес. 2019 р. / Верховна Рада України. Київ : Парлам. вид-во, 2012. № 44-45, № 46-47, № 48, ст.2, 2 с.) Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/>
2. Бауерсокс Д. Дж. Логістика. Інтегрований ланцюг поставок, Київ, Олімп-Бізнес, 2008. С. 607.
3. Залізнюк В. П. Транспортно-логістичне забезпечення експортної діяльності підприємства, УДК 338.18.78, ДонДУУ, № 2, 2016. С. 67
4. Грицина Л. А. Сучасний стан та перспективи розвитку транспортної логістики в Україні, [Електронний ресурс], Випуск 18. 2018. Режим доступу: http://www.market-infr.od.ua/journals/2018/18_2018_ukr/5.pdf (дата звернення 25.09.2019)
5. Харсун Л. Г. Міжнародні детермінанти підвищення ефективності транспортного забезпечення зовнішньої торгівлі України Інститут світової економіки і міжнародних відносин Національної академії наук України, Київ, 2010. С. 202.
6. Холод Б. І., М. Зборовська. Глобалізація як фактор впливу на процеси логістичного управління зовнішньоекономічною діяльністю підприємств// Європейський вектор економічного розвитку. – № 2 (17). –2014. С. 261-270.
7. С.В. Свиридко // Проблеми розвитку. Проблеми розвитку зовнішньоекономічних зв'язків і заохочення іноземних інвестицій: регіональний аспект. – 2009. – № 1. Ч. 1. – С. 452-456.
8. Дикань В. Л. Розвиток національної транзитної мережі та її інтеграції в міжнародну транспортну систему / В. Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Харків, 2008. – №24. – С. 11-13.
9. Заблодська І. В. Транспортна логістика: економічний аспект / І. В. Заблодська, І.В. Ключ // Економіка розвитку. – 2012. – № 1 (53). – С. 50-53.
10. Ткач А. А. Інституціональні основи ринкової інфраструктури / НАН України, Об'єднання ін-т економіки. Київ : Об'єднаний ін-т економіки НАНУ, 2014. 296 с.
11. Вігірінський А. Реформа митниці докорінних змін не передбачає [Електронний ресурс] / А. Вігірінський //. – 2016.–Режим доступу:

<http://asn.in.ua/ua/news/opinions/30817reformatamozhnisushhestvennykhizmenenijjnepre.html>

12. Державна служба статистики [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ukrstat.org/uk/druk/publicat/kat_u/publ1_u.htm

Луб'яна Марина Миколаївна,
студентка групи ОМЛ-18-1
ННІ економіки, оподаткування та
митної справи

Науковий керівник:
Микитенко Тетяна Владиславівна,
к.е.н., доцент, викладач кафедри
митної справи

МИТНА ЛОГІСТИКА ЯК ФАКТОР ЗМІЦНЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ

Постановка проблеми. Митна логістика – сучасний напрямок процесу пересування товарів, послуг, ресурсів від постачальника до кінцевого споживача, який поєднує надзвичайно важливі для розвитку економіки України державно-господарські сфери, а саме: логістичну і митну. Логістична функція митної справи займає важливе місце поряд з митно-тарифною, інформаційно-аналітичною, контрольно-пропускною і фінансово-економічною у діяльності митних органів, сприяє їх розвитку та інтегруванню з інтересами суб'єктів ЗЕД. Логістика визначає напрямки інтеграції України в міжнародну транспортно-логістичну систему, а митна діяльність - забезпечує зміцнення економічної безпеки країни.

Митну логістику досліджували науковці Гужевська Л.А., Головка М.П., Егоров О.Б., Міщенко І. В., Платонов О.І., Пономарьова Н.В., Стаханов Д.В., Смирнов І.Г., Столяр Т.В., Шейко А.П., Федоренко Р.В., зокрема, виокремлюючи даний напрям в окрему науку.

Метою написання статті є розгляд сучасних тенденцій митної логістики, окреслення основних напрямів її удосконалення.

Виклад основного матеріалу. Концепція логістики з управлінням порядку переміщення товарів через митний кордон України полягає у комплексному підході до вибору митного режиму, засобів гара-

нтування доставки товарів до митниць призначення, місця зберігання товарів під митним контролем, діяльності посередників, які будуть здійснювати декларування товарів та проведення їх митного оформлення з оптимальними фінансовими і матеріальними витратами. «Логістична система повинна враховувати й узгоджувати процеси руху товарів через митний кордон України від укладення зовнішньоекономічних контрактів до митного оформлення експортно-імпортних операцій, значно прискорювати цей процес, а також бути основою при подальшому стратегічному прогнозування та плануванні» [1, с. 8].

Основним об'єктом митної логістики є зовнішньоторговельний товарообіг між державами, що потребує проведення митного оформлення та митного контролю з метою оптимізації витрат. Специфіка логістики у зовнішньоекономічній діяльності виявляється у наступних процесах:

- здійсненні експортно-імпортних операцій;
- проходженні митних формальностей;
- оптимізації процедур митного оформлення;
- регулюванні умов доставки товарів на основі Інкотермс та міжнародних правил перевезення;
- оформленні транспортних товаросупровідних документів;
- страхуванні вантажів;
- удосконаленні інформаційного забезпечення митної діяльності з використанням інформаційних технологій (електронний обмін даними, система кодування товарів; супутникове відстежування тощо);
- «...удосконаленні процедур митного контролю» [2];
- «...розміщенні та оптимізації функціонування вантажних митних комплексів, автопортів, автотерміналів, митних складів та складів тимчасового зберігання» [2].

Ускладнює ведення митно-логістичних операцій ряд факторів, а саме наявність значної кількості митних посередників – транспортних експедиторів, митних брокерів, страхових агентів, утримувачів митних складів, інших; великі відстані, що гальмують встановлення тісних робочих відносин з кінцевими споживачами; відмінності у культурі комунікацій; непередбачуваність торговельної політики України, недостатній рівень якості транспортної інфраструктури, непередбачуваність торговельної політики України, високий рівень бюрократизації на митниці, відсутність спрощених правил визначення походження товару, вибірковість у рішеннях щодо митного оформлення та велика

кількість дозвільних документів для експорту, її дублювання в паперових та електронній формах тощо.

Застосування принципів митної логістики суб'єктами ЗЕД безпосередньо пов'язане з завданнями прогнозування, оцінки ризиків, оптимізації постачань, проблемами інформаційного та фінансового забезпечення, митного оформлення й митного контролю тощо. Відтак, не виявлені вчасно митні ризики можуть стати причиною суттєвого зменшення рівня рентабельності підприємства від зовнішньоекономічних операцій, зниження його конкурентоспроможності, виникнення заборгованості за несплату податків та митних платежів, невиконання договірних зобов'язань.

Саме тому особливо актуальними є питання управління матеріальними, інформаційними, сервісними та фінансовими потоками при здійсненні ЗЕД і оптимізація переміщення товарів через митний кордон. Трансформація матеріального потоку як основного об'єкта управління в митній логістиці в товарний потік в сфері зовнішньої торгівлі обумовлена обов'язковим використанням товарно-грошових відносин в процесі його переміщення від постачальника до одержувача, в тому числі і під час перетину митного кордону будь-якого держави. Отже, з позицій митної логістики найважливіша роль при оптимізації руху зовнішньоторговельного товарного потоку відводиться фінансовому потоку, що забезпечує переміщення товарів через митні кордони суміжних держав.

Організація руху міжнародного товаробігу на основі логістичних схем передбачає:

FDTD - from door to door (від дверей до дверей);

JIT - just in time (точно вчасно);

JOD - just on demand (за потребою);

KANBAN - минаючи склади;

SRM (Supplier Relationship Management) - система управління взаємовідносинами з постачальниками;

«CMS (Content Management System) - система управління документообігом» [3];

«TMS (Transportation Management System) – система управління транспортом» [3];

системи безпеки автотранспорту;

GTS (Global Trade Services) – системи забезпечення ЗЕД та торгівлі (в т.ч. забезпечення митного оформлення) укрупнення суб'єктів системи руху товару;

«FRP (Finance Requirements Planning) - система управління фінансами: фінансовий облік та звітність, управлінський облік, банк, бухгалтерія тощо» [4];

аутсорсинг при наданні будь-якого одного виду послуг.

Основна мета логістичного підходу в сфері зовнішньої торгівлі трансформується в різні кінцеві цілі конкретних суб'єктів ЗЕД. З позицій держави використання логістичного підходу має призвести до збільшення зовнішньоторговельного обороту та обсягів митних платежів, що надходять до бюджету, за рахунок вдосконалення митного адміністрування при спрощення та прискоренні митних процедур оформлення та митного контролю. За думку експортерів і імпортерів, використання логістичного підходу дозволить оптимізувати їх фінансові витрати в результаті скорочення часу митного оформлення і спрощення витратних митних процедур.

Необхідні комплексні заходи по обладнанню митниць, митних постів, забезпечення належного рівня кадрового складу, а також надання повного пакета митних послуг, необхідних для міжнародних перевезень, така політика має сприяти підвищенню транзитної привабливості України на міжнародному ринку.

Висновки. Упорядкована належним чином митна логістика з використанням сучасних інформаційних технологій призведе до скорочення часу, що витрачається на проведення митного контролю, що в результаті підвищить ефективність міжнародних перевезень в Україні, дозволить забезпечити економічну безпеку держави, а також своєчасне і повне перерахування митних платежів до бюджету. Крім того, скорочення формальностей і прискорення проходження вантажів через державний кордон дозволить принципово змінити позиції України в міжнародних рейтингах.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Головка М. П. Митна логістика : методичні рекомендації для самостійного вивчення тем дисципліни / М. П. Головка, В. С. Артеменко, В. В. Полупан. – Харків: ХДУХТ, 2015. – 28 с.

2. Гужевська Л.А. Митна логістика: сьогодення та перспективи / Л. А. Гужевська // Управління проектами, системний аналіз і логістика. Технічна серія. - 2011. - Вип. 8. - С. 34-37. - URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Upsal_2011_8_10.

3. Колодізева Т. О. Інноваційні технології в логістиці [навчальний посібник] / Т. О. Колодізева, Г. Р. Руденко. — Харків: Вид. ХНЕУ, 2013. — 268 с.

4. Пахолкова А. Ю. Анализ новых информационных технологий, используемых в логистике // Актуальные вопросы экономики и управления: материалы IV Междунар. науч. конф. — Москва: Буки-Веди, 2016. — С. 170-174.

Лясковець Діана Іванівна,
студентка групи ОМЛ-18-1
ННІ економіки, оподаткування та
митної справи

Науковий керівник:
Титенко Лариса Василівна,
к.е.н, доцент, доцент кафедри
управлінського обліку, бізнес-
аналітики та статистики

ЛОГІСТИЧНИЙ АУТСОРСИНГ ЯК СТРАТЕГІЯ ОПТИМІЗАЦІЇ ВИТРАТ НА ПІДПРИЄМСТВІ

Актуальність дослідження. Аутсорсинг як інструмент оптимізації витрат уже кілька десятиліть використовується провідними західними компаніями, що працюють на розвинених світових ринках. Спеціалізованим компаніям на заході передається керування різними видами діяльності: автопарки, кадри, логістика, складальне виробництво, маркетинг, реклама тощо. Світова економічна криза сприяла висуненню аутсорсингу на передній план, оскільки він дозволив компаніям оптимізувати свої витрати, зберігши при цьому досить високий рівень обслуговування клієнтів.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Дослідженням логістичного аутсорсингу займаються ряд іноземних та вітчизняних науковців. У працях авторів Крикавський Є.В. Чухрай Н.В., Гірна О. Б., Чернописька Н.В., Сапіга Н.О. досліджено основні аспекти аутсорсингу, охарактеризовано умови впровадження, а також оцінювання ефективності застосування аутсорсингу, підкреслено істотну динаміку на ринку логістичних послуг в Україні.

Мета дослідження полягає у визначенні концептуальних засад логістичного аутсорсингу як стратегії оптимізації витрат на підприємстві.

Виклад основного матеріалу дослідження. Реалізація концепції логістичного аутсорсингу тісно взаємопов'язана з концепцією інтегрованої логістики. Внаслідок цього твердження можна припустити, що застосування логістичного підходу і є основою формування підходів до безпосереднього впровадження логістичного аутсорсингу на конкретному підприємстві. Підхід до організації логістики, орієнтований на управління підприємством, слід розглядати як найбільш доцільний до застосування аутсорсингу, адже він дозволяє реалізувати один з головних принципів впровадження логістичного аутсорсингу – довгострокову спрямованість дій, заснованих на комплексному розумінні логістичної системи. Виходячи з цього, можна, виділити дві спрямованості можливої передачі функцій на логістичний аутсорсинг:

1. Передача окремих логістичних операцій, або логістичної функції в рамках існуючих функціональних відділів компанії;
2. Комплексна передача логістичного бізнес-процесу функціонального комплексу логістики підприємства.

Залучення послуг аутсорсингу є стратегічним питанням та конкурентною перевагою для підприємства. М. Портер стверджує, що компанія може створювати свою конкурентну перевагу за рахунок оптимізації або координації зв'язків між ланками ланцюжка цінності за межами свого бізнесу. Проектуючи дане твердження на аутсорсинг, можна стверджувати, що різні стратегічні моделі аутсорсингу є інструментом такої оптимізації (рис. 1).

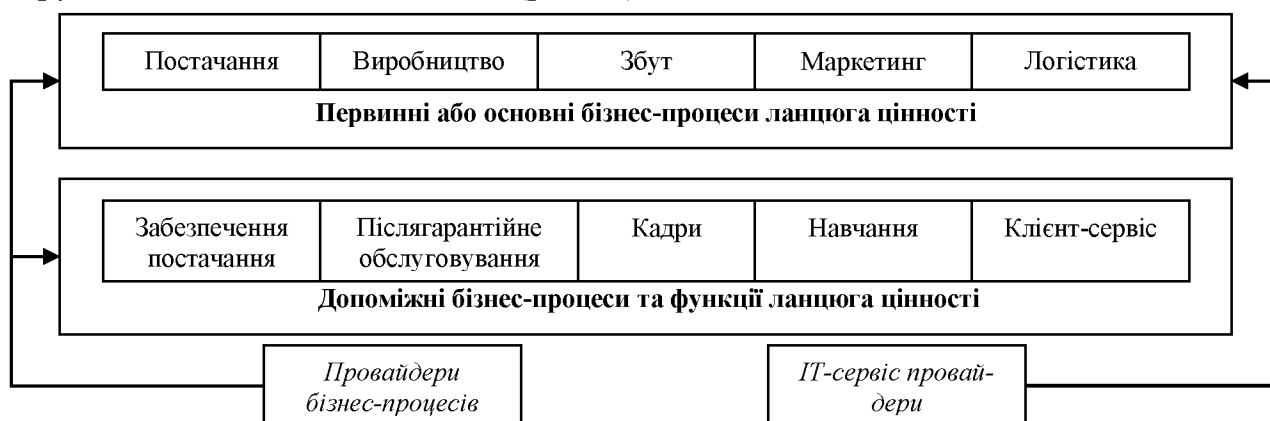


Рис. 1. Структура аутсорсингу бізнес-процесів підприємства
Джерело: побудовано автором.

Зазначена схема ілюструє можливу варіацію різних форм взаємодії з зовнішніми організаціями, яка може протікати в напрямку як розширення сфери, так і глибини цієї взаємодії.

Виділення напрямків за даним принципом знаходять своє відображення і в дослідженнях С. Клементе та М. Доннелана, які виділяють три типи моделей відносин при аутсорсингу бізнес-процесів [2, с. 868]:

1. Звичайний аутсорсинг, що передбачає використання вузькоспеціалізованого провайдера послуг для отримання досить обмеженого їх набору шляхом укладення звичайного контракту;

2. Спільний аутсорсинг, що передбачає співпрацю і гнучкість у взаєминах з провайдером, який може запропонувати широкий спектр послуг. Дослідники стверджують, що компанія і її партнер по аутсорсингу часто спільно визначають обсяг необхідних послуг.

3. Аутсорсинг з елементами реорганізації бізнесу. Дослідники позначають даний тип відносин як відносини, що приносять найбільшу вигоду його користувачам, оскільки крім всіх переваг, дозволяє збільшити частку ринку до 50%, подвоює доходи і змінює головні компоненти конкурентоспроможності. У свою чергу, С. Клементе, М. Доннелан цілеспрямовано прив'язують вибір того чи іншого типу, перш за все до рівня, на якому встановлюються цілі і завдання.

Розглядаючи логістичний аутсорсинг як стратегію оптимізації витрат підприємства особливе місце необхідно відвести системі контролінгу, що вимагає постійного моніторингу і оцінки структури взаємодії з точки зору відповідності мети. Під контролінгом логістичної системи розуміють сферу діяльності топ-менеджменту або власників компанії, яка включає в себе процес обробки даних (збір, підготовка, переадресація виробничої, фінансової та іншої облікової інформації), планування, орієнтоване на спільну мету, а також контроль досягнення мети і прийняття управлінського рішення щодо управління витратами підприємства.

З визначення випливає, що для використання інструментів контролінгу в рамках реалізації стратегії логістичного аутсорсингу в більшості випадків необхідна перебудова планування, обліку і економічного аналізу в компанії. Слід враховувати, що контролінг ефективний тільки за умови врахування реальних результатів і можливостей компанії. Тому необхідним елементом контролінгу стає створення і ведення бази даних для управління за відхиленнями і для розробки альтернативних оптимізаційних рішень. При цьому контролінг

об'єднує облік, планування, регулювання, інформаційну підтримку бізнес-процесів в єдину систему.

Функціонал системи оцінки реалізації стратегій логістичного аутсорсингу за допомогою інструментів контролінгу можна відобразити у вигляді табл. 1.

Таблиця 1

**Функціонал системи оцінки реалізації стратегій
логістичного аутсорсингу**

Функція	Зміст	Значення в аутсорсингу	Основна роль
1. Планування	стратегічне планування	визначення стратегії логістичного аутсорсингу	замовник
	оперативне планування	визначення тактичного плану дії	аутсорсер
2. Облік і розрахунок показників функціонування	формування системи збалансованих показників, методів розрахунку ефективності	визначення параметрів оцінки ефективності	замовник
	управлінський облік, нормування показників	поточна оцінка діяльності аутсорсингової компанії	аутсорсер
3. Порівняння стандартного і фактичного значень показників. Розробка управлінських рішень	оцінка відхилень між плануванням і фактичним станом бізнес-процесів	оцінка ефективності стратегії логістичного аутсорсингу з точки зору вкладення активів; ухвалення управлінських рішень	замовник
		аналіз випадків відхилення від цільових показників і вироблення заходів по ліквідації вузьких місць; приведення у відповідність з цілями стратегічного розвитку; ухвалення управлінських рішень	спільна діяльність
4. Складання звітності	генерування звітних форм	допомога для контролю і аналізу ефективності прийнятих рішень	спільна діяльність

Джерело: побудовано автором.

Дані таблиці наочно демонструють, що оцінка реалізації стратегій логістичного аутсорсингу здійснюється у двох напрямках: з одного боку, це оцінка самої стратегії логістичного аутсорсингу для замо-

вників; з іншого боку, оцінка ефективності обраних стратегій розвитку аутсорсингової компанії.

В такому випадку суть методології впровадження системи збалансованих показників для оцінки ефективності аутсорсингової стратегії, на нашу думку, полягає в тому, що менеджмент компанії аутсорсера, а також замовники, проаналізувавши бізнес-процеси, виділяють значущі для кожної зі сторін сфери діяльності, об'єднуючи в сукупність показники, отримані з системи управлінського обліку, які підлягають регулярному вимірюванню і співвіднесення з плановими показниками для прийняття управлінських рішень.

Висновки. Таким чином, основний ефект впровадження логістичного аутсорсингу полягає в комплексному, системному підході до управління підприємством за допомогою вузької спеціалізації. При передачі бізнес-напрямків на логістичний аутсорсинг аутсорсером проводиться планування, контролюється потік товарів, запасів, сервісу і пов'язаної інформації від точки виникнення до моменту споживання з метою задоволення вимог споживачів і запитів власників та оптимізації витрат.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Cronin M.J. Unchained value: the new logic of digital business / M.J. Cronin. – Boston, MA: Harvard Business Press, 2015. – 203 p.
2. Богдан С.В. Аналітичне забезпечення оцінки ефективності логістичного менеджменту підприємства / Л.В. Титенко, С.В. Богдан, О.Ю. Муравський // Інфраструктура ринку. – 2018. – Вип. 25. – С. 867–872
3. Титенко Л.В. Інформаційна логістика бізнес-процесів у системі стратегічного управління / Л. В. Титенко // Економіка та суспільство. – 2018. – Вип. 16. – С. 504–512

Мацигін Віталій Сергійович,
студент групи ОМЛ-18-1
ННІ економіки, оподаткування та
митної справи

Науковий керівник:
Сушкова Олена Євгеніївна,
к.е.н., доцент, доцент кафедри
митної справи

МЕХАНІЗМ УПРАВЛІННЯ МИТНИМИ РИЗИКАМИ НА ПІДПРИЄМСТВІ

***Анотація.** В статті досліджено структуру та визначено місце механізму управління митними ризиками в системі управління підприємства – учасника ЗЕД. Обґрунтовано, що при управлінні зовнішньоекономічною діяльністю підприємства доцільно використовувати концепцію активного динамічного використання інструментів протидії ризикам, а саме митним ризикам.*

***Ключові слова:** митний ризик; управління; підприємство; зовнішньоекономічна діяльність; митна логістика.*

Постановка проблеми. З метою забезпечення стабільного економічного розвитку необхідною складовою механізму управління підприємством, поряд із організаційно-структурним механізмом, механізмами управління якістю, конкурентними перевагами має бути механізм управління ризиками. У перехідний період соціально-економічного розвитку кількість ризикових факторів, які негативно впливають на діяльність підприємства, зростають, тому розробка дієвого механізму управління ризиками стає однією з важливих умов забезпечення його стабільного функціонування [2]. Під впливом та з урахуванням глобалізаційних тенденцій, інтеграційних процесів, постійні зміни в зовнішньоекономічній та митній політиках, в системі ризик-менеджменту підприємства – суб'єкта ЗЕД особливе значення набуває застосування дієвого механізму управління митними ризиками, що сприяє трансформації та адаптації підприємства під нові мінливі ринково-економічні умови, забезпечуючи підвищення ефективності та результативності його ЗЕД в цілому [1; 4]. Все це обумовлює необхідність дослідження сучасного інструментарію управління мит-

ними ризиками на підприємстві та виявленню найбільш придатних та ефективних для української практики.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Аналіз публікацій із проблем формування механізму управління підприємством показав, що саме механізм управління ризиками, як необхідна його складова, має достатнє і належне висвітлення. У працях Вітлінського В., Доби Н., Лопатовського В., Лук'янової В., Старостіної А., Хохлова Н. значне місце займає проблема управління ризиками на підприємстві. Необхідність створення та реалізації механізму управління підприємством та окремих його складових, зокрема механізму управління ризиками підтверджена працями Нейкової Л., Пахомової Т., Тюленєвої Ю. та інших. Щодо дослідження ризиків ЗЕД присвячені роботи Вітлінського В., Гребельника О., Кравченка В., Кредісова А., Старостіної А. та інших, де в тому числі приділено увагу й вивченню наслідків настання цих ризиків. Значну увагу вивченню сутності, співвідношення митних ризиків, управління ризиками в митній справі приділено в працях Альхіна В., Афоніна П., Бережнюка І., Бойко А., Гамідулласового С., Калініної О., Каульбарса О., Морозової О., Науменка В., Пашка П., Пісного П., Соловйової І., Терещенка С. та інші вчені. Разом з тим, варто відзначити відсутність теоретичних напрацювань щодо дослідження змісту та специфіки управління митними ризиками в межах загального менеджменту на підприємстві – учаснику ЗЕД, що обумовлює актуальність наукового дослідження.

Формулювання цілей статті. Метою статті є дослідити структуру та визначити місце механізму управління митними ризиками в системі менеджменту підприємства – суб'єкта ЗЕД.

Виклад основного матеріалу. Здійсненням ЗЕД доводиться займатися близько 80% комерційних структур в світі та багато з них не раз мали справу з ризиковими ситуаціями. ЗЕД підприємств вимагає особливої уваги з боку ризик-менеджменту підприємства, й особливо її специфічна складова як управління митними ризиками. Тому, з метою вдосконалення механізму управління митними ризиками на підприємствах України важливим є вивчення не тільки теоретичних розробок, але й практичних аспектів даного виду управління в компаніях розвинутих країн.

Невід'ємною складовою менеджменту підприємства – учасника ЗЕД повинен бути механізм управління митними ризиками (рис. 1). Механізм управління митними ризиками являє собою сукупність

принципів, методів та важелів управління, різноманітні складові підсистеми забезпечення, взаємодія та послідовність використання яких забезпечить ефективне прийняття рішень у сфері управління митними ризиками підприємства [5, с. 11].

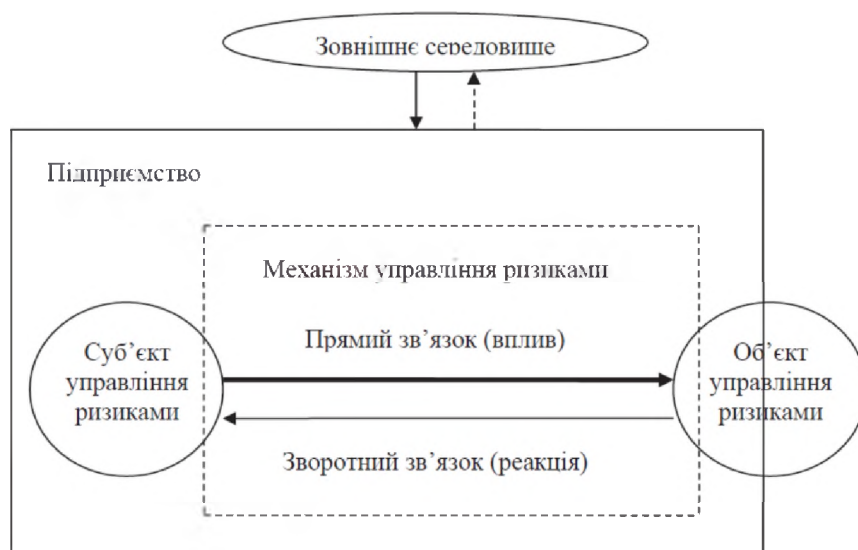


Рис. 1. Місце механізму управління митними ризиками в системі управління підприємства – учасника ЗЕД

Джерело: [5]

«Основна мета процесу управління митними ризиками при прийнятті підприємством – учасником ЗЕД управлінських рішень полягає у збільшенні вірогідності успішної реалізації ланцюга постачання через зниження ступеня впливу ризиків до прийнятного рівня. Зміст цього процесу складають функції, які представляють собою відособлені види діяльності в загальному циклі керування ризиками [6]». Слід відмітити, що реалізація процесу управління митними ризиками – це не лише пошук та вибір заходів протидії факторам митного ризику, але й зміна управлінської парадигми підприємства, яка проявляється в тому, як підприємство організує свою систему управління ЗЕД, розподіляє відповідальність за досягнення стратегічних цілей на всіх рівнях підприємства та спирається на ризик-менеджмент як основу конкурентної переваги (рис. 2).

Одним із важливих елементів механізму управління митними ризиками є організаційне забезпечення, яке полягає саме в організації процесу управління митними ризиками на підприємстві, зокрема визначення його основних етапів для забезпечення більш ефективного результату. Підрозділ з управління митними ризиками здійснює аналіз ризиків, зокрема пошук та оцінку реальних та потенційних джерел

митних ризиків, знаходить оптимальні методи зменшення впливу митних ризиків на функціонування підприємства – учасника ЗЕД. Інформаційне забезпечення механізму управління митними ризиками є не лише джерелом даних для аналізу митних ризиків підприємства, а й необхідним засобом зниження рівня митних ризиків. Також необхідним елементом механізму управління митними ризиками є фінансове забезпечення – наявність і достатність коштів на покриття витрат на його функціонування.

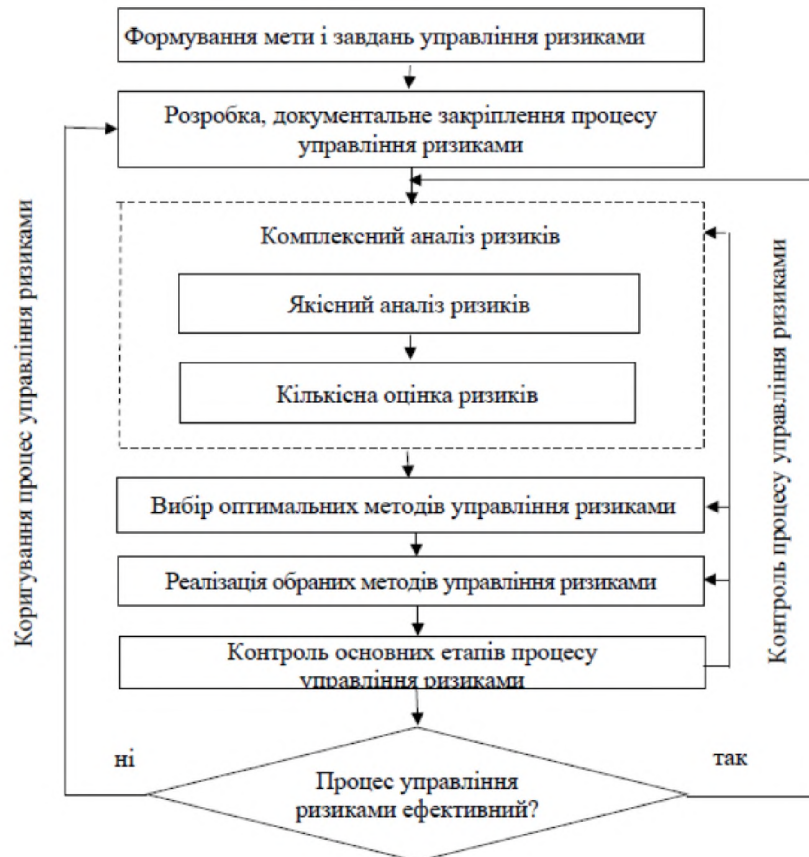


Рис. 2. Процес управління митними ризиками на підприємстві

Джерело: [5]

У середині 1990-х років сформувалася нова філософія управління ризиками на ТНК – «зверху вниз», що називається «ризик-менеджмент на рівні підприємства» (РПМ чи enterprise risk management (firm-wide risk management) – ERM) або інтегрований ризик-менеджмент (ІПМ чи integrated risk management – IRM) (рис. 3). У результаті еволюції ризик-менеджменту концепцію статичного управління ризиками, ґрунтовану на ідеї «пристосування», змінила концепція активного динамічного використання інструментів протидії ризикам.

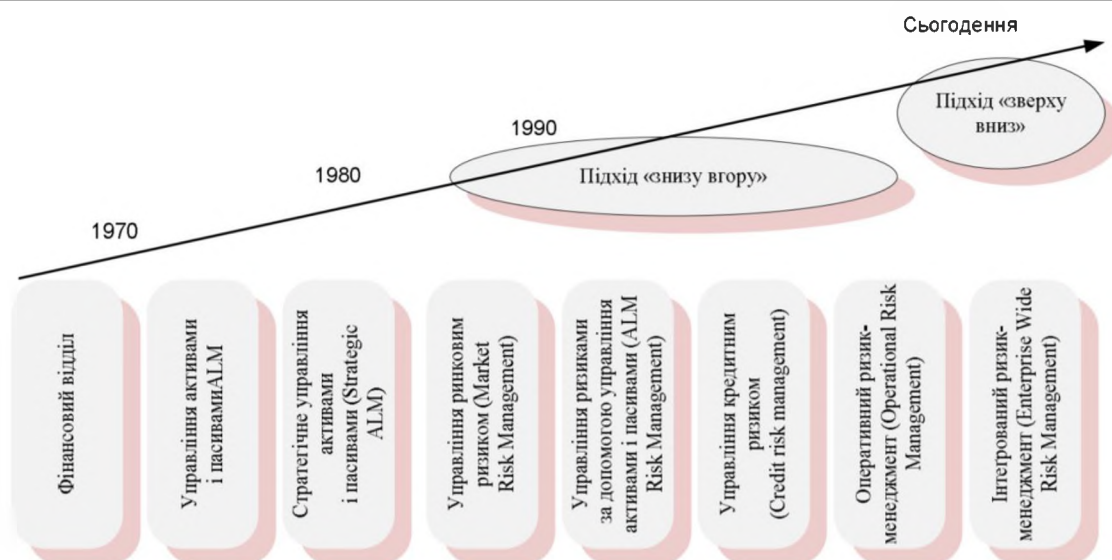


Рис. 3. Еволюція систем управління ризиками.

Джерело: [3]

Концепція активної поведінки базована на точнішій і, в загальному, оптимістичній оцінці перспектив. Використання даної концепції потребує не лише значно більше ресурсів (інтелектуальних і матеріальних), а й адаптування сучасних удосконалених методів адміністративного управління. Особливо корисним таке оперативне реагування буде для мінімізації наслідків неочікуваних ризиків. Частково саме цей аспект спонукав транснаціональні корпорації до впровадження адаптивного підходу. Такий підхід передбачає підлаштування під помилки прогнозу і дає змогу в режимі активного управління вирішувати всі протиріччя та розв'язувати суперечки. І ще необхідно зазначити, що таку динамічну концепцію сучасного ризикменеджменту реалізують не як одноразову дію, а як перманентний процес. Згаданий процес активного управління ризиком відбувається паралельно до основної підприємницької діяльності.

Висновки. Таким чином, на підставі проведених досліджень можна стверджувати, що в сучасних умовах однією із важливих функцій управління підприємством є управління ризиками. Впровадження механізму управління митними ризиками, який базуватиметься на принципах, важелях, методах управління митними ризиками та визначених елементах підсистеми забезпечення, дозволить підприємству, що здійснює ЗЕД, ефективно протидіяти митним ризикам та значно зменшити їхній негативний вплив на його фінансово-господарську діяльність. Впровадження концепції активного динамічного використання інструментів протидії ризикам в систему управління митними

ризиками передбачає підлаштування під помилки прогнозу і дає змогу в режимі активного управління вирішувати всі протиріччя та розв'язувати суперечки. Особливо корисним таке оперативне реагування буде для мінімізації наслідків неочікуваних ризиків.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Борисова Т. Теоретичні аспекти управління ризиком на підприємстві // Актуальні проблеми економіки. – 2005. – № 7. – С. 116–121.
2. Коновалов Ю.О., Миронов О.В. Система управління ризиками : поняття, функції, компоненти // Науково-виробничий журнал «Інноваційна економіка». – 2013. - № 9 [47]. – С. 127 – 132.
3. Конспект лекцій до вивчення дисципліни «Управління ризиками в ЗЕД» для студентів галузі знань 0305 «Економіка і підприємництво» денної форми навчання, освітньо-кваліфікаційного рівня «бакалавр» / Укладач Н.Є. Стрельбіцька. – Тернопіль: ТНЕУ, 2010. – 81 с.
4. Риски и устойчивость внешнеэкономической деятельности предприятий [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.confcontact.com/20110225/ek1_larion.php
5. Цвігун Т.В. Механізм управління ризиками в системі управління підприємством // Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. – 2017. - № 23 (2). – С. 9 – 13.
6. Managedashes, availableat. – URL: <http://www.management.com.ua/finance/fin097.html>

Мельник Лілія Олександрівна,

студентка групи ОМЛ-18-1

*ННІ економіки, оподаткування та
митної справи*

Науковий керівник:

Пашко Павло Володимирович,

*д.е.н., професор, професор кафедри
митної справи*

ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ БОРОТЬБИ ІЗ ЗАНИЖЕННЯМ МИТНОЇ ВАРТОСТІ ТОВАРІВ

Однією з найбільш поширених схем ухилення від сплати митних платежів є заниження митної вартості товарів. Сьогодні в Україні проблема заниження митної вартості товарів становить серйозну загрозу економічним інтересам держави. Оскільки митна вартість є основою для обчислення митних платежів, вона стає об'єктом для маніпуляцій багатьма недобросовісними учасниками зовнішньоекономічної діяльності, які бажають знизити законний податковий тягар.

Згідно з оцінками вітчизняних експертів та їх зарубіжних колег, вартісні правопорушення можуть призвести до скорочення податкових надходжень до бюджету держави на 50 %. В Україні, правопорушення пов'язані із заниженням митної вартості товарів традиційно складають до 40 % всіх митних правопорушень [4], тобто щорічно завдяки заниженню митної вартості бюджет країни не дораховує трохи більше 4 млрд. дол. США. Акцентуємо увагу на тому, що питання фінансових втрат є вельми актуальним для нашої держави, бюджет якої формується, переважного, за рахунок митних і податкових надходжень.

Для розуміння всієї важливості ефективного контролю над митницею, хочемо зазначити, що доходи бюджету від зовнішньої торгівлі формуються не лише з мита (27,1 млрд. гривень або 3 % доходів державного бюджету в 2018 р.), а й імпортного ПДВ, що генерує для України, країни з однією з найбільш відкритих економік у світі, левову частку надходжень до бюджету. Так, в 2018 р з 374 млрд. гривень надходжень податку на додану вартість, – 295,4 млрд. гривень або 79 % було сформовано саме за рахунок імпортного ПДВ. Спільно з митними зборами та імпортним акцизом – це 40,2 %, або майже половина доходів держбюджету [2]. Бюджетні втрати держави не є єдиним не-

гативним наслідком такого роду економічного правопорушення. Недостовірне декларування митної вартості товарів згубно впливає на конкурентоспроможність країни в цілому, підриваючи тим самим ринковий принцип справедливої конкуренції. В результаті декларування товарів за заниженими цінами на внутрішньому ринку країни створюється дисбаланс між дешевими імпортними товарами і дорогими товарами вітчизняного виробництва.

Завдяки мінімізації митних платежів за рахунок використання фіктивних контрактних цін, непорядні імпортери отримують цінові конкурентні переваги, що призводить до витіснення із внутрішнього ринку продукції вітчизняних заводів, багато в чому нездатної конкурувати з дешевим імпортом. В кінцевому підсумку скорочується виробка вітчизняних підприємств, знижуються обсяги промислового виробництва неконкурентоспроможних товарів, скорочуються робочі місця в різних галузях виробництва, сповільнюються темпи зростання ВВП та диверсифікації економіки. Найбільш чутливими і вразливими в цьому сенсі є галузі легкої та текстильної промисловості.

Соціальний наслідок від заниження митної вартості проявляється в корумпованості посадових осіб органів ДФС України та інших контролюючих органів. Бажання імпортера заощадити свої кошти за рахунок різниці між великими офіційними митними платежами та порівняно незначними незаконними «преміальними» перевірляючому інспектору сприяє зростанню випадків корупції в інститутах державної влади.

З огляду на негативні для країни наслідки, пов'язані з недостовірним декларуванням митної вартості товарів, питання вимірювання масштабів цього явища стає вельми актуальним. До того ж, дане питання становить певний науково-дослідний інтерес, оскільки на сьогодні немає єдиної методики комплексної оцінки обсягів нелегального імпорту. Слід зазначити, що існують різні експертні оцінки обсягів заниження митної вартості та недонадходження митних платежів до бюджету країни. Кількісні оцінки експертів розходяться залежно від обраної ними методики дослідження. Але в цілому експерти згодні в одному: масштаби недостовірного імпорту величезні і вирішення цієї проблеми залежить від того, наскільки держава зможе ефективно побудувати свою роботу.

Можна виділити кілька методів оцінки нелегального імпорту, які використовуються в різних державних установах та наукових колах:

- 1) метод опитування експертів або експертних оцінок;

- 2) метод «дзеркальної» статистики;
- 3) метод вивчення та аналізу внутрішнього ринку і попиту.

Використання першого методу – методу опитування експертів – характерно для оцінки нелегального імпорту в окремому сегменті торгівлі товарами. Тут, як правило, експертами можуть виступати великі імпортери, різні асоціації та професійні об'єднання, які знайомі з правилами торгівлі цими товарами. Недоліком даного методу є те, що він може застосовуватися до вузького кола товарів, а також суб'єктивність оцінок експертів, які можуть не збігатися з даними статистичного аналізу. Тому для оцінки ступеня недостовірності заявлених митним органам ДФС України відомостей за імпортними операціями наукові установи та державні органи найбільш часто використовують метод «дзеркальної» статистики.

Суть методу «дзеркальної» статистики полягає в зіставленні даних митної статистики про вітчизняний імпорт товарів із даними країн-партнерів про експорт тих же товарів в Україну. Зіставлення дозволяє розглядати кожен окремий товаропотік із двох точок зору: з точки зору відправника вантажу і з точки зору його отримувача. Розбіжності в оцінках понад прийняті припущення можуть вказувати на неузгодженість статистичного обліку в країнах-партнерах, але найчастіше вони свідчать про порушення митного контролю та обліку [1, с. 38]. Слід зазначити, що метод «дзеркальної» статистики часто використовується науковими установами та державними органами для оцінки ступеня недостовірності заявлених митним органам ДФС України відомостей щодо імпортних та експортних операцій. Однак, на нашу думку, до таких оцінок не слід ставитися як до дуже точного й об'єктивного показника. Це пов'язано не стільки з похибками вимірювання в силу відмінностей методик статистичного обліку в країнах імпорту та експорту, скільки з питанням про достовірність самих статистичних даних у країнах експорту.

Пояснюється це тим, що експорт у порівнянні з імпортом більшою мірою спрощений, й існує значна ймовірність відсутності належного з боку митних органів контролю за достовірністю наданої їм цінової інформації. До того ж, у більшості країн світу відсутні експортні мита і податки. У зв'язку з цим митна вартість вивезених товарів не визначається у якості податкової бази, а для цілей статистики використовується статистична вартість. Іншим негативним фактором, що впливає на достовірність статистичної інформації при експорті, є

таке явище, як «псевдоекспорт», що практикується експортерами в багатьох розвинених країнах та країнах, що розвиваються з метою незаконного відшкодування ПДВ. Крім того, використання методу «дзеркальної» статистики не дозволить оцінити недостовірне декларування митної вартості, якщо в такій схемі беруть участь експортер та імпортер.

Метод вивчення й аналізу внутрішнього ринку та попиту використовується, наприклад, НБУ при складанні платіжного балансу країни. Даний метод полягає в тому, що для відображення загальної динаміки розмірів заниження митної вартості та «човникової торгівлі» НБУ зіставляє темпи зростання вітчизняного виробництва споживчих товарів, офіційний імпорт і запаси в торгових організаціях. НБУ, використовуючи дані Державної служби статистики України та ДФС України, оцінює вартість незареєстрованого ввезення споживчих товарів шляхом порівняння кількості проданих через роздрібну торгівлю товарів з обсягами їх внутрішнього виробництва та офіційним імпортом. Розбіжність між цими величинами становить незареєстрований імпорт кінцевих споживчих товарів. Недоліком даного методу є обмеження щодо його використання. Зокрема, застосування цього методу можливе для оцінки незареєстрованого імпорту споживчих товарів. Для оцінки незареєстрованого імпорту інших товарів, включаючи інвестиційні товари, НБУ використовує «дзеркальну» статистику.

Таким чином, можливість використання різних методів оцінки обсягів недостовірного декларування митної вартості дозволяє визначити ефективність вжитих державою заходів митного регулювання та контролю зовнішньоторговельної діяльності. На сьогодні масштаби даної проблеми вимагають від держави вжиття коригувальних заходів щодо протидії незаконному ухиленню від сплати митних платежів та сприяння захисту вітчизняного виробництва, створивши тим самим рівні конкурентні умови для учасників господарської діяльності.

Системними заходами в ефективній боротьбі із заниженням митної вартості та недостовірним декларуванням, на нашу думку, є реалізація наступних заходів:

- впровадження технології попереднього інформування між митними органами про вартість товарів ризику;
- створення системи контролю митної вартості після випуску товарів, заснованої на методах аудиту та аналізу ризиків недостовірного декларування;

- автоматизація процедур контролю митної вартості в процесі митного оформлення із застосуванням принципу вибіркового контролю;

- створення інформаційної бази даних цін на найбільш податкоємні товари;

- створення інституту, який сприяє прискоренню та підвищенню ефективності контролю митної вартості на етапах попереднього і наступного контролю – інституту уповноважених економічних операторів на основі оцінки критеріїв їх законослухняності. Незважаючи на те що МК України передбачив запровадження інституту уповноважених економічних операторів в Україні жодне підприємство ще не отримало такого статусу;

- організація тісної взаємодії митних органів ДФС України з іншими державними органами при проведенні спільних перевірочних заходів;

- підвищення якості аналітичної роботи митних органів ДФС України з вивчення обставин та умов зовнішньоторговельних угод на предмет наявності факторів, що впливають на «штучне» заниження цін товарів.

Подальший розвиток податкової та митної справ повинен базуватися на створенні й упровадженні єдиних обов'язкових систем електронного обліку купівлі-продажу товару обліку; визначення та електронного обліку бази оподаткування; електронної інтегрованої системи відслідковування руху товарів по всьому ланцюгу постачання, у тому числі в різних країнах; безперервного митного, податкового та аудиторського контролю від кордону до кінцевого покупця на основі уніфікованого товарознавчого опису товарів, введення його до бухгалтерського, податкового та митного обліку, який здійснюватиметься в електронному вигляді [3].

Тільки перехід на новий рівень керування дасть можливість створити механізм, який ефективно працюватиме на забезпечення національних інтересів та безпеки України

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Жуковская В. М., Чертко Н. Т. Масштабы и формы теневого импорта в России. Российский внешнеэкономический вестник, 2006. № 2 (Февраль). С. 37 – 48.

2. Руденко Т. Аналіз обсягів контрабанди в Україні: масштаби, прямі/непрямі втрати бюджету та економіки. URL: <http://apitu.org.ua/node/119> (дата звернення: 26.09.2019)

3. Пашко П.В., Пашко Д.В. Інституціональне забезпечення координованої реалізації податкової та митної політики в Україні. / К. - Фінанси України. - №5. – 2019. – С. 97 - 123.

4. Шевчук С. В. Аналіз динаміки здійснення митної справи в Україні. Економічна наука, 2018. № 8. С. 65 – 70.

Микитіна Каріна Олегівна,

студентка групи ОМЛ-18-1

ННІ економіки, оподаткування та митної справи

Науковий керівник:

Пашко Павло Володимирович,

д.е.н., професор, професор кафедри митної справи

ВАНТАЖНИЙ МИТНИЙ КОМПЛЕКС ЯК ВАЖЛИВИЙ ЕЛЕМЕНТ МИТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

Чи не найважливішою ознакою сучасного стану розвитку світової економіки є зміцнення інтеграційних процесів, кінцевим результатом якого є зростання обсягу транснаціональних перевезень, міжнародного транзиту вантажів. Зручне географічне положення України на шляху основних транзитних потоків між Азією і Європою, наявність незамерзаючих морських портів і розвинутої мережі залізниць, автомобільних доріг, трубопроводів зумовлює цю перевагу як країни-транзитера енергоресурсів, в тому числі нафти та нафтопродуктів.

Нинішній дорожньо-транспортний комплекс України за своїми функціональними параметрами має загальноєвропейське значення. Організація та розвиток на території країни чотирьох міжнародних транспортних коридорів в складі єдиної транспортної системи TRACECA формують реальні умови для комбінованої схеми перевезення вантажів найкоротшим шляхом в напрямку басейнів трьох морів - Балтійського, Чорного та Каспійського. [6 с. 318].

Основні принципи роботи та поняття ВМК

№пп	поняття	визначення
1	Митне оформлення	виконання митним органом дій(процедур), що пов'язані із закріпленням результатів митного контролю товарів та транспортних засобів, які переміщуються через митний кордон України та мають юридичне значення для їх подальшого використання.
2	Мова документів митного оформлення	документи, які необхідні для митного оформлення, подаються українською мовою, офіційною мовою митних союзів, членами яких є Україна, або іншою іноземною мовою міжнародного спілкування.
3	При виявленні порушень митних правил, митний орган може здійснити випуск товарів до завершення розгляду справи про таке порушення за умови , що:	такі товари не підлягають конфіскації та не будуть потрібні у процесі розгляду справи декларант сплачує усі митні платежі або забезпечує їх сплату відповідно вимогам Конвенцій 1975, 1990 року
4	Відмова у митному оформленні	письмове вмотивоване рішення митного органу про неможливість митного оформлення через невиконання декларантом умов, визначених Митним кодексом України
5	Декларування здійснюється	шляхом заявлення за встановленою формою (письмово, усно, шляхом вчинення дій) точних відомостей про товари , мету їх переміщення , а також відомостей, необхідних для митного контролю та митного оформлення
6	Види митних декларацій	митна декларація, заповнена у звичайному порядку попередня митна декларація

		тимчасова митна декларація
		періодична митна декларація
		додаткова митна декларація
7	Строки декларування	митна декларація подається митним органам протягом 10 днів з дати доставлення до них товарів
		в разі відмови у прийнятті декларації чи в митному оформленні товарів в зв'язку із необхідністю коригування їх митної вартості, нова митна декларація подається не пізніше 10 робочих днів з дати відмови
8	Митний орган відмовляє у прийнятті митної декларації виключно з таких підстав	митна декларація подана без необхідних документів(ст. № 335 МКУ) або не містить всіх встановлених відомостей
		електронна декларація не містить обов'язкових реквізитів
		митну декларацію подано з порушенням інших вимог МКУ
9	Декларант зобов'язаний	на вимогу митного органу пред'являти товари та транспортні засоби для митного контролю та оформлення
		надавати митним органам документи та відомості, необхідні для виконання митних формальностей
		забезпечити сплату митних платежів
		у випадках, визначених МКУ і іншими законами. України, сплатити інші платежі, контроль за справлянням яких покладено на митні органи
10	Помилки у митній декларації	помилки , що не призвели до неправомірного звільнення від сплати мита чи зменшення його розміру не тягне застосування санкцій, окрім випадків, коли особа систематично (більше 2 разів протягом місяця) допускає помилки у деклараціях(крім орфографічних)
		посадові особи митних органів можуть надавати декларантам можливість виправляти помилки, допущені у декларації
11	Види діяльності, контроль за	митна брокерська діяльність
		відкриття і експлуатація магазину безми-

Збірник статей здобувачів вищої освіти другого (магістерського) рівня

	якими здійснюється митними органами	тної торгівлі
		відкриття і експлуатація митного складу
		відкриття і експлуатація вільної митної зони
		відкриття і експлуатація складу тимчасового зберігання
		відкриття і експлуатація вантажного митного комплексу
12	Митний брокер	підприємство, що надає послуги з декларування товарів, транспортних засобів комерційного призначення, що переміщуються через митний кордон України
13	Агент з митного оформлення	фізична особа-резидент, яка перебуває у трудових відносинах з митним брокером та безпосередньо виконує у інтересах особи, яку представляє митний брокер, пов'язані із пред'явленням митним органам товарів, транспортних засобів комерційного призначення, а також документів, потрібних для здійснення митного контролю та оформлення
14	Магазин безмитної торгівлі	спеціалізований торгівельний заклад, розташований у пункті пропуску через митний кордон, відкритому для міжнародного сполучення, та призначений для реалізації товарів, поміщених у митний режим безмитної торгівлі
15	Митний склад	відповідним чином облаштовані складські приміщення, резервуар, холодильник, морозильна камера, критий або відкритий майданчик, призначені для зберігання товарів під митним контролем
16	Вільна митна зона	відповідним чином облаштована територія чи склад, що призначені для зберігання товарів під митним контролем, їх переробки чи виробництва нових товарів
		вільні митні зони можуть бути комерційного, сервісного і промислового типів. Комерційні зони можуть зберігати товари без обмеження строків
17	Склад тимчасо-	відповідним чином облаштовані примі-

	вого зберігання	щення або криті чи відкриті майданчики, резервуари, холодильні чи морозильні камери, призначені для тимчасового зберігання товарів під митним контролем до поміщення їх у митний режим
		на складах закритого типу можуть зберігатися товари, які належать тільки утримувачеві складів, а на складах відкритого типу - будь-яким особам
18	Вантажний митний комплекс	ділянка території з комплексом споруд, будівель, інженерно-технічних засобів і комунікацій, необхідних для здійснення митного контролю і митного оформлення товарів, транспортних засобів комерційного призначення, що переміщуються через митний кордон

Розроблено автором за даними [4].

Реалізація головної багатосторонньої угоди що стосується міжнародного транспортного коридору TRACECA зобов'язує до уніфікації таможених процедур, а головне, до єдиної політики щодо транзитних зборів та гармонізації законодавства яка стосується транзитних перевезень.

Інтеграція України у Європейську транспортну систему вимагає здійснення низки заходів, які повинні бути спрямовані на удосконалення транспортно-митної інфраструктури, розвиток системи страхування вантажів і їх інформаційного супроводу, а також, щодо впровадження сучасних технологій на пунктах пропуску державного кордону. Згідно до положень ст. 2 Міжнародної конвенції про узгодження умов здійснення контролю вантажів на кордонах (Женева, 21.10.1982 р.) з метою прискорення міжнародних перевезень вантажів державам-учасницям (Україною ратифіковано 2002 р.) потрібно скоротити перелік вимог щодо дотримання формальностей, видів та тривалості контролю вантажопотоків [4 - 628 с.].

А III-ю Міжнародною Євразійською конвенцією із проблем транспорту (Санкт-Петербург, 2003 р.) визначено «скорочення часу простою на кордонах, пов'язаного із проходженням митного, санітарного контролю» однією із найважливіших засад інтеграційного процесу у євразійську транспортну систему.

Таким чином, актуальним є формування мережі залізниць, що будуть поєднувати міжнародні транспортні коридори, термінали та необхідність сучасних перевантажувальних комплексів (наприклад, Мостиська, Усатово, Одеса-Порт), оснащених великоваговими вантажопідійомниками «Caterpillar», порталними кранами нового покоління «Маріуполець» і іншим сучасним обладнанням, необхідним для обробки партій нафти і нафтопродуктів (у тому числі і для накопичення суднових партій для переміщення у режимі «транзит»), також розгалуженої мережі вантажних митних комплексів (далі - ВМК) - суб'єктів, що реалізують найширший спектр операцій, потрібних для забезпечення транзиту.

Одним з головних напрямків діяльності ДМСУ щодо мінімізацій витрат на операції, пов'язані із переміщенням товарів та транспортних засобів, є формування досконалої митної інфраструктури як цілісного комплексу, що складають митні органи, установи і організації, а також суб'єкти митних правовідносин, що задовольняють виконання митних формальностей у вигляді надання відповідних послуг - митні брокери та страхові компанії а також митні перевізники і також досить необхідні транспортно-експедиційні компанії, склади тимчасового зберігання та митні ліцензійні склади, термінали, автопорти і вантажні митні комплекси.

Вантажний митний комплекс - важливий елемент митної інфраструктури, визначено листом ДМСУ від 28.09.2002 р. № 11/4-19-8775 - ЕП який знаходиться на визначеній митною організацією території комплексів будівель і споруд, інженерно-технічних засобів та комунікацій які являються необхідними для здійснення митного контролю і митного оформлення переміщуваних через митний кордон України товарів та транспортних засобів [5].

Відповідно до п. 1.6. Типового положення про вантажний митний комплекс як спеціалізовану митну організацію у ВМК включаються об'єкти, необхідні та достатні для здійснення митного оформлення вантажів, які перевозяться автомобільним та залізничним транспортом що є необхідним для здійснення державних видів контролю, що є передбаченими законодавством України [2].

Чисельність ВМК у відповідному транспортному вузлі, місця їх розташування, пропускна спроможність, технічне оснащення, залежить від таких факторів: вид транспорту, вид вантажу, кількість пунктів перевалки вантажів тощо. Проблемним у організації діяльності

терміналів, ВМК стають формальні виконання вимог організаційного, технологічного характеру, недостатній рівень технічного оснащення, також недотримання прав та законних інтересів суб'єктів ЗЕД у процесі надання їм відповідних послуг.

Основними завданнями ВМК є:

- удосконалення ефективності митного контролю;
- для суттєвого скорочення часу простою транспортних засобів, за рахунок проведення митного оформлення за принципом «Єдиного офісу»;
- прискорення вантажообігу шляхом скорочення часу на перевантаження із одного виду транспорту на інший;
- зменшення вартості перевезень вантажів;
- наближення якості послуг, які надаються, до рівня міжнародних стандартів;
- гарантування стягнення максимуму митних платежів та зборів, передбачених чинним законодавством. Конанні завдань, покладених на ВМК, нагальним є перехід від регламентації посередницького ринку митних послуг, у тому числі і тих, які надаються ВМК, відомчими актами ДМСУ до законодавчого регулювання зазначених відносин.

Доцільно було б доповнити чинний Митний кодекс України статтею, яка містить перелік послуг, які надаються суб'єктам ЗЕД, що переміщують товари через митний кордон України (приміром, надання транспортно-експедиційних послуг, охорона і страхування вантажів; надання посередницьких послуг з декларування товарів; послуг зі зберігання товарів; здійснення навантажувально-розвантажувальних операцій; створення сервісу для транспортних засобів; надання послуг інформаційного характеру з питань митної справи та ін).

Окрім того, рівень облаштування ВМК є неоднаковим. Якщо одні ВМК мають все необхідне для проведення митного контролю і митного оформлення: добре обладнані приміщення для роботи посадових осіб контрольних служб, обладнані складські приміщення відповідно до вимог а також оглядові майданчики, сучасне обладнання для навантажувально-розвантажувальних операцій, то в інших ВМК загалом відсутні окремі складові інфраструктури або ж вони обладнані із явним порушенням вимог чинного законодавства.

До прикладу, конструкція огорожі по всьому периметру території ВМК повинна виключати будь-яку можливість несанкціонованого

проникнення сторонніх осіб на територію комплексу чи несанкціонованого доступу до товарів, які перебувають під митним контролем.

Інфраструктуру ВМК обов'язково мають складати належно обладнані приміщення служб контролю, які передбачені статтею 27 МКУ від 2002 р., і представників Торговельно-промислової палати України, також приміщення суб'єктів підприємницької діяльності, які здійснюють декларування товарів та транспортних засобів, страхування вантажів, надання транспортно-експедиційних послуг; місця де здійснюються навантажувально-розвантажувальні операції; місця для проведення огляду товарів, які обслуговуються комплексом; обладнані системами відеоспостереження за рухом товарів митний склад відкритого типу і склад тимчасового зберігання відкритого типу; гарантовані цілодобовою охороною місця для стоянки автотранспорту; пункт технічного обслуговування вантажного автотранспорту; пункт громадського харчування і медичний пункт. Митниці, у зоні діяльності яких функціонує ВМК, мають право встановлювати додаткові вимоги до їх облаштування.

Згідно ст. 71 МКУ від 2002 р., ВМК може входити до Митної служби України як спеціалізована митна організація чи належати на правах власності юридичній особі - резиденту, зареєстрованому як суб'єкт підприємницької діяльності [8- 757 с.].

Перспектива функціонування державного підприємства у сфері надання митних послуг передбачена Розпорядженням Кабміну України від 17.04.2008р. № 622-р «Про утворення державного підприємства», «Український вантажний комплекс». Згідно Розпорядження основними завданнями зазначеного державного підприємства є надання юридичним та фізичним особам послуг, пов'язаних зі здійсненням операцій з товарами, що перебувають під митним контролем [4].

Розміщення підрозділів державного підприємства «Український вантажний комплекс» вбачається доцільним в тих пунктах пропуску, де відсутня належна митна інфраструктура. Наслідком створення зазначеного державного підприємства є альтернатива на ринку митних послуг, що, своєю чергою, надасть можливість покращення екологічного стану на митному кордоні, підвищення рівня якості послуг, скорочення кількості випадків формального підходу в дотриманні вимог організаційного, технічного і технологічного характеру, які передбачені Постановою Кабміну України від 07.04.2003р. № 476 «Про за-

твердження вимог, яким повинен відповідати вантажний митний комплекс, автопорт, автотермінал» [3].

До того ж, виникнення державного підприємства «Український вантажний комплекс» надасть перспективу встановити граничні розміри плати як за послуги, які безпосередньо пов'язані із процедурами митного оформлення (приміром, декларування, зберігання, навантажувально-розвантажувальні), а також за послуги сервісного, інформаційного характеру, які, своєю чергою, призведе до скорочення кількості випадків завищення суб'єктами підприємницької діяльності вартості послуг і таким чином, сприятиме захисту інтересів споживачів митних послуг.

Побудова цивілізованого ринку митних послуг (на основах законності, прозорості і добросовісної конкуренції) допоможе прискоренню процедур митного оформлення, підвищить дієвість митного контролю і інших видів державного контролю, які передбачені чинним законодавством. Результативність та дієвість митних процедур може істотно вплинути на економічну конкурентноздатність держави, зокрема та на її транзитну привабливість.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Коцан Н.Н. Територіальна організація митної діяльності в Україні. - Луцьк, 2005. – с. 318.
2. Зеркалов Д.В. Транспортное обеспечение международной торговли: справочник. – К.: Дакор, КНТ, 2007. – 628 с.
4. Наказ ДМСУ №647 від 31.07.07р. «Про затвердження Типового положення про вантажний митний комплекс як спеціалізовану митну організацію // Таможений брокер. – 2007. - №8 (123).
5. Зеркалов Д.В. Транспортное обеспечение международной торговли: справочник. – К.: Дакор, КНТ, 2007. – 628 с.
6. Митний кодекс України: Науково-практичний коментар. – Київ: Правова Єдність, 2008. – 757 с.
7. Розпорядження Кабміну України від 17.04.2008р. № 622-р „Про утворення державного підприємства” Український вантажний комплекс”// Офіційний вісник України. – 2008.
8. Постанова Кабміну України від 07.04.2003р. № 476 „Про затвердження вимог, яким повинен відповідати вантажний митний комплекс, автопорт, автотермінал” // Офіційний вісник України. – 2008.

Микулінська Юлія Антонівна,
студентка групи ОМЛ-18-1
ННІ економіки, оподаткування та
митної справи

Науковий керівник:
Пашко Павло Володимирович,
д.е.н., професор кафедри митної
справи

ЕЛЕКТРОННА ЛОГІСТИКА: ТЕОРІЯ ТА ПРАКТИКА ЗАСТОСУВАННЯ

Актуальність завдання. За умов міжнародної конкуренції, глобалізації та формування структурних ринків зі зміною ланцюгів постачань українські підприємства стали перед дилемою всебічної інформатизації виробничих логістичних потоків у постачанні матеріальних ресурсів. Загострення конкурентної боротьби та необхідності своєчасно адаптуватися до складної економічної ситуації зумовило зробити крок до впровадження інновацій у логістичну діяльність.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. В ході аналізу теми дослідження розглянуто ряд літературних джерел, серед яких наукові статті, тези та матеріали конференцій, періодичні видання, монографії. Дослідження електронної логістики здійснювалося у працях вітчизняних та зарубіжних вчених[1-9].

Постановка завдання. Метою статті є аналіз особливостей та переваг використання нових логістичних технологій у діяльності сучасних підприємств, їх значення в процесі формування конкурентних переваг та дослідженні інструментарію, який забезпечить досягнення та утримання підприємством високих конкурентних позицій задля підвищення ефективності їхньої діяльності.

Виклад основного матеріалу дослідження. Інтернет-технології забезпечили переміщення у віртуальний простір майже усієї економічної інфраструктури. Завдання логістики електронної комерції є постійна наявність продукту та вчасна поставка клієнту необхідного товару, необхідної кількості, необхідної якості, в необхідне місце з найменшими витратами. Ці вимоги віртуальне підприємство може задовільнити самостійно, а може передати в руки професіоналів – логістичних операторів. У світі ефективнішою практикою вважається другий

підхід, однак можливість його реалізації залежить від стану розвитку ринку логістичних послуг тої чи іншої країни.

Пошуки шляхів надання інформації про власний продукт, одержання інформації для прийняття управлінських рішень та управління нею у великих об'ємах її циркуляції в Інтернет-просторі на різноманітних Інтернет-ресурсах, стають базою для основної конкурентної переваги – інформаційної. В інформаційному Інтернет-середовищі відбувається розвиток взаємодії бізнес для бізнесу (B2B), бізнес для споживача (B2C), бізнес для уряду (B2G), уряд для бізнесу (G2B), бізнес для працівника (B2E) тощо.

За результатами аналізу різноманітних інформаційних джерел, для зручності у таблиці 1 зведено визначення електронної логістики (е-логістики) вітчизняними та зарубіжними науковцями.

Таблиця 1

Визначення терміну «Е-логістика»*

Автор	Формулювання
Н. Чухрай, О. Гірна	«...ефективне управління інформацією та співпраця усіх учасників ланцюга на підставі швидкого і докладного передавання інформаційного потоку з пунктів роздрібної торгівлі, які пересилають дані в узгодженому інформаційному стандарті до постачальника – виробника вихідної сировини» [1, с. 36].
М. Райнов	«Електронна логістика являє собою систему мережевої оптимізації логістичних процесів» [2, с. 34].
Дж. Палонка	«...використання Інтернету для координації та інтеграції операцій з просування продукції від виробника до підприємств роздрібної торгівлі або споживача за допомогою Інтернету» [3, с. 8].
Ж. Жак	«...комплексна ІТ система, призначена для сектора малого та середнього бізнесу, інтегруючи окремі електронні підсистеми, засоби та методи, що забезпечують логістичний процес» [4].
Е. Плачек	«...характеризується логістичними процесами, які забезпечуються сучасними інформаційними технологіями» [5, с. 43].
Я. Аурамо, А. Амінофф	«...процеси що забезпечують доставку товарів придбаних через Інтернет до покупців» [6].

А. Грознік, А. Ковачич	«...інтеграційні процеси ланцюгів постачань, які ефективно усувають посередників (оптових чи роздрібних торговців), а також сприяють появі нових гравців, таких як логісти, чия роль полягає в адаптації традиційних логістичних ланцюжків з урахуванням вимог електронного бізнесу» [7].
А. Гунасекаран	«...процес передачі товарів і послуг з використанням Інтернет комунікаційних технологій» [8].
С. Кім, Я. Лі	«...віртуальні логістичні бізнес-процеси та взаємозв'язки між підприємствами на основі Інтернет-технологій» [9].
Авторське визначення	Е-логістика – це інтегрована система оптимізації управління потоковими процесами на базі Інтернет-технологій на всіх його рівнях.

*** узагальнено та систематизовано автором**

Загальним для усіх визначень є причетність е-логістики до Інтернету, інформаційних або мережевих технологій. Більшість авторів наголошують на її інтегруючій функції, частина з них вказує на її системний характер. Якщо одні автори об'єктом управління визначають матеріальний потік, то інші – логістичний процес. Зважаючи на різноманітність підходів до класичного визначення логістики та широкий спектр його застосування, такі розходження цілком зрозумілі.

Враховуючи передумови виникнення, умови та потреби у функціонування електронної логістики, пропоную власне визначення: е-логістика – це інтегрована система оптимізації управління потоковими процесами на базі Інтернет-технологій на всіх його рівнях. Отже, роблю наголос на обов'язковості використання мережі Інтернет, яка надасть потрібну інформаційну базу для приведення в рух будь-якого потокового процесу та оптимізації руху будь-якого потоку (матеріального, інформаційного, трудового, інвестиційного, фінансового тощо). Крім того, е-логістику, як і традиційну, можна розглядати, як процес управління матеріальним потоком, а також, як загальну концепцію управління ресурсними потоками із використанням Інтернет-технологій.

Сферою нашого дослідження є використання електронної логістики для формування конкурентних переваг підприємства, тому досліджуватиметься система е-логістики на рівні підприємства та можливості її взаємодії із зовнішнім середовищем з метою формування

конкурентних переваг на всіх стадіях руху логістичного ланцюга конкурентних переваг.

Активне залучення українських підприємств до глобальних ланцюгів поставок, вихід вітчизняних виробників на світові ринки змусили топ-менеджмент промислових, сільськогосподарських, торгових і сервісних підприємств звернути увагу на логістику свого бізнесу, на організацію логістичних процесів (закупівель, виробництва, розподілу), а також на можливість зменшення своїх логістичних витрат за рахунок ефективного співробітництва (партнерства) з логістичними операторами. Наслідками такої зміни стало зростання вимог до якості логістичних послуг, гарантії надійності доставки товарів, збереження вантажів і прозорості бізнес-процесів. Як результат, вже зараз підприємства можуть відзначити підвищення рівня організованості, суттєве зростання застосування інформаційних технологій, комплексність надання логістичних послуг.

Влітку 2016 року було проведено опитування великих гравців ритейлу та логістики, таких як Dyson, Sony, Siemens, L'Oreal, Lamoda, «Ділові Лінії» – проте, які зміни чекають їх логістичні підрозділи.

Одним з найбільш ефективних методів підвищення рентабельності бізнесу

64 % опитаних назвали впровадження електронних технологій в управління логістикою. Таким чином, важливо зазначити, що відповідно до сфери нашого дослідження система е-логістики на рівні підприємства має використовуватись з метою формування конкурентних переваг на всіх стадіях руху логістичного ланцюга конкурентних переваг. Враховуючи це, інформаційні Інтернет-технології варто використовувати у сфері фінансових послуг, і надалі підприємства зможуть користуватися у своїй діяльності електронними фінансовими послугами для забезпечення руху фінансового потоку. Електронними інструментами фінансової сфери є система е- платежів, електронне кредитування, е-банкінг.

За допомогою мережевих технологій можливо вирішувати наступні логістичні завдання:

- реклама компанії та продукції;
- надання інформації про перелік послуг та прас-листів;
- облік постійних клієнтів та партнерів;
- надання споживачам документів на платній та безкоштовній

основі;

- функціонування інтерактивної консультативної служби;
- пошук контрагентів через реєстр бізнес-партнерів та бази інформації;
- електронне фрахтування;
- моніторинг вантажів та транспортних засобів;
- створення довідкової системи для клієнтів;
- електронна торгівля через Інтернет;
- функціонування системи самостійних замовлень. [3, с. 42]

Виконання зазначених логістичних завдань, в свою чергу, дозволить підприємству утримувати інформаційні переваги у конкурентному середовищі. Ще раз вважаю за потрібне, акцентувати увагу на тому, що у найближчій перспективі для того, щоб залишатися на ринку, підприємству потрібно буде функціонувати у системі електронного бізнесу.

Висновки. Таким чином, ми можемо зробити висновки, що в теперішній час ми спостерігаємо зміну глобального тренду логістики в Україні в бік сталого та якісного розвитку.

Формування систем електронної торгівлі ґрунтується на застосуванні сучасних видів комп'ютерного та програмного забезпечення, прискореному розвитку інформаційних технологій створенні інфраструктури електронної торгівлі для здійснення доставки товарів та проведення платежів. Економічний зміст і мета електронної торгівлі реалізовується під час продажу товарів електронними магазинами, тому саме операції продажу товарів повинні бути найчіткіше регламентовані з метою захисту економічних інтересів як споживачів, так і суб'єктів господарської діяльності – організаторів електронної торгівлі.

Підвищення рівня логістичного потенціалу, повна реалізація логістичних можливостей, розробка і запровадження логістичної стратегії на основі довгострокового планування робіт - це далеко не повний перелік тих переваг, які отримають промислові підприємства, запроваджуючи електронну логістичну систему. Це дозволить значною мірою реалізувати величезний логістичний потенціал України, перетворити логістику в галузь національної економіки, яка допоможе підприємствам нашої країни стати більш конкурентоспроможними та прибутковими.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Чухрай Н.І., Гірна О.Б. Розвиток логістики в умовах Економіки/ Н.І. Чухрай, О.Б.Гірна // Логістика: [збірник наукових

праць] / відповідальний редактор Є. В. Крикавський. - Львів : Видавництво Національного університету "Львівська політехніка", 2008. - 340 с. - (Вісник Національного університету "Львівська політехніка" ; № 623). - С. 272-278.

2. Райнов М.В. Логистика электронных закупок : диссертация... канд. экон. наук : 08.00.05 Москва, 2007 144 с.

3. Palonka J., Narzędzia Technologii Informacyjnej wykorzystywane w logistyce w e-gospodarce, [w:] Systemy Wspomagania Organizacji pod red. M. Pankowskiej, T. Porebskiej-Miac i H. Sroki, Wydawnictwo AE w Katowicach, Katowice 2008.

4. Zak J. Elektroniczna platforma logistyczna (e-logistyka) [Електронний ресурс]: Poznań, 23-25 listopada 2005 r. [Режим доступу]:

5. [2, с. 34]Płaczek E. New challenges for logistics providers in the e-business era. [Електронний ресурс]: 2010, Log Forum 6, 2, 6 [Режим доступу]: http://www.logforum.net/pdf/6_2_6_10.pdf.

6. Auramo J., Aminoff A., Punakivi M.: Research agenda for e-business logistics on professional opinions: International Journal of Physical Distribution & Logistics Management; 2002; 32, 7; ANI/INFORM Global.

7. Groznik Aleš E-logistics: informatization of Slovenian transport logistics cluster = E-logistika : informatizacija transportno logističnega grozda / Aleš Groznik, Andrej Kovačič. - Ljubljana : Ekonomska fakulteta = Faculty of Economics, 2004.

8. Gunasekaran A., E.W.T. Ngai(2003), International Journal of Physical Distribution & Logistics Management, Volume: 33 Issue: 9; 2003 Research paper (pp. 825 - 842).

9. Young Hae Lee and Sook Han Kim. (2002). Production-distribution planning in supply chain considering capacity constraints. Computers & Industrial Engineering 43, Issues 1–2, 1 July 2002, Pages 169-190.

Москаленко Марія Володимирівна,
студентка групи ОМЛ-18-1
ННІ економіки, оподаткування та
митної справи

Науковий керівник:

Пашко П. В.,
доктор економічних наук, професор

СУТНІСТЬ МИТНОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ ТА ЇЇ ОСОБЛИВОСТІ НА СУЧАСНОМУ ЕТАПІ

Постановка проблеми. Митна політика належить до найважливіших державних політик, яка історично виникла з розвитком міжнародної торгівлі. Завдяки процедурам оподаткування вона виконує важливу роль у зовнішньоекономічній діяльності країни, адже надходження коштів від адміністрування митних платежів є одними з основних джерел наповнення дохідної частини державного бюджету.

Актуальність цього дослідження пов'язана з тим, що сьогодні, незважаючи на важливість митної політики в економічному житті країни, у сучасних наукових працях, присвячених цій темі, немає єдиного підходу щодо її сутності, особливостей провадження за соціально-економічних умов, в яких нині перебуває Україна.

Аналіз останніх досліджень. Дослідженню митної політики присвячені праці таких вітчизняних науковців, як: І. Г. Бережнюк, Д. О. Гетманцев, П. В. Герасим'юк, Н. П. Злепко, С. Г. Войтов, Г. Я. Глуха, О. П. Гребельник, Ю. О. Голинський, С. В. Шевчук та ін.

Метою статті є визначення сутності митної політики та її місця в системі економічної політики України на сучасному етапі розвитку.

Виклад основного матеріалу. Митний кодекс України подає таке визначення митної політики – це система принципів та напрямів діяльності держави у сфері захисту митних інтересів і забезпечення митної безпеки України, захисту внутрішнього ринку, регулювання зовнішньої торгівлі, розвитку економіки України та її інтеграції до світової економіки. При цьому митна політика є складовою частиною державної економічної політики [1, с. 34].

Саме поняття «митна політика» має такі два складники, як «мито» і «політика». Тобто, беручи за основу поєднання цих понять у терміні «митна політика», її можна розглядати як діяльність держави з

питань справляння мита. Подібне визначення щодо сутності митної політики наведено в тлумачному словнику економічних термінів – це митне регулювання шляхом зміни порядку стягування державною грошових зборів через мережу митних установ із товарів, майна та цінностей під час перетину ними кордону країни [2, с. 267].

На сьогодні в науковій літературі мито розглядається саме як податок, досліджується або його фіскальна функція, або регулювальна, проте існують й альтернативні погляди. Так, Д. О. Гетманцев, розглядаючи мито з правової точки зору, відносить його не до податків, а до зборів, проте водночас із цим він зазначає, що його економічна сутність полягає в регулюванні зовнішньоторговельного обігу з метою захисту національного виробника [3, с. 76].

Слід відзначити, що розвиток вітчизняної економіки під час розбудови і модернізації промисловості в значній мірі залежить від стану захищеності національного виробника від конкуренції зарубіжного виробництва з більш технологічною та сучасною продукцією. Зважаючи на це, мито має всі ознаки інструменту, що з одного боку заохочує ввезення на митну територію України високотехнологічного виробничого обладнання, а з іншого – дає змогу вітчизняним виробникам конкурувати з іноземною аналогічною продукцією під час створення і розвитку нових підприємств [4, с. 148].

Розглянемо, як у науковій літературі трактується поняття «митна політика». Так, І. Г. Бережнюк [1] вважає, що митна політика є складовою зовнішньоекономічної політики. На думку Н. П. Злепка, митна політика є симбіозом зовнішньоекономічної та фінансової політики та ієрархічно є нижчою за них [5, с. 9]. Б. А. Кормич тлумачить митну політику з позиції синонімічного ряду і вважає такі категорії, як «митна політика», «зовнішньоекономічна (або зовнішньоторговельна) політика» синонімами. С. Г. Войтов ототожнює митну та зовнішньоторговельну політику, а зовнішньоекономічну вважає значно ширшою за структуру [6, с. 266].

Інші автори позиціонують дефініцію в різновекторному напрямі: від «системи принципів та напрямів діяльності» до «комплексу заходів» і «умов провадження зовнішньої і внутрішньої економічної політики країни». Так, на думку Г. Я. Глуха [7 с. 23], термін «митна політика», що на сьогодні виокремлений у Митному кодексі України, є більш точним і повним, ніж термін «державна політика у сфері державної митної справи», який був зазначений у попередній редакції.

Тому що, як зазначає автор, державна політика у сфері державної митної справи за своєю назвою більше відображає певну сферу діяльності держави, аніж її важливу регуляторну функцію в певній сфері.

О. Гребельник митну політику визначає таким чином: провадження зовнішньої та внутрішньої економічної політики держави, що ґрунтується на виборі оптимальної моделі її взаємовідносин зі світовою системою господарювання: вільна торгівля, протекціонізм чи їх гармонійне поєднання [8, с. 23].

На думку Ю. О. Голинського [9, с. 746], митна політика є частиною зовнішньоторгівельної і покликана захищати національні економічні інтереси та забезпечувати раціональне використання інструментів державного регулювання на території країни.

Отже, вважаємо, що в загальному розумінні митну політику слід сприймати як певний комплекс заходів, які спрямовані на забезпечення ефективного функціонування митних кордонів держави і захист її національних інтересів у зовнішньоекономічній сфері.

Метою митної політики є створення такого рівня зовнішньоекономічної діяльності, при якому буде можливо досягти сталого розвитку високотехнологічних галузей вітчизняної промисловості на світових ринках, конкурентоспроможності продукції національних виробників, а також відсутності залежності країни від будь-яких іноземних товарів.

Слід відзначити, що кожна країна визначає поняття «митної політики» відповідно до особливостей її територіального розміщення, обсягу товарообігу з іншими країнами, діяльності суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності та органів державного управління тощо.

Наприклад, законодавством США митну політику визначено як оптимальну конфігурацію цілей, функцій, принципів та напрямів ведення митної справи. ЄС закріпив термін «митна політика» як складову частину внутрішньої та зовнішньої політики країни, яка здійснюється в рамках відповідних закріплених законодавством інституцій [10, с. 71].

Українське законодавство розглядає митну політику як підсистему державної економічної політики. Митна політика, відповідно до її визначення, повинна забезпечити такий рівень інтеграції країни до світової економіки і долучення її до процесів міжнародної торгівлі, при якому буде дотримано сталий розвиток економіки та вітчизняного товаровиробника.

Сьогодні можна визначити такі базові функції митної політики [11, с. 17]:

- фінскальна, зміст якої полягає в наповненні державного бюджету за рахунок стягнення різних мит та податків під час переміщення товарів через митний кордон України. Також фінскальна функція полягає в здійсненні валютного, грошово-вексельного контролю, контролю за визначенням митної вартості товарів тощо;

- економіко-регуляторна функція передбачає вплив з боку державних органів влади на зовнішньоекономічні відносини за допомогою економічних та адміністративних засобів для регулювання цих відносин з метою забезпечення національних інтересів та інтересів вітчизняних виробників, створення для них сприятливих умов, виконання міжнародно-правових зобов'язань держави, забезпечення виконання державної політики у сфері економіки. Регулювання зовнішньоекономічних відносин здійснюється шляхом встановлення ставок мита та митних зборів, квотування, ліцензування, сертифікації і встановлення інших нетарифних обмежень;

- захисна функція митної політики полягає в захисті країни від зовнішніх та внутрішніх загроз і включає в себе: забезпечення національної безпеки країни, захист внутрішнього ринку, створення умов для підтримання законності щодо порядку переміщення товарів та транспортних засобів через митний кордон України, захист інтересів споживачів, захист прав інтелектуальної власності, боротьбу з контрабандою і порушеннями митних правил, сприяння антимонопольній політиці держави, сприяння забезпеченню екологічної безпеки, проведення заходів антикорупційного характеру, тощо. Важливими складовими захисної функції є: адміністративно-процесуальна (притягнення до відповідальності тих осіб, які здійснили адміністративні правопорушення у сфері митної справи); кримінально-процесуальна (проведення розслідування у справах, що належать до компетенції митних органів); оперативно-розшукова (проведення оперативно-розшукової діяльності для виявлення, припинення, розкриття злочинів, що належить до компетенції митних органів) [11, с. 18];

- контрольно-організаційна функція полягає у формуванні умов та порядку переміщення товарів і транспортних засобів через митний кордон України та їх практична реалізація за рахунок проведення митного контролю та митного оформлення, видачі дозвільних документів; погодження на відкриття вантажних митних комплексів; ефекти-

вного використання заходів класифікаційного та верифікаційного контролю; здійснення експертних досліджень; видачі свідоцтв; затвердження переліку документів, які подаються під час митного оформлення; визначення підприємств, які мають режим митного сприяння, запровадження механізмів попередньо-визначального і постінспекційного контролю тощо;

– інформаційно-статистична функція виникла в результаті розвитку комунікаційно-інформаційних технологій, що дало можливість реалізувати on-line спілкування митних органів з підприємствами-суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності за допомогою електронного декларування та отримання результатів митного оформлення через мережу інтернет. Світовий досвід свідчить, що використання електронних інформаційних систем спрощує митні процедури при постачанні товарів для ввезення та вивезення з території країни, зменшує ризики порушення міжнародної безпеки. Важливою складовою інформаційно-статистичної функції є організація збирання, зберігання інформації про результати митного контролю та митного оформлення, обмін інформацією з торговими партнерами, обмін інформацією з іншими державними органами, автоматизація процесу аналізу та регулювання митних ризиків тощо;

– міжнародно-політична функція полягає в забезпеченні міжнародно-інтеграційного процесу, здійсненні міжнародно-правових заходів розвитку міжнародного митного співробітництва, залученні організаційної та фінансової допомоги для розвитку митної справи. Невтручання митних органів у внутрішньодержавні політичні процеси сприяє стабілізації політичної ситуації в країні.

Сучасна митна політика України у своєму розвитку пройшла через такі етапи:

– 1991-1993 рр. – перший етап. Для цього етапу був характерний контроль за зовнішньоекономічною діяльністю підприємств;

– 1994-1995 рр. – другий етап. Цей етап спрямовувався на наповнення державного бюджету України шляхом оподаткування зовнішньоекономічної діяльності;

– 1996-1998 рр. – третій етап. Цей етап був спрямований на захист вітчизняного товаровиробника від конкуренції з іноземною продукцією;

– 1999 р. – теперішній час – четвертий етап. Важливим завданням цього етапу є удосконалення системи тарифного регулювання зов-

нішньої торгівлі відповідно до загальносвітових і європейських стандартів; дотримання зобов'язань взятих на себе в рамках участі у СОТ; впровадженням у дію Угоди про асоціацію між Україною і ЄС [12].

Наразі митна політика зводиться до забезпечення її виконання по всій території країни, удосконалення нормативно-правової бази, координації дій усіх підрозділів державної митної служби України на виконання пріоритетних напрямів діяльності, взаємодії та тісної співпраці із зарубіжними митними органами. Держава захищає внутрішніх товаровиробників шляхом встановлення ставки ввізного мита, а при заповненні внутрішнього ринку окремими видами товарів вона, навпаки, надає експортні пільги виробникам цих товарів, що впливає на підвищення рентабельності зовнішньоекономічної діяльності.

Здійснюючи митну політику, наша держава, спираючись на світовий досвід, повинна відмовлятися від переважання тарифних обмежень і переходити в більшій мірі до нетарифного регулювання. З цією метою, на нашу думку, необхідно удосконалити вітчизняне законодавство відповідно до європейського та світового рівня.

Сьогодні митна політика України характеризується певними недосконаlostями та проблемами, свідченням чого є такі фактори впливу на неї: велика кількість правопорушень у сфері інтелектуальної власності; суттєва частка товарів у загальному обсязі товарообороту переміщуються або з приховуванням інформації від митниці, або контрабандно; наявність окремих корупційних і шахрайських схем у системі державного управління митною справою; невідповідність системи митного контролю сучасним стандартам пропускнуої спроможності; значний обсяг тінізації зовнішньоекономічної діяльності тощо [13, с. 50].

Вважаємо, що для удосконалення митної політики необхідно вирішити такі завдання:

- удосконалити законодавчу базу;
- поглибити інформаційно-комунікативну співпрацю між країнами в розрізі удосконалення митного моніторингу та контролю здійснення митних процедур;
- переорієнтувати та реформувати митну систему в бік зниження витрат часу та вартості оформлення документів та здійснення митного догляду під час імпорту/експорту для покращення позицій країни в міжнародних рейтингах;

– визначити концептуальне бачення місця митної безпеки та митних інтересів у розрізі забезпечення національної безпеки та національних інтересів з подальшим відображенням і закріпленням механізмів їх реалізації у стратегічних програмах економічного розвитку України [14, с. 2].

Виконання цих завдань сприятиме адекватному та сучасному відображенню ролі митної служби України в нинішньому соціально-економічному дискурсі, а також дасть можливість повноцінно й ефективно реагувати на глобальні виклики в сфері захисту митних інтересів країни.

Висновки. Проаналізувавши сутність митної політики та її сучасний стан в Україні, бачимо, що існують певні реальні проблеми та дисбаланси в національній економіці, які негативно впливають на зовнішньоекономічну діяльність. Проте на нинішньому етапі розвитку національної митної політики тривають процеси її удосконалення відповідно до європейських норм. Тому перспективним напрямом подальшого удосконалення митної політики є уніфікація національного митного законодавства і його поступове наближення до світових норм.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бережнюк І. Г. Митне регулювання України: національні та міжнародні аспекти : монографія. Дніпропетровськ : Академія митної служби України, 2009. 543 с.
2. Економіка: від А до Я: Понятійно-термінол. слов. / О. В. Куроченко, М. А. Копнов, В. П. Сладкевич та ін. К. : ДП «Видавничий дім «Персонал», 2008. 368 с.
3. Гетманцев Д. О. До питання про місце мита в системі оподаткування. Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія : Юриспруденція. 2013. Вип. 6–2(2). С. 75–77.
4. Герасимюк П. В. Сутність та історичні передумови виникнення митної політики. Причорноморські економічні студії. 2018. Вип. 32. С. 146-152.
5. Злепко Н. П. Мито як фінкальний ресурс державного бюджету та інструмент фінансової політики : дис. ... кандидата екон. наук : 08.04.01 / Тернопільська академія народного господарства. Т., 2005. 251 с.

6. Войтов С. Г. Методологія дослідження та сутнісна детермінація категорії митно-тарифного регулювання. Вісник Академії митної служби України, Серія: «Економіка». 2012. № 2(48). С. 60-68.
7. Глуха Г. Я. Митна політика як фактор економічного зростання країни. Проблеми економіки. 2012. № 3. С. 20-25.
8. Гребельник О. Митна справа : підручник. 4-те вид., оновл. та доповн. К. : Центр учбової літератури, 2014. 472 с.
9. Голинський Ю. О., Муляр В. В. Митна політика та її вплив на менеджмент зовнішньоекономічної діяльності. Молодий вчений. 2018. № 10(2). С. 745-748.
10. Митна політика та митна безпека України : монографія / за заг. ред. П. В. Пашка, І. Г. Бережнюка. Хмельницький : ПП. Мельник А.А., 2013. 338 с.
11. Пашко П. В. Функції митної політики Функції митної політики. Дніпропетровськ. Вісник АМСУ. 2009. № 1(41). С. 16-22.
12. Стирнік Г., Базилук Я. Сучасні тенденції реалізації митної політики України. URL: <http://www.niss.gov.ua/Monitor/Juni/3.htm>.
13. Шевчук С. В., Мискін Ю. І. Митна політика як важлива складова забезпечення митних інтересів держави. Формування ринкових відносин в Україні. 2018. № 7-8. С. 45-51.
14. Пашко П. В., Пашко Д. В. Удосконалення митної справи в Україні. Товарознавство і торгівельне підприємництво: стан, проблеми, перспективи. Міжнародна науково-практична конференція. Київ, 2013. С. 2.

Николишин Роман Олегович,
студент групи ОМЛ-18-1
ННІ економіки, оподаткування та
митної справи

Науковий керівник:
Пашко Павло Володимирович,
д.е.н., професор кафедри митної
справи

АНАЛІЗ ЕФЕКТИВНОСТІ ДІЯЛЬНОСТІ МИТНИХ СКЛАДІВ

Постановка проблеми. Модернізація митної інфраструктури, яка включає митні склади спрямована на створення ефективного механізму митного адміністрування, що дозволить підвищити швидкість взаємодії між учасниками зовнішньої торгівлі і якість всього спектру митних послуг за рахунок скорочення часу митного оформлення, спрощення механізму оплати митного обслуговування, збільшення пропускну здатності митних пунктів.

Метою статті є дослідження діяльності митних складів та вироблення обґрунтованих пропозицій щодо вдосконалення ефективності надання послуг у галузі митної справи.

Виклад основного матеріалу. Мета господарської та комерційної діяльності більшості посередницьких структур на ринку митних послуг – це всебічне вивчення, аналіз та задоволення постійно зростаючого попиту суб'єктів ЗЕД у всіх видах митних послуг. Характерною рисою їх роботи в умовах конкуренції на ринку є розробка політики комплексного вирішення проблем складування та поєднаних з ними проблем. Споживачі визначають вимоги до виконавців митних послуг, головними з яких є: створенні умов для зберігання товарів; зниженні логістичних витрат з переміщення товарів через державний митний кордон України.

На ринку митних послуг спостерігається тенденція постійно зростаючих вимог із боку суб'єктів ЗЕД до більш високого рівня якості митних послуг. Ефективність зберігання товарів на митних складах полягає у дотриманні встановленого законодавством порядку їх перебування під митним контролем, яка забезпечується та гаранту-

ється митним контролем, а також встановленням відповідальності за порушення умов зберігання товарів, митного законодавства.

Удосконалення митного обслуговування безпосередньо залежить від підвищення рівня якості послуг, митних послуг з урахуванням інтересів учасників зовнішньоторговельної діяльності. Виділимо сукупність факторів, що впливають на якість митних послуг при зберіганні товарів на митних складах: праця персоналу митного складу та митних органів; нормативне забезпечення діяльності митних органів та осіб, які надають послуги митного складування; матеріально-технічне та інформаційне (програмне) забезпечення діяльності митних органів та персоналу митного складу; інформаційне забезпечення учасників ЗЕД.

Важливим елементом підвищення якості та зниження ризиків може служити опора на міжнародний стандарт якості («петля якості» - 130-9000), що являє собою сукупність всіх етапів життєвого циклу митної послуги від її визначення до реалізації в процесі митної діяльності. Ці етапи включають: маркетинг митної діяльності; проектування митної послуги; підготовку і розробку митної технології; матеріально-технічне забезпечення реалізації митної послуги; здійснення (реалізація); контроль за якістю її виконання; аналіз ефективності застосування; коригування змісту митної послуги (далі - повторення циклу).

В Україні реалізуються заходи щодо підвищення якості надання митних послуг в рамках міжнародних стандартів ISO серії 9000:2015 «Системи менеджменту якості». Національний Стандарт ISO 9000:2015 визначає систему якості як організаційну структуру за процедурами, процесами та ресурсами, які необхідні для здійснення адміністративного управління якістю. Функціонування даної системи можливе при умові забезпечення: відповідного сприйняття, розуміння персоналом системи; наявності необхідних ресурсів для її здійснення; запропонованих послуг, що задовольняють запити та побажання клієнтури; максимального зменшення впливу на оточуюче середовище; передбачення негативних наслідків та вчасна їх ліквідація. Відповідно до Стандарту ISO 9000:2015 в основу оцінки якості управління закладені принципи: «обов'язковість оцінки якості управління з метою контролю за ефективністю розвитку компанії; проведення оцінки якості управління на основі сукупності показників, що мають ієрархічну структуру; методичний підхід до оцінки якості управління, що врахо-

вує зміни умов діяльності підприємства; практичність підходу до оцінки якості управління» [1].

Ефективність функціонування митних складів визначається показниками: «ймовірність виявлення порушень митного законодавства; своєчасне виявлення строків тимчасового зберігання, стану збереження товарів (дотримання температурного режиму, товарознавчої сумісності, своєчасність виявлення зіпсованих, пошкоджених товарів тощо)» [2].

При визначенні ефективності функціонування митного складу і розрахунку її параметрів вирішальну роль відводять обґрунтованому вибору критеріїв оптимізації. «Відповідно до критеріїв оптимізації складська інфраструктура повинна бути пристосована для реалізації мети функціонування логістичної системи товароруху, елементом якої вона є, що може проявлятися як ефективність логістичного управління, яка характеризується трьома показниками: величиною очікуваного корисного ефекту, імовірністю його досягнення і витратами ресурсів на досягнення цього ефекту» [3].

Показники інтенсивності функціонування митних складів включають складський товарообіг, що характеризує кількість відпущених товарів за відповідний період (місяць, квартал, рік). Система показників може бути доповнена також й іншими критеріями і показниками ефективності в залежності від цілей аналізу, синтезу або управління складськими системами. Зокрема, ефективність діяльності митних складів полягає в зменшенні ризику прийняття необґрунтованих помилкових рішень щодо надання послуг зі зберігання товарів. Для оцінки даних митних послуг пропонуємо наступну формулу:

$$K_p = P / ПР \quad (1)$$

Р - кількість припинених попередніх рішень митного органу за певний період, одиниць;

ПР - кількість попередньо прийнятих рішень за певний період, одиниць.

Розрахунок формули дозволяє визначити величину припинених попередньо прийнятих рішень щодо використання підроблених документів (про класифікацію товарів (УКТ ЗЕД), або про країну походження товарів в силу певних причин тощо). Це означає, що митний орган не провів якісну перевірку митних документів, поданих суб'єктом зовнішньоекономічної діяльності. При цьому, ефективність надання послуг і її рівня зростання можливі, якщо коефіцієнт K_p праг-

не або дорівнюватиме нулю, відповідно, результативно буде проводитись діяльність митного органу з надання послуг.

Для оцінки дій зі зберігання товарів на митних складах скористаємось показником, що дозволяє розрахувати ефективність використання корисного об'єму складського приміщення [4, с. 63]:

$$K_x = \frac{\sum_{n=1}^k V_{fn} \times t_n}{V_o \times t_o}, \quad (2)$$

де K_x - коефіцієнт використання корисного простору приміщення митного складу; V_{fn} - фактичний обсяг товарів, що підлягають зберігання на митному складі, в n -му періоді, m^3 ; t_n - термін n -ого періоду, днів; n - місяць, рік; k - кількість періодів; t_o - кількість днів в році; V_o - корисний об'єм митного складу, m^3 . Для оцінки задоволення потреб декларантів в зберіганні товарів на митних складах використаємо формулу 3:

$$K_b = \Pi / T, \quad (3)$$

де K_b - коефіцієнт безповоротно втрачених товарів з вини утримувача митного складу; Π - сума безповоротно втрачених товарів з вини утримувача митного складу в рік, тис. грн.; T - загальна величина (сума) товарів, підлягають зберігання в рік, тис. грн.

Коефіцієнт безповоротно втрачених товарів з вини утримувача складу характеризує втрати власників товару (декларантів) в результаті дій або бездіяльності утримувача митного складу при зберіганні товарів.

Положення Митного кодексу України передбачають отримання дозволу митного органу на відкриття митного складу, тому можна оцінювати дану державну митну послугу з позиції декларанта за допомогою формули:

$$K = O : P \quad (4)$$

де K - коефіцієнт завершеності отримання дозволів митного органу; O - кількість відмов (необґрунтованих) у видачі дозволу, одиниць; P - загальна кількість виданих дозволів, одиниць.

Розрахунок коефіцієнту завершеності отримання дозволів митного органу, дозволяє визначити, величину необґрунтованих відмов при видачі дозволів на відкриття митного складу на загальну їх кількість. «Ефективність надання послуги, зростання її рівня і результативності послуг можливі, якщо значення коефіцієнта прагне або дорівнюватиме нулю» [4].

Таким чином, застосування приведеної системи показників дозволить митним органам та учасникам зовнішньоторговельної діяльності визначити ефективність послуг, що надаються митними органами при забезпеченні високого рівня їх якості. Критерієм оцінки ефективності діяльності митного складу повинно бути поєднання рентабельності з високою якістю складського обслуговування. Найбільш значними характеристиками при оцінюванні якості наданих послуг є наступні: надійність (забезпечення гарантій виконання послуги точно в строк); відповідальність (бажання і готовність персоналу в наданні послуг); закінченість (наявність навиків та необхідних знань персоналу при виконанні технологічного процесу по наданню послуг); доступність (легкість встановлення контактів); безпека (відсутність ризиків та недовіри з боку споживачів послуг, а також забезпечення пожежної, екологічної, санітарно-епідеміологічної та інших видів безпеки); ввічливість (люб'язність, коректність персоналу); взаєморозуміння; середовище (інтер'єр, обладнання, зовнішній вигляд персоналу, відношення до людей) тощо» [4].

Представляється можливим звернутися до зарубіжного досвіду визначення ефективності в США - референсна модель Federal Enterprise Architecture Reference Ontology Models (FEA RMO). Відмінною особливістю даної моделі є використання для оцінки ефективності ділових процесів та інших видів діяльності цілої системи показників під загальною назвою «Productivity & Efficiency», - «...обсяг роботи, виконаний за одиницю часу і співвіднесений з використаними ресурсами» [5].

Висновки. Формування ефективної системи управління якістю в посередницьких структурах митної сфери має базуватися на стандартах і професіоналізмі фахівців. Незважаючи на достатню жорстку регламентацію митної діяльності міжнародних стандартів доцільно використовувати нововведення як засіб отримання певних конкурентних переваг посередницьких підприємств митної сфери.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Системи управління якістю основні положення та словник (ISO 9000:2015, IDT) . URL: <file:///C:/Users/Home/Downloads/downfile.pdf>
2. Дыбская, В. В. Логистика складирования для практиков [Текст] / В. В. Дыбская. – Москва: Альфа-Прес, 2005. – 208 с.

3. Логистика: Учебник / Под ред. Б.А. Аникина. – Москва: ИН-ФРА-М, 2005. – 368с.

4. Матвеева О.П. Методические подходы к оценке эффективности государственных таможенных услуг // Вестник Белгородского университета потребительской кооперации. - 2009, № 4.-С. 62-66.

5. FEA Consolidated Reference Model Document. URL: <http://www.topquadrant.com/docs/whitepapers/TQFEARMO.pdf>

Петренко Василь Олександрович,
студент групи ОМЛ-18-1

*ННІ економіки, оподаткування та
митної справи*

Науковий керівник:

Тучак Тетяна Володимирівна,
*к.е.н., доцент, доцент кафедри
податкової політики*

ПРОЦЕДУРИ ТА ОСОБЛИВОСТІ РЕАЛІЗАЦІЇ МИТНОЇ ЛОГІСТИКИ СУБ'ЄКТІВ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

***Анотація.** В даній статті висвітлено актуальні питання пов'язані з митною логістикою для суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності. Досліджено процедури та особливості реалізації митної логістики суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності.*

***Ключові терміни і поняття.** Митна логістика, Митний кодекс, зовнішньоекономічна діяльність.*

Постановка проблеми. Сучасне правове поле в сфері митного регулювання характеризується надзвичайно великою кількістю постійно змінних законодавчих актів, а також численними протиріччями в цих актах. У той же час митними органами використовується досить результативний набір інструментів для знаходження підприємств, які мінімізують податки, включаючи митні платежі. Закріплення на законодавчому рівні механізмів стягнення з суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності (ЗЕД) несплачених податків, а також штрафних санкцій

значно збільшує митні ризики, що виникають в ході проведення зовнішньоекономічних операцій.

Митні ризики, які не виявлені вчасно, можуть привести до значного зниження планованого прибутку підприємства від зовнішньоторговельних операцій, зниження його конкурентоспроможності, виникнення відповідальності за несплату податків і невиконання договірних зобов'язань.

Мета дослідження. Визначити процедури та особливості реалізації митної логістики суб'єктів ЗЕД.

Ступінь дослідження проблеми. Митній логістиці та її аспектам приділяли свою увагу такі наукові діячі як Егоров О.Б., Шейко А.П., Стаханов Д.В., Баязітов Л.Р., Стаханов В.Н., Смирнов І.Г., Федоренко Р.В., Пономарьова Н.В., Платонов О.І., Столяр Т.В., Міщенко І. В., Гужевська Л.А. та інші.

Виклад основного матеріалу. Розвиток сучасних засобів транспорту, інформаційних систем, систем зв'язку та телекомунікацій відкриває значні можливості для швидкого поширення інформації, технологій, товарів і фінансових ресурсів. Сучасна економіка рухається від ринку виробника до ринку покупця. Здатність виробника, посередника враховувати індивідуальні потреби споживачів при виробництві, надання послуг, торгівлі і системі планування є вирішальним фактором конкурентоспроможності вітчизняних підприємств, що займаються ЗЕД.

Застосування принципів логістики в ЗЕД підприємств гарантує вирішення завдань забезпечення матеріальними, фінансовими та інформаційними ресурсами, поставки товарів з одночасною оптимізацією витрат і підвищенням ефективності зовнішньоекономічних операцій. Це безпосередньо пов'язано з завданнями прогнозування, оцінки ризиків ЗЕД, оптимізації поставок і матеріально-виробничих запасів, завданнями інформаційної та фінансової підтримки, опрацювання питань митного оформлення та митного контролю і т.д.

ЗЕД повинна здійснюватися організацією з дотриманням законодавства України по питанням державної митної справи, а також цивільного, валютного та податкового законодавства. Слід зазначити, що введення нової редакції Митного кодексу України істотно вплинуло на організацію ЗЕД підприємства

Зокрема, можливість проведення безпідставних перевірок товарів істотно обмежена, положення про умови перевірок, що проводять-

ся митними органами (постаудит), були переглянуті з максимальним урахуванням положень Податкового кодексу України. запроваджено інститут уповноваженого оператора економічної діяльності і врегульовано його статус, встановлені формальності для отримання, відкличання а також призупинення такого статусу. Але велика кількість інших питань, пов'язаних зі спрощенням митних формальностей, ще не вирішені.

Головною метою використання митної логістики суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності є вирішення питань, які пов'язані з виконанням митними органами державної митниці при переміщенні товарів через митний кордон України для зовнішньоекономічних операцій підприємств з метою прискорення і здешевлення їх реалізації.

При виконанні митних процедур у суб'єктів ЗЕД найчастіше бувають такі загальні проблеми:

- Суб'єкт ЗЕД потрапляє під профілі ризику в АСАУР (автоматизована система аналізу і управління ризиками) і в подальшому митні органи приймають заходи з мінімізації ризиків.
- Контракт або певна поставка товару за контрактом потрапляє під профілі ризику АСАУР і в подальшому митні органи приймають заходи з мінімізації ризиків;
- Митні органи відмовляються від прийняття документів або договору на митне оформлення;
- Митні органи не дозволяють ввезення або вивезення транспортних засобів, товарів;
- Велике очікування на митне оформлення, що тягне за собою додаткові витрати на зберігання товару на СТЗ (склад тимчасового зберігання), поділ партії товару на окремі товари за певною класифікацією, переоформлення документів тощо;
- Огляд транспортного засобу або товару, що пред'явлений митному органу, який можливо потягне за собою додаткові витрати на вивантаження-навантаження товару, відновлення товарного вигляду відкритих упаковок тощо
- заміна митним органом коду товарів або транспортних засобів за УКТЗЕД які заявив суб'єкт ЗЕД; при цьому можуть збільшитись нараховані митні платежі; та ін. [5].

Як відомо, основним принципом і методом логістики є знаходження оптимальних управлінських впливів на господарські об'єкти при заданих умовах їх функціонування. Пошук оптимальних управ-

лінських впливів включає в себе формалізацію цілей економічної діяльності (побудова цільових функцій критеріїв оптимізації) або встановлення відносин переваг в діапазоні можливих результатів.

Основою логістичної функції митної діяльності є організація митного оформлення товарів, яка об'єднує процеси реалізації митних режимів, пов'язаних з фізичним переміщенням товарів зовнішньої торгівлі через митний кордон.

Митна логістика - це нова науково-практична сфера, яка об'єднує дві державно-економічні сфери, які є надзвичайно важливими для розвитку України як незалежної держави так і євроінтеграційного курсу, а саме логістики і митниці.

Логістика повинна забезпечувати узгодженість матеріальних (товарних), інформаційних та фінансових потоків в митній діяльності, зразкову технологію перевезення товарів через митний кордон для прискорення цього процесу, а також виробляти стандартні логістичні вимоги як для митних режимів (тобто стосовно митниці) так і для учасників зовнішньоекономічної діяльності.

Таким чином, логістична функція митної справи включає дві складові:

1) митну діяльність транспортно-логістичних компаній – як українських так і іноземних, які діють в Україні.

2) логістизацію процесу митної переробки вантажів [3];

Перший напрямок заснований на аналізі митно-логістичних потоків, тобто логістичних (товарно-інформаційних-фінансових) потоків, які пов'язані з перетином митного кордону України зовнішньоторговельними потоками і справлянням відповідних митних зборів і платежів.

Тому основою митно-логістичних потоків є зовнішньоторговельні потоки, які мають транскордонний, транзитний характер. До них відносяться вхідні (імпортні) і вихідні (експортні) типи потоків. Вони супроводжуються інформаційними потоками:

- вхідні (від центрального органу до митниці),
- вихідні (від митниці до центрального органу),
- супровідні (документи на товар);

Фінансові потоки, зі свого боку, є вихідними (передача мита до бюджету) і вхідними (державне фінансування митниці). Митна логістика є досить новим науково-практичним напрямком, яке в найбільш загальному сенсі представляє теорію і практику підвищення ефектив-

ності митного адміністрування України за допомогою оптимізації управління зовнішньоекономічними (експортно-імпортними) потоками.

Митна логістика, тобто впровадження логістичних методів і засобів в свої інструменти, являє собою безперервний процес, який охоплює всі компоненти цього багатогранного виду державної діяльності, в першу чергу процедури митного контролю. Однак здійснення логістичного підходу до митного регулювання ЗЕД, який закріплений в Митному кодексі України, можливе лише за наявності належної нормативної бази [1].

Митна адміністрація має співпрацювати (в різних формах) з діловими партнерами, щоб визначити загальні вигоди, які можуть бути отримані шляхом спільної участі в безпечному ланцюгу поставок. Митна адміністрація повинна документально оформити ті відчутні пільги, які вона планує надати (в рамках своїх повноважень) своїм зацікавленим діловим партнерам по безпечному ланцюгу поставок товарів [2].

Висновок. Таким чином, митна логістика суб'єкта зовнішньоекономічної діяльності як науковий напрям може допомогти підприємству відповісти на питання: «Як мінімізувати митні ризики і підвищити ефективність зовнішньоторговельної операції?». Митна логістика суб'єкта ЗЕД є підсистемою логістики підприємства. Це допоможе компанії вирішити два завдання одночасно: ефективний контроль витрат на митне оформлення з метою їх зниження; досягнення високої якості процесів поставки, виробництва, маркетингу і післяпродажного обслуговування для досягнення конкурентоспроможності суб'єкта ЗЕД.

Можна також стверджувати, що логістизація митних процедур в Україні триває, більше того, в цьому напрямку має бути зроблено набагато більше, ніж вже зробили. Поряд з недосконалістю законодавчої бази в цій галузі, однією з проблем залишається неготовність митної служби застосовувати норми і стандарти митного регулювання, заявлені в більшості країн світу, спрямовані на підвищення привабливості прозорості і чесної зовнішньоекономічної діяльності через скорочення часових, бюрократичних та матеріальних витрат суб'єктів ЗЕД, при перетині кордону України, а також небажання самих суб'єктів приймати митницю як партнера, а не як ворога.

У той же час, як ми бачимо, спостерігається позитивна динаміка, яка призводить до значних досягнень в області поліпшення реалізації національної митної справи.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Митний кодекс України: Закон України від 11 лип. 2002 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2012. – № 38-39. – Ст. 288.
2. Міщенко І. В. Митна логістика в Україні: поняття та перспективи розвитку / І. В. Міщенко // Митна справа. – 2009. – № 2. – С. 26-29.
3. Смирнов І.Г. Митна логістика: компонентна структура/ І.Г. Смирнов // Наук. вісник Волинськ. держ. ун-ту ім. Лесі Українки. – 2007. – №2. – С. 160-168.
4. Тучак Т. В. Особливості застосування митних режимів України в умовах інтеграції до ЄС / Т. В. Тучак, М. О. Могильська // Східна Європа: економіка, бізнес та управління. – 2018. – №6. – С. 52–55.
5. Процедури митної логістики суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності [Електронний ресурс]. – 2017. – Режим доступу до ресурсу: <https://pidruchniki.com>.

Рубаняк Анастасія,

студентка групи ОМЛ-18-1

ННІ економіки, оподаткування та митної справи

Науковий керівник:

Новицька Надія Володимирівна,

к.е.н., доцент

СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МИТНОЇ СПРАВИ В УКРАЇНІ

Актуальність сьогодення в галузі митної справи характеризується вирішенням двох основних завдань – безпеки та захисту національних економічних інтересів та безперервного контролю експортно-імпортних операцій та переміщенням товарів через державний кордон. Наскільки добре та ефективно митниця справляється зі своїми завданнями, залежить від доходів бюджету, а саме їх збільшення та прискорення міжнародної торгівлі.

Комплексне управління кордонами є важливим з точки зору підвищення ефективності реалізації державної політики у сфері безпеки державного кордону шляхом запровадження європейських стан-

дартів управління кордоном, що передбачає: «спільний патруль державного кордону; використання загальних механізмів обміну інформацією та аналізу ризиків; розвиток співпраці оперативних органів, розширення мережі та функцій контактних пунктів; організація спільної служби на морських та річкових ділянках» [1].

Митні правила України, як передумова успішного розвитку, вдосконалення та ефективної роботи митної галузі повинні базуватися на міжнародних стандартах. Їх головне завдання – не створювати перешкод для бізнесу, а, навпаки, залучати більш високі доходи до державного бюджету шляхом спрощення митних процедур [4].

Позиції нашої країни в рейтингах сприятливості умов міжнародної торгівлі залишаються досить низькими. Зокрема, за Індексом глобальної конкурентоспроможності Всесвітнього економічного форуму 2016 – 2017 рр. Україна посідає 104 місце, у світовій торгівлі за даними опитування Світового банку Doing Business 2016 Україна посіла 115 місце.

Україна належить до країн із середнім рівнем доходу. Для таких країн заходи щодо сприяння торгівлі повинні мати форму формальностей, а саме: спрощення та узгодження документів, автоматизація; удосконалення торгових процедур; якість державного управління; справедливе застосування закону; наявність інформації тощо.

Важливим аспектом розвитку митної справи в Україні є впровадження митного постаудиту у діяльність митних органів основна мета якого полягає у: «створенні прозорої митної системи, яка була б адекватною сучасним тенденціям світової торгівлі та належним чином захищала законні економічні права суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності та держави» [1]. Основними заходами для здійснення митного постаудиту в Україні є: розвиток професійної експертизи митних аудиторів; запровадження післяаудиторської перевірки, спрямованої на моніторинг виконання як тарифних, так і нетарифних заходів; використання результатів постаудиту для створення профілів управління ризиками та застосування їх під час подальших поставок.

Водночас митними пріоритетами зближення між Україною та ЄС є такі: «створення безпечних і безперешкодних умов для торгівлі; впровадження ефективної системи аналізу ризиків для боротьби з митними правопорушеннями; модернізація митної служби України» [3].

У 2012 році набула чинності Рамкова стратегія митного співробітництва між Україною та ЄС, ініціатором створення якої стала Європейська Комісія в 2011 році.

Своєю метою стратегія митного співробітництва визнавала практичну взаємодію між Україною та країнами ЄС в митній сфері. Суть даного проекту полягала в сприянні реалізації пріоритетів митної політики ЄС, щодо країн Східних сусідів. Першим основним елементом стратегії було визначено безпечність торговельних потоків, а саме створення швидких/спрощених процедур митного оформлення, розвиток системи уповноважених економічних операторів для спрощення торгівлі, удосконалення координації між прикордонними службами (інтегроване управління кордонами). Наступним комплексом заходів для досягнення відповідних пріоритетів міжнародного митного співробітництва стало управління ризиками та боротьба з шахрайством, який мав на меті розвиток управління ризиками та митного пост – аудиту, обмін попередньою митною інформацією, боротьба з шахрайством та зміцнення ролі митниці у захисті прав інтелектуальної власності. Третім елементом в системі Рамкової стратегії стали Інвестиції в модернізацію митниці (підтримка спрощення митних процедур, співпраця в розробці антикорупційної стратегії, удосконалення транзиту та участь у заходах в рамках програми «Митниця 2020»).

Важливим кроком у 2017 році є залучення представників іноземних компаній, що працюють на кордонах України з європейськими країнами, до співпраці у митній сфері. щоденні процеси – реєстрація та перевірка вантажів, проведення перевірок тощо. Через півроку фахівці зможуть дати конкретні рекомендації. Цей проект оплачується Агентством USAID з міжнародного розвитку [2].

Співробітництво України з Європейським Союзом, у митній сфері, в сучасних умовах глобалізації виступає як один із видів спільної діяльності держав, спрямованої на узгодження їх інтересів та досягнення спільних цілей у розв'язанні митних питань на основі загальновизнаних принципів і норм міжнародного права [5, с. 107].

Основними завдання митного співробітництва України на міжнародному рівні є:

- 1) забезпечення розвитку національного митного законодавства України шляхом імплементації до нього міжнародних норм. Оскільки, митне законодавство України потребує значних змін проведення яких наблизить його до світових стандартів;

2) підвищення рівня технічного забезпечення підрозділів митних органів України, від якого залежить показник ефективності дій митних органів України. Впровадження новітніх інформаційно-технологічних ресурсів, задля спрощення процедур митного оформлення, контролю та раціональної витрати часу;

3) активізація боротьби з контрабандою.

Підсумовуючи сказане, можна зробити висновок, що митна справа в Україні потребує подальшого розвитку та вдосконалення, але позитивним є те, що реформи в цій галузі проводяться у напрямку наближення до європейських стандартів. Основним завданням, яке Україна має виконати це розвиток сервісної функції митних органів. Тому необхідно реалізувати стратегію, спрямовану на використання інноваційних технологій, автоматизації та спрощення митних процедур, що допоможе перетворити Україну на одну з найпривабливіших країн для ведення економічних, політичних та технологічних засад.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Сайт Державної фіскальної служби. [Електронний ресурс]. – Доступний з <http://sfs.gov.ua/>
2. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами – членами, з іншої сторони [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=246581344&cat_id=223223535
3. Урядовий портал [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=246581344&cat_id=223223535
4. Спрощення митних процедур – шлях до покращення привабливості України як транзитної держави : матеріали прес-служби Держмитслужби України // Митний брокер. – 2018. – № 6. – С. 8– 12.
5. Гудов Я. Співробітництво України та Європейського Союзу в галузі митної справи / Я. Гудов // Вісник Київського нац. Університету ім.Т.Г.Шевченко. Сер.: Юридичні науки. – 01/2010. – Вип.82.– 107–109 с.

Сапсай Олександр

Володимирович,

студент групи ОМЛ-18-1

*ННІ економіки, оподаткування та
митної справи*

Науковий керівник:

Параниця Надія Володимирівна,

к.е.н., доцент, доцент

ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ МИТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ЧЕРЕЗ ЗАСТОСУВАННЯ СХЕМИ «МИТНИЦЯ – ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНА КОМПАНІЯ»

Завданням агропромислового підприємства, який здійснює ЗЕД, є скорочення витрат обігу шляхом застосування більш досконалого й ефективного механізму взаємодії з митними органами, яким є пропонуванний механізм взаємодії «митниця – транспортно-логістична компанія», що будується на основі логістичного підходу.

Не існує більш дієвого мотиву для використання підприємством прогресивних методів зниження витрат та підвищення ефективності діяльності, ніж збільшення прибутку, оскільки для будь-якого підприємства отримання прибутку – «завдання № 1».

На сьогоднішній день більшість підприємств, які функціонують на ринку зернових культур здійснюють ЗЕД операції без будь-якого аналізу процесів ЗЕД по причині незначних обсягів ЗЕД операцій. Однак, для реалізації масштабних проектів їм необхідно розробити алгоритм проведення ЗЕД операцій, який би дозволив максимально скоротити витрати ЗЕД, забезпечивши при цьому високу оперативність доставки та збереження вантажу від експортера до імпортера. Наведемо приклад. Середня вартість поставки імпорту може бути визначена за формулою:

$$W_1 = a + b + c + e_1 + f_1 + g_1, (1.1)$$

де: a – вартість товару; b – сума ПДВ; c – сума мита; e_1 – сума транспортних витрат, у т.ч. з консолідації вантажу в країні експортера; f_1 – сума страхових платежів; g_1 – сума інших платежів.

Таким чином, застосувавши цю формулу ПАТ «Агрокомплекс» (далі – підприємство) необхідно здійснити ЗЕД операції по 2 проектах

на суму 29,3 млн. грн. Основним параметром у даному випадку є параметр «е», оскільки величина витрат щодо нього є значною та обумовлена географічним базуванням вантажу в одній або декількох точках. Дана величина може змінюватися залежно від умов зовнішнього середовища у процесі транспортування вантажу. При плануванні логістичних процесів за допомогою методу мережевого планування і управління (МПУ) необхідно враховувати дані фактори впливу на параметр «е».

На частку всіх витрат щодо здійснення ЗЕД операції припадає в середньому 32 % (згідно розрахунків за останні роки витрати на ЗЕД в діяльності ПАТ «Агрокомплекс» складають від 30 % до 34 %) від загальної кінцевої вартості товару. При цьому сума витрат з імпортування товару складе 9,3 млн. грн. або 46,5 % від вартості товару на місці базування експортера.

Здійснивши аналіз структури вартості витрат по ЗЕД операції, нами було встановлено, що витрати, які підлягають скороченню, знаходяться в « e_1 », « f_1 » та « g_1 » відповідно.

Підприємству необхідно провести консолідацію вантажу з різних джерел. Для цього необхідно здійснити пошук транспортно-логістичної компанії (ТЛК). Підприємство повинно укласти договір на поставку імпортової продукції із транспортно-логістичними компаніями, які взяли на себе зобов'язання щодо придбання товару в експортера, транспортування товару в країну імпортера, страхування вантажу та здійснення повного комплексу процедур із митного оформлення вантажу як у країні експортера, так і в країні імпортера. Таким чином, Підприємство де-факто і де-юре повинно делегувала ТЛК функції щодо митного оформлення та контролю, а також доставки вантажу, фінансово-операційного обслуговування і страхування.

При цьому середня вартість поставки імпорту при використанні механізму «митниця – транспортно-логістична компанія» може бути визначена за формулою:

$$W_2 = a + k, (1.2)$$

де: a – вартість товару, встановлена виробником (млн. грн.); k – вартість ЗЕД-послуг транспортно-логістичної компанії $((a/30) \times 100)$ (млн. грн.).

З наведеної формули випливає, що вартість операцій ЗЕД (величина « k ») склала 30 % від вартості товару в місці базування експортера. При цьому ризик знищення чи пошкодження товару перейшов від

транспортно-логістичної компанії до Підприємства в момент передачі товару в місці базування імпортера (Підприємства). При використанні методу МПУ транспортно-логістична компанія виключає з графіка руху транспорту простої, які можуть виникнути через очікування консолідації вантажів і тимчасові втрати, пов'язані з відмінностями оформлення митних документів ЗЕД.

Зображена нижче діаграма ілюструє структуру вартості поставки товару для імпортера при делегуванні повноважень здійснення ЗЕД операцій транспортно-логістичній компанії (рис. 1.).



Рис. 1. Структура підсумкової вартості імпортного товару при використанні механізму «митниця – транспортно-логістична компанія»

Джерело: складено за даними ПАТ «Агрокомплекс»

Як впливає з розглянутого вище рисунку, на частку витрат зі здійснення ЗЕД-операції транспортно-логістичною компанією припадає 23 % від загальної вартості поставки товару. При порівняльному аналізі встановлюється факт скорочення витрат на здійснення ЗЕД-операцій на 9 %, що в грошовому еквіваленті складе 3,3 млн. грн.

Підприємство може скоротити прямі витрати по ЗЕД операціях на 9 % (3,3 млн. грн.) та скоротити штатну чисельність працівників, зайнятих процедурами митного оформлення, страхування та моніторингом транспортування вантажу транспортною компанією, на 3 одиниці, що за підсумками року призведе до економії 0,45 млн. грн. з урахуванням заробітної плати та матеріального забезпечення фахівців (рис. 2.).



Рис. 2. Структура річних витрат з імпорту

Джерело: складено за даними ПАТ «Агрокомплекс»

З аналізу виразів та діаграм, впливає: у виразі W_2 величина k містить всю структуру платежів, позначених у виразі W_1 величинами «b», «c», «e1», «f1», «g1», однак величини «e2», «f2», «g2», мають наступні значення: $e_1 - e_2 > 0$; $f_1 - f_2 > 0$; $g_1 - g_2 > 0$; процентне відношення величини k до підсумкової вартості товару нижче, ніж у величин «b», «c», «e1», «f1», «g1».

З результатів аналізу можна зробити висновок, що витрати на імпортування товару за виразом W_2 нижчі, ніж за виразом W_1 . Дані аналізу підтверджуються, оскільки частка річних витрат на організацію процесу імпортування скоротилася з 36 % (25 % + 11 %) до 23 % від вартості загальних витрат. Таким чином, загальне скорочення витрат на ведення ЗЕД у підсумку за рік склало 4,2 млн. грн. [4].

Таким чином, економічна ефективність застосування імпортером нового механізму взаємодії «митниця – транспортно-логістична компанія» значно вища, ніж при застосуванні альтернативних методів взаємодії.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Головка М. П., Артеменко В. С., Полупан В. В. Методичні рекомендації для самостійного вивчення тем дисципліни «Митна логістика». Х.: ХДУХТ, 2015. 28 с.

2. Гребельник О. П. Митна справа: підручник. 3-тє вид. перероб. та доп. Київ: Центр учбової літератури, 2010. 472 с.

3. Демський А. П., Ковальський С. В. Митне регулювання (митний кодекс, митне законодавство): навч. посібник. К.: Центр учбової літератури, 2012. 641 с.

4. ПАТ «Агрокомплекс»: офіційний сайт. URL: www.agrocomplex.com.ua (дата звернення: 17.09.2019)

5. Сторожук О.В., Гребельник О.П. Оподаткування зовнішньоекономічної діяльності: навчальний посібник. Ірпінь: Університет ДФС України, 2018. 554 с.

Сатановська Вікторія Василівна,
студентка групи ОМЛ-18-1

*ННІ економіки, оподаткування та
митної справи*

Науковий керівник:

Новицька Надія Володимирівна,
к.е.н., доцент кафедри

ІНСТИТУТ МИТНОГО ПОСЕРЕДНИЦТВА: ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД

Розглянуто зарубіжний досвід становлення інституту митного посередництва у розвинених країнах. Досліджено особливості визначення поняття «митний посередник» у законодавствах різних зарубіжних країнах. Висвітлено основні аспекти формування правового поля функціонування митних брокерів зарубіжних країн. Зазначена необхідність зміни парадигми сприйняття митних органів з «органу доходів і зборів» на «митний сервіс».

Ключові слова: *митний посередник, митний сервіс, митний брокер, зарубіжний досвід у митній справі, митна справа*

Рассмотрен зарубежный опыт становления института таможенного посредничества в развитых странах. Исследованы особенности определения понятия «таможенный посредник» в законодательствах различных зарубежных странах. Освещены основные аспекты формирования правового поля функционирования таможенных брокеров

зарубежных стран. Отмечена необходимость изменения парадигмы восприятия таможенных органов с «органа доходов и сборов» на «таможенный сервис».

Ключевые слова: *таможенный посредник, таможенный сервис, таможенный брокер, зарубежный опыт в таможенном деле, таможенное дело*

The foreign experience of establishing an institution of customs mediation in the developed countries is considered. The peculiarities of definition of the concept of "customs intermediary" in the laws of different foreign countries are investigated. The main aspects of the formation of the legal field of the customs brokers' activity of foreign countries are highlighted. The necessity of changing the paradigm of perception of the customs authorities from the "body of incomes and fees" to "customs service" is indicated.

Key words: *customs broker, customs service, customs broker, foreign experience in customs, customs*

Постановка проблеми. Становлення інституту митного посередництва є важливим етапом у створенні якісних взаємозв'язків між суб'єктами господарювання та державними органами нагляду і контролю у сфері митної справи. Важливим аспектом у формуванні такого явища є необхідність зміни сприйняття бізнес-середовищем фіскальних органів в цілому та митних органів зокрема у якості системи митного сервісу. З метою якісної трансформації митних органів у митний сервіс необхідно дослідити світовий досвід розвинутих країн.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичними питаннями діяльності митних посередників у сфері ЗЕД займалися значна кількість вчених: А.Р. Дунська, Л. Андрєєва, В.В. Рєзнікова, Т.Е. Магнутова, А.Г. Загородній, А.І. Кредісовий, Н.І. Трішкіна, Е. Гвардзинська та інші.

Мета статті. Дослідити зарубіжний досвід розвинутих країн у формуванні та функціонуванні інституту митного посередництва.

Виклад основного матеріалу. Варто сказати, що «вимогами до митного брокера за кордоном є встановлені правила, що регулюються законодавством відповідної країни» [1]. Зокрема, у Канаді «митний брокер – це фізична особа, товариство або корпорація, що виступають у якості агента щодо виконання митних формальностей спеціальним

державним органом – Канадське Агентство прикордонної служби відповідно до укладеного договору з власником або імпортером товарів» [2]. Вимоги до агенту є такі: мати громадянство Канади або підстави та документи для постійного проживання на території Канади, а також представити докази достатніх фінансових ресурсів для підтвердження діяльності свого бізнесу.

Поряд з цим необхідно відзначити, що «початок провадження діяльності митного брокера можливо лише після реєстрації та отримання ліцензії для посередницької діяльності. Отримання ліцензії потребує від претендента доказів для забезпечення фінансової гарантії обсягом 50 000 канадських доларів, причиною є захист митного та податкового управління щодо можливих фінансових втрат. Ця гарантія може бути у формі як грошових коштів, так і засвідчених чеків. З метою отримання ліцензії митного брокера претендент сплачує фіксовану плату обсягом 600,00 канадських доларів» [2].

На відміну від Канади у США діє система митного посередництва, яка полягає у тому, що митний брокер виступає представником імпортера, що діє відповідного договору з самим імпортером. При цьому, зауважимо, що відповідальність за виконання митного законодавства, мито та обов'язкові платежі сплачує імпортер. У США діяльність митних брокерів базується на механізмі використання гарантій, що створена з метою забезпечення виконання професійних обов'язків брокерів та їх клієнтів перед державними органами. Відзначимо, що «необхідність гарантій обумовлено тим, що в США процес митного оформлення товарів, зазвичай, здійснюється, без сплати фактичної обов'язкових митних платежів, але оплата здійснюється відповідно до законодавства не пізніше 10 днів вже після перетину митного кордону. Перевагою такої системи є процес забезпечень зобов'язання для імпортерів і для брокерів, що реалізується у тому, що оборотні кошти спрямовані на витрати для оплати платежів не виходять з обігу компанії» [3].

Варто сказати, що у США існує приблизно 11 000 митних брокерів, що мають ліцензію. Відповідно до умов отримання ліцензії, брокери повинні мати досвід у сфері митної справи, а саме здійсненні митних процедур, класифікації товарів, оцінки і ставок мит та податків, що стягуються на імпортовані товари.

В ЄС, на відміну від країн Північної Америки основні правила, що є регулюючими нормами роботи митних органів Європейського

Союзу та кодифіковані Митним кодексом ЄС. Митний кодекс ЄС встановлює єдину уніфікацію здійснення формальностей на митницях країн-учасників Європейського Союзу. У відповідності до Митного кодексу Європейського союзу передбачається, що особа незалежно від того, чи вона є фізичною або юридичною, або організаційною одиницею без створення ЮО має право набути статусу митного посередника.

Бельгійським законодавством «митний агент (*agent en douane*)» може мати статус як фізичної, так і юридичної особи, що професійно здійснює посередницьку діяльність як від свого імені, так і від імені інших осіб, а також провадить господарську діяльність щодо здійснення митних формальностей у режимі «імпорт», «експорт» та «транзит» [6]. При цьому, митні агенти повинні бути зареєстровані у спеціальному реєстрі Митної Адміністрації Бельгії. На сьогодні в цій країні активно діють близько 760 митних агентів.

У Франції провадження діяльності митним брокером було врегульовано у 1935 році. На сьогоднішній день французькі митні брокери для роботи на митниці зобов'язані проходити обов'язкову акредитацію. Акредитація здійснюється на основі ознак «платоспроможність», «респектабельність», досвід та підтверджена кваліфікація співробітників у митній галузі. Закон Франції врегульовує поняття митного брокера як «особа, що здійснює професійне виконання митних оформлень від імені третіх осіб» [5, с. 182].

В Італії здійснення діяльності митними брокерами ґрунтується на законі від 22 грудня 1960 № 1612 (так званий "професійний закон"). Цим законом визначається, що для отримання ліцензії для провадження діяльності митним посередником необхідно підтверджений практичний досвід протягом двох років.

Законом також визначено певні ліцензійні умови, а саме передбачено складання професійного іспиту кандидатами. Ліцензії видає відділ фінансів митного управління, це дозволяє йому провадити господарську діяльність у галузі митного оформлення товарів та транспортних засобів комерційного призначення в зоні діяльності певної митниці, що визначається Заявником та повинна бути зазначена в ліцензії. Після отримання ліцензії італійські митні брокери повинні бути внесені до професійного реєстру Національної Ради митних брокерів.

У Великобританії митні представництва являють собою значну кількість агентів з митного оформлення вантажів, експедиторів, клі-

рингових агенцій, консультантів з митного законодавства та інших. Однак, варто сказати, що ні один із перелічених не є митним представником. Провадження діяльності у сфері митного посередництва чітко у законодавстві не визначена. Права та зобов'язання митних представників визначаються лише у разі укладення угоди між агентом та принципалом.

В таких країнах як Німеччина чи Швеція подібні вимоги, що визначені законодавством, не існують. Тому до осіб, що виконують функції митного посередника в межах ЄС вимоги можуть варіюватися відповідно до конкретної угоди.

Провадження діяльності митними брокерами КНР є чітко визначено відповідно до митного законодавства Китаю. Відповідно до вимог законодавства інформація для акредитації на митницях повинна бути надана усіма суб'єктами ЗЕД, як-от: вантажовідправником, вантажоодержувачем товарів у режимі «імпорт» та «експорт», а також митним брокером. Згідно до закону КНР, «для здійснення процесу декларування, особа, яка є відповідальною, повинна підтвердити свою кваліфікацію у веденні бізнесу. Отримання ліцензій митних брокерів вимагає від претендентів докази щодо наявності достатнього статутного капіталу, як мінімум, мільйон юанських одиниць; відповідну організаційну-правову структуру та стійку систему здійснення управління грошовими потоками; не менше п'яти уповноважених декларантів, що мають п'ятирічний досвід здійснення діяльності у митній сфері; веб-сайт та бути забезпеченим програмним забезпеченням, необхідним для проведення митного декларування та оформлення товарів» [7, с. 144].

Висновки. На основі дослідженого світового досвіду координації митної брокерської діяльності відповідно до норм національних митних законодавств ми вважаємо за доцільне обрати найменш витратний у ресурсах варіант, а саме її реформування на основі першої моделі – імплементація принципів саморегулювання та закріплення їх на законодавчому рівні.

Серед основних пропозицій у вдосконаленні діяльності митними брокерами в Україні можна виділити наступні:

– удосконалення законодавчо-нормативної бази провадження діяльності митними брокерами в Україні шляхом прийняття окремого законодавчо-нормативного акту створення та регулювання митного брокера, його прав, обов'язків перед державою та клієнтами, а також

визначення конкретних меж його повноважень та державного органу нагляду та контролю;

– удосконалення реєстрації митного брокера шляхом переведення процесу повністю у електронну форму в режимі онлайн;

– трансформування відкритого реєстру митних брокерів у інтерактивну карту географічного розміщення та напряму діяльності митних брокерів в Україні з метою визначення та моніторингу конкуренції та якості послуг на ринку митних послуг країни;

– удосконалення підготовки фахівців з митної справи шляхом доповнення навчальних програм навчальними предметами та тренінг-курсами щодо практики ведення бізнесу як в країні, так і в іноземних країнах.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Коробкова О.М. Узагальнення та адаптація іноземного досвіду регулювання митної брокерської діяльності. Ефективна економіка: наукове фахове видання. 2016. №2. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=4787>.

2. Customs act, R.S.A. 1985, c.1 (2 nd Supp.) Customs Brokers Licensing Regulations. SOR/86–1067. URL: <http://laws-lois.justice.gc.ca/-eng/regulations/SOR-86-1067/20060623/P1TT3xt3.html>.

3. U.S. Bureau of Customs & Border Protection, —What Every Member of the Trade Community Should Know About: Customs Brokers publication by the Office of Regulations & Rulings. URL: http://www.cbp.gov/sites/default/files/documents/icp048_3.pdf.

4. US Code. – Customs brokers. – 1641(19). URL: <http://www.law.cornell.edu/uscode/text/19/1641>.

5. Berr C.J., Treméau H., —Le droit douanier communautaire et national, Economica, 6a ed., 2004. P. 182.

6. Belgian customs, Instruction # 881.0 of 16.03.1998, [Online], URL: http://fiscus.fgov.be/interfdanl/nl/site/customs_eng.htm

7. Гуцул І.А. Митна політика зарубіжних країн : навч. посіб. Тернопіль : ТНЕУ, 2018. 198 с.

Скутар Ангеліна Миколаївна,

студентка групи ОМЛ-18-1

*ННІ економіки, оподаткування та
митної справи*

Науковий керівник:

Новицька Надія Володимирівна,

к.е.н., доцент

ПРИСТОСУВАННЯ СИСТЕМИ МИТНОГО ОПОДАТКУВАННЯ УКРАЇНИ ДО СВІТОВИХ СТАНДАРТІВ

У статті розглянуто теоретичні засади функціонування системи оподаткування товарів під час переміщення через митний кордон України. Досліджено діючу практику митного оподаткування. Висвітлено наявні проблеми функціонування системи митного оподаткування в Україні. Обґрунтовано напрями оптимізації механізму оподаткування експортно-імпорتنих операцій в Україні. Підкреслено значимість окреслених напрямів удосконалення системи митного оподаткування в ефективності та інтернаціоналізації національної економіки.

Ключові слова: *зовнішньоекономічна політика, експортно-імпорتنі операції, митне оподаткування, митні платежі, митно-податкові пільги, митно-тарифне регулювання.*

The article deals with the theoretical principles of functioning of the system of taxation of goods when moving through the customs border of Ukraine. The current practice of customs taxation is explored. The existing problems of functioning of the system of customs taxation in Ukraine are highlighted. The directions of optimization of the mechanism of taxation of export-import operations in Ukraine are substantiated. The importance of the specified directions of improvement of the system of customs taxation in the efficiency and internationalization of the national economy is emphasized.

Key words: *foreign economic policy, export-import operations, customs taxation, customs payments, customs tax privileges, customs and tariff regulation.*

Постановка проблеми. Сучасний стан зовнішньоекономічної політики характеризується для України постійним ускладненням торговельних процесів та посиленням вимог міжнародних організацій щодо забезпечення вільного доступу іноземних товарів на внутрішні ринки. Відбувається посилення інтеграційних процесів у світовій економіці, які висувують нові вимоги до розвитку та функціонування національних економічних систем, зокрема у сфері оподаткування. Як наслідок, всі ці процеси обумовлюють серйозні зміни в усвідомленні ролі та значення механізму державного регулювання зовнішньоекономічної діяльності. При цьому важлива роль відводиться системі митного оподаткування, оскільки надходження від адміністрування митних платежів займають високу частку в структурі дохідної частини Державного бюджету України. Тому формування ефективної системи оподаткування зовнішньоекономічної діяльності в умовах лібералізації митної політики України є надзвичайно актуальним питанням та потребує ґрунтовних наукових досліджень.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Значний внесок у вирішення складних проблем оподаткування зовнішньоекономічних операцій зробили такі відомі вчені-економісти, як, зокрема, В. Андрущенко, І. Бураковський, О. Гребельник, Ю. Іванов, А. Крисоватий, В. Науменко, П. Пашко, В. Суторміна, С. Юрій. Проте окремі аспекти системи оподаткування суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності все ще залишаються малодослідженими та потребують детальнішого вивчення.

Формулювання цілей статті. Метою написання статті є розробка науково-практичних пропозицій щодо вдосконалення системи митного оподаткування зовнішньоекономічної діяльності.

Виклад основного матеріалу. Здійснення ефективних структурних економічних перетворень неможливе без становлення дієвої податкової системи, причому якщо локально розглядати систему вдосконалення ЗЕД відкритої експорто-орієнтованої економіки України, то основну увагу необхідно приділити саме системі оптимізації митних податків. Комплексний аналіз системи митного оподаткування розкриває низку фундаментальних проблем, що потребують нагального вирішення. Серед основних проблем, які потребують нагального вирішення, варто виділити:

– перегляд та відхід від превалювання фіскального пріоритету як у митно-тарифному оподаткуванні, так і в системі митних платежів;

– зменшення податкового тягара непрямих податків (особливо щодо ПДВ), їх перерозподіл до стандарту ширшого застосування акцизів у середній та довгостроковій перспективі;

– перегляд і скасування неефективних пільг у митному оподаткування;

– ліквідацію незначних у фіскальному відношенні митних зборів, що приносять більші ускладнення для розвитку міжнародної торгівлі та інтернаціоналізації національної економіки, ніж надходжень до державного бюджету України.

Сучасні тенденції розвитку національної економіки дають змогу визначити, що в результаті її поступового становлення на рейки ринкових механізмів функціонування відбуваються докорінний перегляд та зміна функціональних пріоритетів митної діяльності. Вказані трансформації національної митно-регулятивної системи пов'язані насамперед із поступовим відходом від фіскального домінування митної діяльності та заміною його регулятивно-захисною функцією.

Таблиця 1

Митні надходження в структурі податкових надходжень окремих країн

Країна	Німеччина	США	Японія	Аргентина	Панама	Єгипет	Індія	Марокко	Україна	Гамбія
%	38,4	2,5	1,5	8	20,2	20	24,1	20,1	44	44,5

Джерело: складено за даними джерела [7].

Керуючись практичним досвідом, емпіричними даними функціонування митних систем іноземних держав (табл. 1), а також враховуючи сучасний рівень технологічної оснащеності національної митниці, зазначимо, що оптимальним рівнем митних надходжень на цьому етапі розвитку є такий, що забезпечував би близько 20 % загального обсягу податкових надходжень.

В Україні показник рівня митних надходжень у структурі податкових надходжень становить близько 47 %, що за нинішніх умов провадження митної діяльності не є сприятливим у рамках забезпечення економічної безпеки та провадження регулятивно-захисної функції, що властиві розвинутому стану митної економіки, адже фіскальний пріоритет (точніше, панічне виконання плану надходжень за будь-якою ціною) заважає розвитку пріоритетних у рамках формування митно-тарифних

відносин функцій, а саме функцій ефективного захисту національного ринку й виробника та регулювання зовнішньої торгівлі.

Повертаючись до особливостей формування функціональної складової митної системи України, погодимося з тим, що одномоментна зміна функціональної спрямованості системи неможлива, більш того, згубна для zdeформованої та надміру залежної від державного бюджету національної економіки. Відходити від указаної специфіки митного оподаткування потрібно поступово. У цьому разі найбільш послідовними кроками щодо зміщення фіскального пріоритету є перш за все реформування системи ПДВ та акцизного податку, що стягуються з імпорту.

Згідно зі статистикою сьогодні ПДВ є основним бюджетоутворюючим податком в Україні. Частка останнього коливається в межах 40 % податкових надходжень державного бюджету. Ставка ПДВ сьогодні в Україні складає 20 %. При цьому на низку товарів встановлено звільнення чи його нульова ставка. З огляду на вказані пільги ефективна (реальна, імпліцитна) ставка ПДВ, згідно з розрахунком фахівців Інституту стратегічних досліджень, з урахуванням обсягів невідшкодованого ПДВ складає близько 11,5 %. Зважаючи на це, а також на ту особливість, що неефективне функціонування ПДВ гальмує ефективний розвиток митнотарифної системи та регулювання, оцінимо характер дії та вплив податку на додану вартість (зокрема, ПДВ на імпорт), виявимо його характеристики та тенденції, а також визначимо ті аспекти вдосконалення, що є актуальними в рамках цього дослідження.

ПДВ є вбудованим економічним стабілізатором, а за умови ефективного використання він є каталізатором розвитку національної економіки. У період зростання та виходу на стадію «перегріву» економіки ПДВ доцільно тримати на високому рівні, щоби забезпечити у майбутньому мінімальну амплітуду економічних коливань за рахунок обмеження попиту. В період, коли ресурси до розвитку, зокрема зовнішні (для України йдеться про падіння обсягів експорту внаслідок гальмування світового товарного попиту), є обмеженими, ПДВ варто знижувати задля розширення попиту з боку національного споживача. При цьому рівень зниження податку повинен знаходитися в таких межах, щоби позитивний ефект у вигляді зростання попиту на товари (як наслідок, прибутку підприємств) був вищим від втрат у зв'язку зі зменшенням фіскальних надходжень до державного бюджету. В рамках указаного, на думку науковців Національного університету Дер-

жавної податкової служби України, умови до зниження ПДВ до рівня 15 % були сформовані ще у 2008 році.

Природа ПДВ визначає його негативний вплив на вирішення однієї з фундаментальних проблем національної економіки, а саме подолання розмаху соціальної нерівності у суспільстві. Тут ПДВ є найбільш яскравим прикладом «податку на бідних», оскільки його частка у структурі витрат особи, як правило, зменшується зі зростанням величини доходу. Таким чином, більш бідні громадяни, споживаючи практично увесь свій дохід, 20 % його віддають як сплату ПДВ.

У рамках вирішення проблеми вказаної соціальної невідповідності разом зі зменшенням ставки ПДВ актуальним є розширення номенклатури товарів, що оподатковуються акцизом.

Акциз як непрямий податок має виражено прогресивну по відношенню до росту доходу властивість, адже ним, як правило, оподатковуються товари платоспроможного попиту (автомобілі, нафтопродукти, коштовності тощо) чи ті, що є небажаними для споживання через шкідливість для здоров'я (тютюнові вироби, алкоголь тощо). Вказана позитивна ознака акцизів зумовлює їх поширення у більш ніж 50 країнах світу, зокрема у податкових системах низки розвинених країн, зокрема в Японії він становить 7,3 %, США – 6,8 %, країнах ЄС – близько 25 % від усіх податкових надходжень.

Водночас європейська практика оподаткування акцизними платежами містить суттєву відмінність від української в тому, що основна частка, зокрема, зовнішньоторговельних акцизів ЄС стягується з енергоносіїв. В реаліях національної економіки перспектива оподаткування останніх (газу, вугілля, нафти тощо) потребує більш виваженого підходу, ніж у платоспроможних європейських економіках, адже торкнеться як вразливих верств споживачів серед населення, так і енергозалежних експортних галузей національної промисловості, а саме металургійної та хімічної.

Аналіз указаного питання дає можливість вказати на те, що в багатьох випадках низка пільг у митному оподаткуванні втратила своє принципове значення та роль для ефективного розвитку національної економіки, а пролонгація їх неефективного функціонування за низкою причин не знаходить компетентного аналізу з боку державних органів. У цьому разі, незважаючи на очевидні переваги цільової підтримки як виробників, так і соціальної сфери національної економіки, рівень пільг у митному оподаткуванні продовжує зростати. Головними

статтями щодо митно-податкових звільнень нині виступають операції з імпорту природного газу, лікарських засобів, тимчасового ввезення та лізингу, преференції щодо ввезення товарів згідно з Угодами про вільну торгівлю та енергозберігаюче обладнання.

Висновки. Отже, важливо зазначити, що трансформація митного оподаткування та митно-тарифного регулювання є єдино спрямованими процесами. У цьому разі система окреслених напрямів удосконалення та оптимізації, з одного боку, наближує й уніфікує національну систему митного регулювання до стандартів розвинутих світових економік, а з іншого боку, повною мірою сприяє побудові, розвитку та ефективності економіки в Україні, що, безперечно, є визначальним чинником швидкої та ефективної інтернаціоналізації національної економіки у світове економічне середовище.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Кабмін скасує митні пільги на мільярди гривень. URL: <http://www.epravda.com.ua/news/22/03/18/318876>.
2. Концепція реформування діяльності Державної митної служби України «Обличчям до людей»: затверджена Рішенням колегії Держмитслужби України від 29 жовтня 2010 року. URL: <http://www.customs.gov.ua>.
3. Ліпіхіна Т. Оподаткування експортно-імпортних операцій в умовах лібералізації зовнішньоекономічної діяльності в Україні: дис. ... канд. екон. наук: спец. 08.05.01; Київський національний торговельно-економічний ун-т. Київ, 2002. 223 с.
4. Митний кодекс України: Закон України від 13 березня 2012 року № 4495-VI. URL: <http://zakon.rada.gov.ua>.
5. Мільярди для «зелених чоловічків». URL: <http://www.epravda.com.ua/publications/2012/11/30/348032>.
6. Напрями та механізми підвищення фіскальної та регулятивної ефективності ПДВ: аналітична записка. URL: <http://http://www.niss.gov.ua/articles/247>.
7. Офіційний сайт Світового банку. URL: <http://www.worldbank.org>.
8. Мельник П., Тарангул Л., Варналій З. та ін. Податкова політика України: стан, проблеми, та перспективи: монографія / за ред. З. Варналія. Київ: Знання України, 2008. 675 с.

9. Про внесення змін до Митного кодексу України щодо скасування окремих податкових пільг: Проект закону. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_2?id=&pf3516=2474%D0%B0&sk1=8

10. Про спільну систему податку на додану вартість: Директива Ради ЄС від 28 листопада 2006 року № 2006/112/ЄС. URL: <http://zakon.rada.gov.ua>.

Харковець Юлія Миколаївна,
студентка групи ОМЛ-18-1
ННІ економіки, оподаткування та
митної справи

Науковий керівник:
Сушкова Олена Євгеніївна,
к.е.н., доцент, доцент кафедри
митної справи

УДОСКОНАЛЕННЯ УПРАВЛІННЯ МІЖНАРОДНИМИ ЛАНЦЮГАМИ ПОСТАЧАННЯ ТОВАРІВ В УКРАЇНІ

***Анотація.** В статті досліджено особливості управління міжнародними ланцюгами постачання товарів в Україні та сформовано пропозиції щодо вдосконалення інструментарію такого управління. Обґрунтовано доцільність використання теорії обмежень при управлінні міжнародними ланцюгами постачання, яка дозволяє виявити в бізнес процесах підприємства всі наявні обмеження та керувати ними. Також запропоновано підхід до розбудови інфраструктури якості транспортно-експедиторських послуг.*

***Ключові слова:** ланцюг постачання товарів; управління; підприємство; зовнішньоекономічна діяльність; митна логістика.*

Постановка проблеми. Розвиток інтеграційних процесів в економіці і вихід їх за рамки основної економічної ланки по лініях взаємодії з бізнес-партнерами у сфері постачання та збуту готової продукції привели до появи поняття інтегрованої логістики, або логістики ланцюгів поставок. Відповідно в управлінні інтегрованої логістикою виробилося поняття «управління ланцюгами поставок». Сьогодення бізнес

вступив до періоду, у який саме ланцюги постачання конкурують один з одним. Тому підприємства почали фокусувати увагу на процесі управління ними, що в свою чергу обумовлює актуальність цього питання та необхідність дослідження сучасних підходів та інструментів управління міжнародними ланцюгами постачання (далі – МЛП).

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Важливий внесок у дослідження проблем формування, функціонування та розвитку систем управління МЛП внесли вітчизняні та зарубіжні вчені: Анікін Б.А., Д. Бауерсток, Гаджинський А.М., Сергеев В.І. Питання побудови зовнішньоторговельних потоків та управління МЛП у своїх роботах досліджують вчені Джонс Т. та Райлі Д., Купер М. та Еллем Л., Ламберт Д., Сток Дж., Трент Р. та Хендфілд Р., Баленко І. М., Ключко Р. Р., Крикавський Є. В., Кубів І. І., Кузьменко А. В., Сумець О. М., Пелихов Є. Ф. Так, в своїх працях вчені розкривають сутність логістики, визначають переваги її впровадження в діяльність вітчизняних підприємств та наводять деякі приклади використання логістики на підприємствах. Разом з тим, варто відзначити існування певних проблем в розвитку логістичного ринку України та недостатність теоретичних напрацювань, щодо деяких аспектів застосування логістичного управління МЛП на підприємствах ЗЕД, які дозволяють нівелювати ці проблеми.

Формулювання цілей статті. Метою статті є сформулювати пропозиції щодо розвитку інструментарію управління МЛП на підприємствах України.

Виклад основного матеріалу. Розвиток ринку логістики будь-якої країни, в тому числі і України, залежить від стану її економіки. В умовах загострення конкуренції між виробниками продукції логістична діяльність набуває свого безпосереднього статусу і значення, але залишаються проблемними забезпечення її функціонування та підвищення її ефективності.

За оцінками спеціалістів ринок логістичних послуг розвивається і буде розвиватися дуже динамічно. Логістичні компанії України, як правило, надають вузькоспеціалізовані послуги: транспортування, декларування (митні послуги), складське зберігання, підготовка експортно-імпоротної документації, послуги зі зв'язку із закордонними постачальниками тощо [6, с. 63]. Але постійна нестабільність локальних ринків логістичних послуг в Україні ускладнює реалізацію принципів повноцінної конкуренції в цій сфері. На вітчизняному ринку логісти-

чних послуг спостерігається стійка тенденція до зростання вимог споживачів щодо їх комплексності та якості. «Крім цієї проблеми, існує така: основна кількість логістичних компаній в Україні, що надають саме спеціалізовані послуги, сконцентрована в Києві» [6, с. 64].

Висока ефективність в управлінні МЛП криється у використанні наступних семи принципів: 1) сегментація ринку в залежності від вимог до якості послуг; 2) індивідуалізація логістичного ланцюга чи логістичної мережі; 3) збір інформації з ринків і розробка відповідних планів; 4) індивідуалізація товарів, що необхідні клієнтам; 5) вибір стратегічних ресурсів для постачання; 6) розвиток технологічної стратегії на рівні всього ланцюга поставок; 7) прийняття показників рівня якості щодо всього ланцюга поставок.

Зростання конкуренції у всьому світі, швидкий розвиток технологій, актуалізація проблеми обмеженості ресурсів, підвищення вимог до товарів та їх перевезень – за таких умов прийняття управлінських рішень ускладнюється [5, с. 198]. Теорія обмежень (Theory of constraints, ТОС) дозволяє розширити можливості практичного втілення системного підходу до проблем управління МЛП у реальному ринковому середовищі. Так, у своїй теорії Голдратт Е. порівнює системи з ланцюгами або сукупністю ланцюгів. «Міцність системи як і міцність ланцюга, дорівнює міцності її слабкішої ланки» [2]. Голдратт Е. запропонував називати це системним обмеженням, оскільки саме воно обмежує здатність системи до досягнення мети. «Ланцюги мають властивість: зміцнення будь-якої ланки, крім самої слабкої, ніяк не зміцнює ланцюг в цілому. Якщо ж зміцнити слабку ланку, міцність ланцюга відразу ж зростає – але лише до межі міцності наступної слабкішої ланки» [2]. Згідно з теорією Голдратта Е. в кожній системі в кожен момент часу є дуже небагато обмежень, які треба відстежувати і якими треба керувати, може бути, усього одна така змінна. «Самі обмеження можуть час від часу змінюватися, але їх завжди буде невелика кількість» [2].

У цьому контексті управління МЛП, в яких існують певні обмеження, реалізується через наступні п'ять кроків (рис. 1), які в ТОС називають «процесом безперервного вдосконалення» [1]:

1. Виявлення та ідентифікація обмежень, «вузьких місць», критичних ресурсів МЛП.

2. Визначення способів найбільш ефективного використання «вузького місця».

3. Використання системних обмежень як засобів моніторингу та контролю.

4. Здійснення комплексу дій по розширенню використання «вузького місця».

5. Повторення першого кроку з метою запобігання інерційного ефекту, що не дозволить старим методам управління, а також новим (розробленим на другому і третьому кроках) методам перетворитися на нове обмеження.



Рис.1. П'ять кроків теорії обмежень при управлінні МЛП

Джерело : [2]

Ці кроки утворюють циклічну послідовність, схожу з циклом Шухарта – Демінга (планування-виконання-перевірка-коригування) [3].

Основними принципами використання ТОС при управлінні МЛП є такі: 1) «вузьке місце» визначає продуктивність всього ланцюга; 2) на 100% необхідно завантажувати лише «вузьке місце». Також при управлінні МЛП із використанням ТОС слід враховувати наступні правила: 1) необхідно постійно нарощувати продуктивність «вузького місця»; 2) «вузьке місце» задає режим роботи ланцюга; 3) «робота є – роби швидше, немає – не створюй її».

Представниками Асоціації «Український логістичний альянс» та водночас ТК 183 «Логістика, експедирування та управління ланцюгами постачання» О. П. Чуєвим та С. В. Гальком з метою розбудови інфраструктури якості в області транспортно-експедиторської діяльності [4] було запропоновано підхід (рис. 2), який включає такі заходи:

- створення передумов забезпечення якісного транспортно-експедиторського сервісу в Україні;

- радикальне реформування середовища практичного застосування положень нормативно-правового організаційного та технологічного забезпечення якісного транспортно-експедиторського сервісу в Україні;
- розробка і впровадження на індивідуально-виробничих та корпоративному рівнях здійснення транспортно-експедиторської діяльності цілісної системи менеджменту якості послуг.

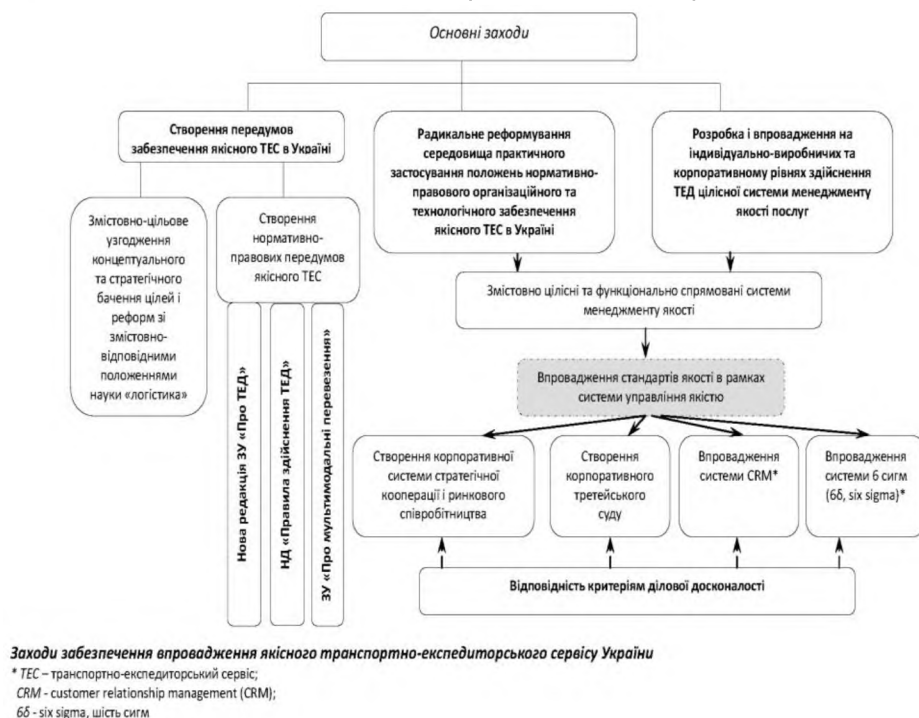


Рис.2. Основні заходи забезпечення транспортно-експедиційного сервісу

Джерело : [4]

Такий підхід є комплексним, оскільки передбачає дослідження, систематизацію, аналіз та цільове використання усієї тематично відповідної інформації, реформаторські дії та використання фактично наявних ресурсів для підготовки системних відповідей спільноти українських виробників транспортно-експедиторського сервісу на виклики часу та обумовлені ними загрози, а також «клієнтоорієнтовані» відповіді на очікування споживачів цих послуг. Практична реалізація підходу до розбудови інфраструктури якості транспортно-експедиторських послуг розглядається з урахуванням можливості формулювання асиметричних відповідей на виклики часу та обумовлені ними загрози. Цим, зокрема, буде подолане протиріччя між гострим дефіцитом ресурсів, необхідних для формування сучасного ринку послуг, підвищення конкурентоздатності національних виробників, та сьогоднішньою відносною економічною бідністю більшо-

сті з них. І, як результат, можна буде обґрунтовано очікувати неприпустимість захоплення українського ринку послуг іноземними колегами-конкурентами.

Висновки. Таким чином, можна зробити висновок, що теорія обмежень може бути розглянута як один з основних управлінських підходів в митній логістиці, який дозволяє розширити можливості практичного втілення системного підходу до проблем управління МЛП на конкретних підприємствах у реальному ринковому середовищі. Використання цієї теорії допомагає менеджерам знайти ключову проблему – обмеження підприємства – і правильно керувати нею. Теорія обмежень, на відміну від інших підходів, діючих локально, аналізує та керує МЛП системно, постійно покращуючи його і формуючи конкурентні переваги. Для розбудови інфраструктури якості в області транспортно-експедиторської діяльності запропоновано комплексний підхід, практична реалізація якого буде сприяти економічно мотивованому, зацікавленому самозалученню тисяч дрібних, спеціалізованих на виробництві окремих видів послуг, виробників послуг до участі у якісному та змістовно комплексному обслуговуванню клієнтури.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Баленко И. Адепты логики // Бизнес.– 2006.– № 22 (697).– С. 144.
2. Голдратт Э. Критическая цепь / пер. с англ. Е. Федурко. – М. : ТОС центр, 2007. – 272 с.
3. Детмер У., Шрагенхайм Э. Производство с невероятной скоростью. Улучшение финансовых результатов предприятия / пер. с англ. О. Наливайко. – М. : Альпина-паблишерз, 2009. – 329 с.
4. Інфраструктури якості послуг у транспортно-експедиторській діяльності // Асоціація «Український логістичний альянс». – URL: <http://ula-online.org/ua/novyny-aliansu/343-infrastrukturi-yakosti-poslug-u-transportno-ekspeditorskij-diyalnosti>
5. Кримська Л. О., Шевченко О. О. Управління підприємством на основі теорії обмежень // Бізнес-Інформ. – 2012. - № 12. – С. 198 – 201.
6. Руденко Г. Р. Аналіз ринку логістичних послуг в Україні // БІЗНЕСІНФОРМ № 8 '2011 – С. 63 – 65.

Хрульова Анастасія

Олександрівна,

студентка групи ОМЛ-18-1

*ННІ економіки, оподаткування та
митної справи*

Науковий керівник:

Смолін Ігор Валентинович,

д.е.н., проф.

СЕГМЕНТУВАННЯ СПОЖИВАЧІВ НА РИНКУ МІЖНАРОДНИХ ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ

***Анотація.** Доведено важливість сегментування споживачів на ринку міжнародних логістичних послуг, визначено основні цільові сегменти клієнтів, які рекомендуються для розвитку відносин щодо постачання міжнародних логістичних послуг, а також сегменти споживачів, подальша співпраця з якими та залучення подібних до цих послуг не є пріоритетним:*

***Ключові слова:** логістичні послуги, сегментування, сегмент, клієнтська база, міжнародна логістика.*

Постановка проблеми. Міжнародні логістичні послуги є важливими складовими ринкової системи господарювання. Саме завдяки засадам логістики і застосуванню на практиці принципів та методів щодо організації логістичних процесів (необхідна послуга, у потрібній кількості, гарантованої якості, у необхідне місце, у належний час) забезпечується налагодження, безперебійний рух матеріалів, ресурсів і самої послуги від постачальника цієї послуги до споживача [5, с. 287].

Очевидно, що різні споживачі бажають купувати різні послуги. Для того, щоб задовольнити різні потреби, підприємства-продавці прагнуть виявити сегменти споживачів, які, швидше за все, позитивно відреагують на пропоновані послуги та на ті, які приносять компанії найбільший прибуток [8, с. 134].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженням проблем сегментування споживачів на ринку міжнародних логістичних послуг займалися провідні зарубіжні вчені-економісти Д. Бауерсокс, М. Бернон, М. Крістофер, Р. Купер, Р. Каплан, Д. Уотерс, А. Харрісон, Р. Хоук та ін., у працях яких закладено фундаментальні основи

логістики [7, с.125]. Проблемні питання сегментування споживачів на ринку міжнародних логістичних послуг в Україні висвітлені вітчизняними науковцями, зокрема, такими як: Є. Крикавський, А. Кальченко, В. Кислий, Ю. Пономарьова, Н. Чухрайта ін. [5, с. 203].

Мета і завдання дослідження. Метою статті є дослідження процесу сегментування споживачів на ринку міжнародних логістичних послуг та обґрунтування пропозицій по удосконаленню визначення цільових сегментів.

Виклад основного матеріалу дослідження. Логістична послуга – це діяльність, яка спрямована на задоволення потреб споживача через постачання необхідної послуги в потрібній кількості, у потрібному місці, у визначений час та за мінімально можливою ціною [9, с. 68].

У структурі ринку міжнародних логістичних послуг виокремлюють такі сегменти:

- вантажоперевезення та транспортно-експедиторські операції;
- комплексні логістичні послуги, які включають послуги зі зберігання і дистрибуції;
- послуги з оптимізації логістичних бізнесів-процесів (управлінська логістика) [4, с. 61].

Відмінність між національною та міжнародною логістикою базується на різній організації ланцюгів поставок (логістичних систем).

Основними учасниками (елементами) ланцюгів поставок міжнародної логістики є: постачальник експортера, експортер товарів (послуг), митний брокер, імпортер товарів (послуг), кінцевий споживач, транспортно-експедиційні компанії, складські комплекси, торгові посередники, митниці, банки, страхові компанії тощо [6, с. 275]. Причому експортер та постачальник експортера, а також імпортер та кінцевий споживач можуть бути однією особою.

Експортер отримує товари від постачальника (постачальників), та постачає їх імпортеру. Він може залучати різних посередників. Імпортер у відповідності до умов міжнародного договору отримує товар (послуги) та здійснює платіж експортеру. Обов'язки щодо організації страхування та перевезення товару можуть покладатись як на імпортера, так і на експортера в залежності від договору. Між імпортером та кінцевим споживачем може бути кілька посередників [8, с. 140]. Вибір конкретного варіанту ланцюга міжнародної логістики здійснює логістичний менеджер. Зовнішньоторговельний ланцюг поставок можна представити таким чином (рис. 1).

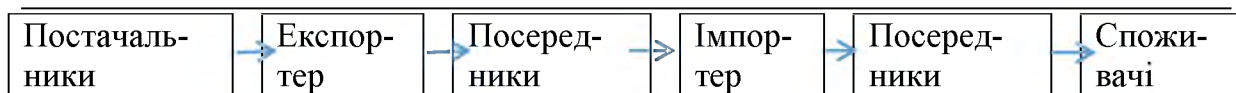


Рис. 1 Зовнішньоторгівельний ланцюг поставок [2, с.542]

Сегментування споживачів полягає в поділі їх на відносно чіткі групи, для яких необхідно використовувати певні стратегії обслуговування, що дасть можливість отримувати максимальний прибуток за мінімальних витрат. Системи обробки замовлень, доставки й у цілому логістичного обслуговування в різних сегментах ринку можуть значно різнитися як за вимогами, так і за певними параметрами [7, с. 258].

Класичний маркетинг пропонує проводити географічне, демографічне та геодемографічне сегментування, деколи застосовується психографічне сегментування, засноване на аналізі самосприйняття клієнтів / споживачів. Це дає ключ до попиту на логістичну послугу, проте не визначає важливих клієнтів. Для визначення найбільш привабливих споживачів необхідно застосовувати інший підхід до вивчення цих питань [2, с. 368].

Логістичний підхід до сегментування споживачів компанії передбачає використання ABC і XYZ-аналізів. Існує сім сегментів клієнтів, що рекомендуються експертами для розвитку відносин:

1. Діючі клієнти, що витрачають багато коштів і роблять це часто. Це група, що має підвищений інтерес до послуги компанії. Це найцінніша категорія, але досить обмежена. При аналізі легко визначається (обсяг послуги, сплачена сума, кількість замовлень). Вони мають найвищу пріоритетність для фірми, і вона, насамперед, орієнтується на них [10, с. 169].

2. Клієнти, що в перспективі можуть витратити багато й часто. Відбір клієнтів до цього сегменту повинен бути дуже ретельним. Під час аналізу слід враховувати багато факторів (історія покупок, кредитна історія соціальний стан тощо) [3, с. 157].

3. Клієнти, які не відносяться до цільового сегмента споживачів конкурента. Групи клієнтів, не помічені конкурентом (за віком, соціальним станом та іншими ознаками).

4. Клієнти в галузях промисловості, які розвиваються. Сюди належать галузі, у яких заробляють "швидкі" гроші. У свій час це був сегмент торгівлі комп'ютерами, побутовою технікою, мобільними телефонами. Вони роблять "швидкі гроші", відповідно їхні потреби зро-

стають іще швидше [3, с. 124]. Особлива увага в таких секторах приділяється сервісу, тому значні кошти вкладаються в розвиток зручної та надійної інфраструктури при обмеженому часі.

5. Клієнти високого рівня освіти й інформованості. Їх характеризує наявність передових технологій, високий рівень знань у своєму бізнесі. Важливі для постачальника тим, що в співробітництві з ними можливе спільне підвищення кваліфікації, реалізація спільних експериментів, установлення стандартів спільної діяльності [5, с. 327].

6. Клієнти, які віддані підприємству. Це дуже важливий сегмент, але їх вибір часто ґрунтується на суб'єктивних перевагах. Потрібно прагнути усіма силами зберігати близькість і гарні стосунки [8, с. 169].

7. Клієнти, схожі на тих, що мають значення. При сегментації клієнтів можна випустити або сплутати з іншими категоріями доволі важливих клієнтів.

Вони можуть замовляти невеликі обсяги послуг. Але ця величина замовлень утворюється через невиконання зобов'язань постачальника. Це ще раз доводить важливість найбільш повних знань про кожного клієнта [2, с. 463].

Проте, є певні категорії клієнтів, подальше співробітництво з якими й залучення подібних не бажане:

1. Клієнти, що не потребують логістичних послуг підприємства [10, с. 94].

2. Неплатники. Буває, що споживач постійно не оплачує рахунки в зазначений термін [5, с. 278].

3. Неекономічні споживачі. Це ті клієнти, які вимагають рівень обслуговування, що набагато перевищує масштаби їхніх замовлень [8, с. 137].

4. Клієнти, які бажають придбати якнайдешевше. Особливо багато представників цього сегмента спостерігається при проведенні акцій і зниженні цін на певні групи послуг [4, с. 62].

5. Клієнти з категорій високого ризику. Поняття "високого ризику" досить широке: нестабільність у підприємстві клієнта, висока плинність працівників, ризик банкрутства або поглинання та ін. Часто постачальники не в змозі відмовитися від багатообіцяючої пропозиції, яка приводить до збитків [1, с. 467]. Якщо постійний клієнт перебуває у нестабільній ситуації, то необхідно досить делікатно підійти до ситуації, із огляду на розмір ризику.

Висновки. В результаті здійсненого дослідження встановлено, що основними цільовими сегментами клієнтів на ринку надання логістичних послуг на міжнародному рівні є: діючі клієнти, що витрачають багато коштів і роблять це часто; клієнти, що в перспективі можуть витрачати багато й часто; клієнти, які не відносяться до цільового сегмента споживачів конкурента; клієнти в галузях промисловості, які розвиваються; клієнти високого рівня освіти й інформованості; клієнти, які віддані підприємству; клієнти, схожі на тих, що мають значення. Орієнтація на зазначених клієнтських групах буде сприяти зростанню обсягів діяльності і рентабельності підприємства.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бауэрсокс Д.Д., Клосс Д.Д. Логистика: интегрированная цепь поставок / Пер. с англ. – Москва: ЗАО «Олимп–Бизнес», 2001. – 640 с.
2. Джонсон Дж.С., Вуд Д.Ф., Вордлоу Д.Л., Мерфи П.Р. Современная логистика. – Москва: Изд. дом «Вильямс», 2002. – 624 с.
3. Григорак М.Ю., Карпунь О.В. Логістичне обслуговування: Навчальний посібник. – Київ: НАУ, 2007. – 160 с.
4. Кальченко А. Проблеми логістичного ринку послуг / А. Кальченко // Маркетинг в Україні. – 2009. – № 1. – С. 59-63.
5. Крикавський Є.В. Логістика. основи теорії: Підручник – 2-е вид. – Львів: «Інтелект-захід», 2006. – 456 с.
6. Кристофер М. Логістика та управління ланцюжками поставань / М. Кристофер / Пер. з англ. В. С. Лукинського. – СПб.: Пітер, 2005. – 316 с.
7. Логистика : учеб. пособие / И.М. Баско, В.А. Бороденя, О.И. Карпеко и др; под ред.. д-ра экон. наук, профессора И.И. Полещук. – Минск: БГЭУ, 2007. 431 с.
8. Миротин Л.Б. Табышев И.Э., Касенов А.Г. Логистика: обслуживание потребителей: Учебник. - Москва.: ИНФРА-М, 2002. - 190 с.
9. Решетнікова І. Логістична послуга як об'єкт маркетингової діяльності / І. Решетнікова // Маркетинг в Україні. – 2008. – № 3. – С. 68-69.
10. Чухрай Н.І. Логістичне обслуговування: Підручник. - Львів: Видавництво Національного університету "Львівська політехніка", 2006. - 292 с.

Шушура Владислав Сергійович,
студент групи ОМЛ-18-1

*ННІ економіки, оподаткування та
митної справи*

Науковий керівник:

Сторожук О. В.

ПРОБЛЕМИ МИТНОЇ ЛОГІСТИКИ ТА НАПРЯМИ ЇХ ПОДОЛАННЯ

Митна логістика на практиці реалізується у вигляді системи обслуговування учасників зовнішньоекономічної діяльності, яка функціонує протягом усього періоду поставки товарів від експортера імпортеру. На думку експортерів і імпортерів, використання логістичного підходу дозволяє оптимізувати їх фінансові витрати в результаті скорочення часу митного оформлення та спрощення митних процедур. Зацікавленість транспортних підприємств, власників складів тимчасового зберігання, митних брокерів та інших посередників в реалізації логістичного підходу обумовлено перспективами зростання обсягів експортно-імпортних потоків, а отже, зростанням їх доходів.

Питаннями митної логістики займались окремі вітчизняні й зарубіжні вчені, серед яких Ю. Самолаєв, І. Смирнов, Д. Стаханов та В. Н. Стаханов, причому не з правової точки зору, а з позиції економіки чи географії. Окремих аспектів логістизації митної справи України торкався С. Додін, посередницькій діяльності в митній логістиці приділяли увагу в своїх дослідженнях І. Безкоровайна, Н. Білоусова, В. Богатов, І. Бондаренко, Н. Гончарова, А. Джабраїлов, О. Ланко, О. Спіцин, О. Чигак та інші.

Мета роботи полягає в дослідженні проблематики митної логістики в Україні.

Митна логістика є функціональною областю логістики, що займається плануванням, контролем і управлінням транспортуванням, складуванням та іншими матеріальними і нематеріальними операціями, що здійснюються над сировиною, матеріалами, напівфабрикатами, готовою продукцією в процесі перетину митного кордону, а також передачею, зберіганням і обробкою відповідної інформації. Митна логістика базується на принципах звичайної логістики, пристосовуючи їх до власних потреб. В цілому ж, використання принципів звичайної логістики, оптимізація схем,

ресурсів, як матеріальних (товарів, транспорту), так і нематеріальних (інформація, людські ресурси), дозволяє оптимізувати процеси, пов'язані з міжнародним перевезенням вантажів. «В Україні на сьогоднішній день логістика та митна логістика набуває важливого значення, що в першу чергу пов'язано з географією країни, великими відстанями між регіонами, а також значною різницею в потребах, асортименті і перевагах споживачів в різних регіонах. Дані про дослідження стану сучасної логістичної системи України дозволяють виявити кілька причин цього відставання. Насамперед це пов'язано з недосконалістю організації та контролю над транспортним, логістичним та складським комплексом. На даний момент із за цього багато українських компаній несуть значні витрати, вважаючи за краще самостійно обробляти, транспортувати і зберігати товари. Але, на сучасному етапі ведення бізнесу вищевказана схема не завжди виправдовує себе з позиції економічної ефективності. Часто підприємству вигідніше уникати витрат на оплату праці водіям, комірникам, які обслуговують автомобілі, приміщення та користуватися послугами професійних експедиторських компаній, або використовувати послуги за контрактом на аутсорсинг та митний аутсорсинг. Тому найбільш витребуваним логістичним процесом, який передається українськими підприємствами на митний аутсорсинг, є використання сторонніх складів» [3, с. 41].

Однак реалізація послуг митного аутсорсингу в окремих областях України утруднена, оскільки організації, які можуть надати широкий спектр логістичних послуг, розташовані у великих (зазвичай обласних) містах, не маючи розвиненої філіальної мережі.

Транспорт відіграє особливу роль в поширенні концепції митної логістики. Майже $\frac{1}{3}$ ціни продукту припадає на вартість транспортних витрат в процесі виробництва і розподілу продукції, що підтверджують дослідження, проведені в США. Згідно з цим, можна сказати, що ефективна транспортна підтримка для розподілу товарів є одним з найважливіших резервів економії ресурсів. В Україні проблема транспортування товарів посилюється низьким рівнем якості автомобільних доріг, частою відсутністю доріг, технічні характеристики експлуатованих транспортних засобів значно відстають від світового рівня. І особливо важливою проблемою є велика ступінь зносу засобів в цілому, яка досягає 70 %.

В умовах модернізації економічної політики України, в якій пріоритетну роль відіграють завдання реіндустріалізації на основі застосування сучасних технологій, стимулювання прискореного розвитку малого та середнього підприємництва, особливо в промислово-інноваційній

сфері, необхідно забезпечити вдосконалення зовнішньоекономічної діяльності, що сприяє більш повній інтеграції країни в світову економіку.

Складність вирішення цих завдань в значній мірі обумовлена зобов'язаннями, пов'язаними з приєднанням України до Міжнародної конвенції про спрощення і гармонізацію митних процедур від 18.05.1973 року [1], орієнтованої на створення умов, що сприяють різним формам міжнародної торгівлі та обміну, шляхом спрощення та гармонізацією митних процедур і практики, а також заохочення міжнародного співробітництва. Виконання цих зобов'язань забезпечується шляхом застосування сучасних методів, таких як контроль на основі аналізу ризиків й методу аудиту, стандартизації та уніфікації митних процедур і максимально корисного використання сучасних інформаційно-комунікаційних технологій.

Інші проблеми також зумовлюють складність завдання вдосконалення митної діяльності, до них належить двоїстий характер її спрямованості: з одного боку, вона покликана, безумовно стояти на сторожі державних інтересів, з іншого боку, – забезпечувати потреби підприємців-учасників зовнішньоекономічної діяльності, зацікавлених в зниженні транзактних витрат і економії часу на адміністративні процедури. Причому гармонізація даних завдань поки що далеко не досягнута.

Наступною проблемою є складна структура елементів митної системи та інфраструктури, що забезпечує її функціонування. Причому дана система потребує суттєвого рівня підвищення її гармонізації і скоординованої діяльності в напрямку вирішення завдань вдосконалення зовнішньоекономічної діяльності.

Вирішення означених вище проблемних завдань пов'язано з численними ризиками, подолання яких пред'являє високі вимоги до організації процесів митної та околomitної діяльності, підвищення професіоналізму кадрового складу митних структур.

Гармонізація нормативно-правової бази обумовлена необхідністю реалізації методичних рекомендацій Всесвітньої митної організації, в рамках якої діє Генеральна угода з тарифів і торгівлі, що встановила норми митного адміністрування, сформульовані як принципи, до найважливіших з яких відносяться: обмеження адміністративних бар'єрів; усунення відношення до митних формальностей, як до прихованих обмежувачів вільної торгівлі та ін.

Інституційна основа української митної системи знаходиться на етапі розвитку. Ця система, що представляє в даний час швидше кон-

гломерат (а не структурований комплекс, злагоджено діючий на благо інтересів держави, бізнес середовища і населення), що включає до свого складу два основні елементи: систему керуючих і господарюючих суб'єктів митної діяльності, а також інфраструктуру (митну і транспортно-логістичну).

У свою чергу, система керуючих і господарюючих (сервісних) суб'єктів митної діяльності складається з наступних інститутів:

- ДФС України, як головний системоутворюючий орган вітчизняної митної системи, здійснює комплекс функцій митного адміністрування, що спрямований на реалізацію регулюючих, контрольних і фіскальних функцій;

- сукупність комерційних організацій (зокрема, інститути митних представників, до складу яких входить: логістичні підприємства, транспортно-логістичні підприємства і т.п.), які в ряді випадків діють в митній сфері, реалізуючи функції митного сервісу для підприємців, з більшою ефективністю, ніж державні структури.

Інфраструктура, що забезпечує функціонування і розвиток митної системи, включає до свого складу митну інфраструктуру і транспортно-логістичну інфраструктуру. До числа об'єктів митної інфраструктури відносяться стаціонарні технічні засоби митного контролю, митні лабораторії, склади тимчасового зберігання та склади, засновані митними органами, що перебувають переважно в прикордонних зонах, а також адміністративні будівлі, інформаційно-аналітичні центри, інформаційно-телекомунікаційні мережі, обчислювальні і ситуаційні центри митних органів [2]. Об'єктами транспортно-логістичної інфраструктури виступають технологічні комплекси, що забезпечують організацію руху товарів і надання транспортно-логістичних послуг (залізничні та водні шляхи, автомобільні дороги, складські та контейнерні термінали, транспортно-логістичні комплекси і т.д.).

Відповідно регулювання митних відносин в міжнародній економічній діяльності регулюється складною системою норм. Так, в практиці діяльності митних органів ДФС України норми Митного кодексу України доповнюються нормами Закону України «Про зовнішньоекономічну діяльність».

В діяльності митних органів ДФС України доцільно виявити 4 головні функції, в сукупності, складової місії (суспільне призначення) даної служби: економічна; фіскальна; забезпечуюча національну безпеку; сервісна. Акцент в діяльності митних органів ДФС України та відповід-

ні процедури оцінки ефективності будуються переважно на оцінці фінансових функцій, а також функцій, пов'язаних із забезпеченням національної безпеки. Це також не сприяє розвитку митної логістики в країні у зв'язку з тим, що одним із суб'єктів з якими стикаються підприємства ЗЕД в своїй діяльності є митні органи ДФС України.

Відзначимо, що проблематика становлення митної логістики в торгівлі також пов'язана з наявністю складної інфраструктури, для самопідтримки якої розробляється і використовується система норм та рекомендацій, що в певній мірі перешкоджає спрощення ланцюжка операцій з ввезеними і вивезеними товарами, ускладнює виконання контрольних функцій, призводить до втрат часу і додаткових фінансових витрат.

Вищенаведені проблеми, зумовлюють прийняття наступних дій:

- «прийняття комплексу організаційних і технологічних заходів по економії часу, учасниками ЗЕД на оформлення митних документів;
- збільшення пропускної здатності контрольно-пропускних пунктів розташованих на кордоні;
- розробку і впровадження єдиних стандартів і регламентів митного адміністрування, що відповідають міжнародним нормам, з метою підвищення ефективності діяльності учасників ЗЕД;
- застосування уніфікованих митних документів і декларування в електронній формі, що приводить до скорочення адміністративних витрат та економії часу учасників зовнішньоекономічної діяльності;
- вдосконалення професійної підготовки фахівців в частині митної діяльності та організації зовнішньоекономічної діяльності;
- використання єдиної автоматизованої інформаційної системи митних органів ДФС України;
- розвиток мережі митно-логістичних терміналів в прикордонних областях України;
- організація взаємодії митної системи з бізнес-спільнотою (на основі принципів державно-приватного партнерства)» [3, с. 45].

Важливим елементом системи митного адміністрування згідно зі світовою практикою організації митниці виступає комплекс заходів з аналізу та управління ризиками. Дані з аналізу ризиків та відповідних наслідків (негативних факторів і правопорушень учасників зовнішньоекономічної діяльності) необхідні керівництву митних управлінь, митниць і митних постів для прийняття обґрунтованих управлінських рішень, орієнтованих як на забезпечення національної безпеки, так і на створення для учасників ЗЕД комфортних умов ведення зов-

нішньоекономічної діяльності, що сприяють прискоренню зовнішньоекономічного обороту.

Згідно вітчизняного законодавства система управління ризиками передбачає вирішення профілактичних завдань щодо запобігання порушень законодавства при переміщенні товарів через митний кордон держави. Зокрема, ДФС України для досягнення даних цілей розробляє і направляє до митних підрозділів профілі ризиків, що містять відповідні вказівки про застосування заходів митного контролю, в тому числі, що стосуються обґрунтованого скорочення обсягів митних оглядів товарів, що ввозяться і вивозяться підприємствами, діяльність яких характеризується низьким ступенем ризику порушення митного законодавства. У ряді прикордонних областей профілі ризиків розробляються силами фахівців-експертів самих обласних митниць.

З огляду на значний обсяг даних і документів, що надаються учасниками ЗЕД митним органам, належить вирішити завдання впровадження інформаційних технологій та закріплення норм, стандартів і методів їх застосування в сфері нормативно-правового та адміністративного регулювання зовнішньоекономічної діяльності.

Істотна економія часу на оформлення митних документів з'явиться тільки тоді, коли в повному обсязі Митний кодекс України буде адаптований до митного кодексу ЄС, що забезпечить функціонування в митній сфері режиму «єдиного вікна» в повноцінному режимі.

«Відзначимо, що на практиці в діяльності митних органів ДФС України застосовується методика оцінки ефективності застосування форм митного контролю, заснована на експертному методі, що передбачає застосування вагових коефіцієнтів за різними напрямками діяльності митних органів. У методиці використовуються такі показники ефективності застосування форми митного контролю, які оцінюються групою експертів:

- економічний ефект від застосування форми митного контролю за звітний період;
- кількість виявлених порушень митних правил;
- динаміка кількості випадків застосування форм митного контролю;
- проміжок часу, необхідний для застосування форми митного контролю та ін.» [3, с. 46-47].

Хоча застосування даної методики дозволяє забезпечити оптимізацію кількості застосовуваних форм митного контролю та заходів, щодо мінімізації ризиків на основі принципу вибірковості, вона має і недоліки, до основних з яких доцільно віднести:

– надмірну орієнтацію показників методики на виконання фіскальних функцій, на основі чого робиться недостатньо обґрунтований метод ефективності митної діяльності;

– відсутність взаємозв'язку між ефективністю функціонування митниць і ефективністю функціонування підприємницьких структур, як учасників ЗЕД.

«Логістичний підхід до діяльності митних органів ДФС України вимагає системної реалізації наступних заходів: створення сучасних митно-логістичних центрів; удосконалення митного законодавства; впровадження новітніх інформаційно-технічних засобів забезпечення діяльності митних органів ДФС України; створення єдиної міжвідомчої автоматизованої системи збору, зберігання і обробки інформації для всіх видів державного контролю за переміщенням товарів через митний кордон; реформування організаційно-управлінської структури митних органів ДФС України, побудованої за функціональним принципом та ін.» [3, с. 63].

Вважаємо, що вдосконалення методів оцінки ефективності діяльності митних органів ДФС України доцільно орієнтувати не тільки на виконання фіскальних функцій, але і на успішне виконання всіх функцій, що становлять місію даних органів, в тому числі зростання якості наданих послуг, спрямованих на створення умов для успішного функціонування підприємницьких структур, що беруть участь у зовнішньоекономічній діяльності.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Міжнародна конвенція про спрощення і гармонізацію митних процедур від 18.05.1973 року. Дата оновлення: 05.03.2011. URL: http://zakon.rada.gov.ua/go/995_643 (дата звернення: 20.04.2019)
2. Пасічник А. М., Кутирєв В. В. Транспортно-митні логістичні центри в Україні: проблеми і перспективи розвитку. Вісник Академії митної служби України. Сер.: Технічні науки, 2010. № 2. С. 27 – 35.
3. Шушура В. С. Удосконалення інструментарію митної логістики при здійсненні руху товарів в торгівлі. Курсова робота. 79 с.
4. Гребельник О.П., Сторожук О.В. Оподаткування зовнішньоекономічної діяльності: Навчальний посібник. Видавничо-поліграфічний центр Університету ДФС України 2018 рік., 403 с.

Наукове видання

Серія «Наукові роботи студентів УДФСУ»

**ЗБІРНИК СТАТЕЙ
ЗДОБУВАЧІВ ВИЩОЇ ОСВІТИ
ДРУГОГО (МАГІСТЕРСЬКОГО) РІВНЯ
НАВЧАЛЬНО-НАУКОВОГО ІНСТИТУТУ
ЕКОНОМІКИ, ОПОДАТКУВАННЯ ТА
МИТНОЇ СПРАВИ**

У чотирьох частинах

Частина 2

Відповідальний за випуск

Швабій К. І.

Відповідальний редактор

Панура Ю. В.

*Форматування та
комп'ютерна верстка*

Шамардак Н. М.

Матеріали друкуються в авторській редакції.

Здано до друку 20.11.2019. Формат 60×84/16.

Папір офсетний № 1. Гарнітура «Times New Roman».

Друк. арк. 14.6.

Тираж 300 примірників. Замовлення № 833.

Підготовлено до друку Видавничо-поліграфічним центром

Університету ДФС України

08200, вул. Університетська, 31, м. Ірпінь, Київська область, Україна

Свідоцтво про внесення суб'єкта видавничої справи

до державного реєстру видавців, виготовлювачів і

розповсюджувачів видавничої продукції

Серія ДК № 5104 від 20.05.2016