

**Міністерство освіти і науки України
Регіональний навчальний центр Всесвітньої митної організації
Національний університет публічної служби,
факультет правоохоронної діяльності (Угорщина)
Національний університет цивільного захисту України
Рада молодих учених
Університету митної справи та фінансів
Університет митної справи та фінансів**

**“МИТНА ПОЛІТИКА ТА АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ
ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ
(УПРАВЛІНСЬКІ, ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНІ,
ПРАВОВІ, ІНФОРМАЦІЙНО-ТЕХНІЧНІ,
ГУМАНІТАРНІ АСПЕКТИ)”**

**МАТЕРІАЛИ МІЖНАРОДНОЇ
НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ
МОЛОДИХ УЧЕНИХ**

20 квітня 2017 р.

Дніпро

Митна політика та актуальні проблеми економічної безпеки України (управлінські, фінансово-економічні, правові, інформаційно-технічні, гуманітарні аспекти): матеріали Міжнародної науково-практичної конференції молодих учених. – Дніпро : Університет митної справи та фінансів, 2017. – 479 с.

Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції, які включені до збірника, присвячено актуальним питанням формування та реалізації митної політики в Україні, її фінансово-економічної безпеки в системі міжнародних відносин, аналізу проблем розвитку менеджменту і регулювання зовнішньоекономічної діяльності, дослідженню нормативно-правового забезпечення здійснення митної справи, інформаційно-технічного забезпечення захисту економічних інтересів держави, а також проблемам реалізації митної справи у контексті міжкультурної комунікації.

Збірник матеріалів може зацікавити науковців, викладачів, студентів, аспірантів, а також фахівців з митної справи та зовнішньоекономічної діяльності.

Організатори конференції:

Міністерство освіти і науки України;
Регіональний навчальний центр Всесвітньої митної організації;
Національний університет публічної служби,
факультет правоохоронної діяльності (Угорщина);
Національний університет цивільного захисту України;
Університет митної справи та фінансів;
Рада молодих учених Університету митної справи та фінансів

Склад редакційної групи:

Куземко В. А., Садковий В. П., Ченцов В. В., Приймаченко Д. В.,
Гармаш Є. В., Жир С. І., Івашина О. Ф., Ліпінський В. В., Губа О. І.,
Даценко В. В., Колесников К. М., Мороз Б. І., Шевченко Н. І.,
Марценюк О. О., Барабаш Ю. В., Дерев'янка Т. П., Котко О. К.

ISBN 978-966-328-124-7

ЗМІСТ

Секція 1. Митна політика: проблеми формування та реалізації в сучасних умовах розвитку України

Микитенко Т. В. Митний постаудит як форма митного контролю	15
Коваленко Б. С. Захист економічних інтересів держави на основі вдосконалення митно-тарифного регулювання ЗЕД	17
Тополенко С. Ю. Сучасний стан та європейський досвід державного регулювання у сфері соціального захисту населення України	19
Медведюк Ю. В. Організація роботи щодо виявлення та протидії незаконному переміщенню наркотичних засобів через державний кордон України	21
Крошка М. В. Участь громадських інститутів у реалізації митної справи ..	23
Андрєєва К. В. Законодавство у сфері ЗЕД: проблеми систематизації ...	25
Андрушко А. П. Митний пост аудит: впровадження закордонного досвіду для ефективної діяльності в Україні	27
Афанасьєв М. В. Проблеми міського транспорту м. Дніпро та шляхи їх розв'язання	29
Кирилов В. І. Роль податків у системі державного регулювання економіки	31
Козинець К. М., Манза М. М. Митна політика України та її напрями ..	34
Лісничка О. О., Балобан А. К. Проблеми пошуку розв'язання задачі комівояжера	36
Мкртичева О. В. Шляхи вдосконалення митного контролю за переміщенням культурних цінностей через державний кордон	38
Разживін В. М. Інституціональні передумови розвитку економіки	40
Мальцев Б. М. Стратегічне планування в діяльності Державної фіскальної служби України	43
Карканиця В. М., Приймаченко К. Г. Модернізація митних органів України як основного органу, який захищає національні та економічні інтереси країни	45
Коляда В. Е. Правові проблеми переміщення запасних частин транспортних засобів через митний кордон України	47
Авраменко Н. Л., Дем'янчук Г. В. Реалізація митної політики України: практичний аспект	49
Чабаненко А. М. Роль і місце митного оподаткування в системі забезпечення економічної безпеки України	51
Чечет Я. О., Зімарєва О. О. Міжкультурні комунікації у сфері митної справи	53

Кирилов В. І. Сучасні вимоги до професійної підготовки працівників митних органів	54
Литвиненко К. О., Моїсєєнкова Д. К. Окремі аспекти ухилення від сплати митних платежів у сучасних умовах	57
Калинина Я. А. Управление конфликтами в таможенной сфере	59
Літвінов В. В. Проблема протиставлення дегуманізації історії в мистецтві на прикладі відображення в живописі другої половини ХІХ – початку ХХ ст. історії церковного розколу ХVІІ ст.	61
Завирюха Б. В. О предложенных идентификационных правилах прочтения клейм золотых и серебряных изделий в конце ХІХ – начала ХХ столетий под обобщенными редакциями В. В. Скурлова (правила и их исключения в помощь таможенникам)	63
Свирипа В. О. Этические основы профессиональной деятельности таможенника	65

Секція 2. Актуальні проблеми менеджменту і регулювання зовнішньоекономічної діяльності

Голубова Д. В. Міжнародно-правове регулювання електронної комерції у сфері зовнішньоекономічної діяльності	68
Hrebinnuk M. The problem of familiarizing employees with corporate values	70
Копійко Ю. С. Проблеми функціонування спеціальних економічних зон в Україні	71
Котко О. К. Стандарти залучення інвесторів у зовнішньоекономічній політиці держави	74
Шатрова К. І. Аналіз проекту КНР “Новий шовковий шлях” та місце України в ньому	76
Yevdosieieva A. V., Serdiuk M. H. The use of logistic approaches in the optimization of transportation service	78
Байов Б. С. Розвиток соціального підприємництва в Україні	80
Григоренко В. В. Форма зовнішньоекономічного договору: проблеми нормативного регулювання	82
Ковальчук М. М. Шляхи вдосконалення аудиту фінансових результатів діяльності підприємства	84
Круць А. А. Управління процесом планування зовнішньоекономічної діяльності підприємства в сучасних умовах	86
Матієсько О. І., Саїнчук Я. М. Процес перебудови системи управління підприємством для виходу на ринок зовнішньоекономічної діяльності ..	88
Помаза-Пономаренко А. Л. Адміністрування і регулювання ЗЕД як функціонали забезпечення розвитку України та регіонів	90

Рудняєва К. О. Ідентифікація впливу зміни валютного курсу на економічні результати підприємства	92
Сабарська Є. В. Сутність та особливості здійснення операцій з імпорту основних засобів	94
Сілаєва В. О. Митна діагностика якісних характеристик підприємств – суб'єктів ЗЕД	96
Tabunidze K. Reengineering: its relevance and potential	98
Ніколенко В. В. Шляхи мінімізації втрат від курсових різниць під час здійснення зовнішньоекономічної діяльності	100
Кравчук М. О. Розмежування адміністративної процедури та адміністративної послуги публічних адміністрацій на прикладі утворення органів самоорганізації населення	101
Ничипорчик С. В. Проектування мультимодальних транспортно-логістичних систем	104
Лужанська Н. О. Економічне підґрунтя діяльності вантажних митних комплексів	105
Тесленко В. А., Трясорук А. С. Проблематика правового регулювання зовнішньоекономічної діяльності на макрорівні	107
Хитрик В. П., Пупова В. В. Потреба у модернізації системи планування ДФС України	109
Черниш Л. В. Сфера високотехнологічних товарів і послуг в Україні в умовах євроінтеграції	111
Шпичко Д. М. Актуальні питання ухилення суб'єктів ЗЕД від оподаткування експортно-імпортних операцій	114

Секція 3. Фінансово-економічна безпека держави у системі міжнародних відносин

Gary Lit Globalization and deglobalization: major impact and implications of President Trump's nationalistic and protectionistic policies for the world economy, in general, and Asian economies, in particular. Dangerous fault lines and explosives landmines	117
Цатурян К. А. Масштаби та економічні наслідки контрабанди побутової техніки, електроніки та елементів живлення для України в рамках міжнародних торговельних відносин	119
Andrea Bari In search of tax awareness – based on the experience of a survey among young people	121
Агапова В. В. Взаємозв'язок інфляції та обмінного курсу долара США в Україні	122
John J. Poggi Globalization and change: opportunities for young professionals in a dynamic environment	124

Костенко О. А. Вплив децентралізації на зміцнення фінансової основи місцевого самоврядування	127
Andrea Szabó Risk management master's degree, or past experience and new directions for the analyses and assessment specialization	129
Хорікова О. О., Лимар О. В. Економічна безпека держави в системі міжнародних відносин	131
Maciej Rakowski Italian Regency of Carnaro – constitutional experiment by the Adriatic Sea	133
Синюк А. О. Сучасний стан бюджетної безпеки України: основні проблеми та шляхи їх подолання	136
Marcell Benyus Electronic trade and transport control system	138
Шрамко М. Р. Міжнародний досвід реформування кадрової політики та його застосування в Україні	140
Zoltán Nagymihály History of the Hungarian customs administration (Beginning-2017)	142
Вербицька К. С., Малоок І. А. Прогнозування суми валових страхових премій зі страхування життя на страховому ринку України за допомогою економетричних методів	144
Юнак С. В. Основні тенденції розвитку експорту в Україні	146
Бабак К. О., Локота О. О. Проблеми формування офіційного валютного резерву в Україні	148
Барановський Н. А. Детермінанти економічної злочинності як ризик фінансово-економічної безпеки держави та механізми їхньої протидії	151
Вербицька К. С. Методи управління кредитним ризиком комерційного банку	153
Де-Луко Я. Р. Окремі питання правового регулювання екстрадиції особи: постановка проблеми	155
Денисюк О. В. Механізми державного регулювання фінансового сектора України	157
Дмитренко А. В. Аналіз факторів впливу на валютний курс	159
Добролежа К. М. Особливості фінансової санації страхових компаній як запорука фінансової безпеки держави	161
Дуда Т. В. Дослідження особливостей асиметрії у торгово-економічній взаємодії України	163
Здорик А. В. Статистика банківської діяльності України	165
Зюзін В. О. Виконання державних соціальних програм у контексті сучасних економічних загроз	167

Коваль В. В. Декриміналізація “товарної” контрабанди – доцільність та ефективність	169
Козова Д. В. Сучасні проблеми механізму справляння податку на додану вартість	171
Криворучко А. Р., Ігнатова Ю. В. Статистика цінних паперів в Україні ..	173
Макуха А. С. Деякі проблеми застосування домашнього арешту як запобіжного заходу в кримінальному процесі	175
Павлова К. І., Павлов А. Г. Проблеми наповнення бюджету розвитку міста в контексті забезпечення економічної безпеки на мезорівні	177
Рогожина Ю. В. Статистичний аналіз інфляційних процесів в Україні ..	179
Семенова Ю. І., Скляр В. Є. Аналіз справляння податку з доходів фізичних осіб	182
Сидоренко Д. О. Виникнення тіньової економіки в Україні та її вплив на економічну безпеку країни	183
Синюк А. О. До питання розвитку р2р-кредитування в Україні	185
Сіліна І. С. Оптимізація бізнес-процесів як засіб запобігання ліквідації підприємств	187
Таран О. В., Решетило К. В. Забезпечення фінансово-економічної безпеки держави під час ввезення в Україну брендового одягу	189
Тарасенко К. М. Вплив міграційних процесів на національну та фінансово-економічну безпеку держави	191
Жульміна А. В. Роль митних органів у системі державного регулювання ЗЕД	193
Бондаренко А. І. Державне регулювання шляхом формування антикризових стратегій економічної безпеки України	194
Єгіазарян Р. Г. Конкурентоспроможність банківської системи України в контексті інтеграції в ЄС	196
Задорожна В. В. Соціальні видатки бюджету як основа покращання рівня життя населення в Україні	198
Калюжна В. А. Кредитні програми Світового Банку в рамках співпраці з Україною	200
Лифенко А. Ю. Сучасні проблеми нелегальної міграції в Україні	202
Овчинников А. В. Тіньова економіка в Україні: причини виникнення та вплив на економічну безпеку	204
Пашикян І. С. Протиправне банкрутство	206
Пашикян І. С. Управління ризиками страхових організацій як чинник фінансової безпеки держави	208
Пасічник К. С. Визнання, схвалення та розкриття зовнішньоекономічних операцій між пов’язаними сторонами	210

Ніколаєв В. С. Корупція як загроза економічній безпеці держави	212
Добролежа К. М. Зарубіжний досвід у сфері державного фінансового стимулювання розвитку малого бізнесу	214
Дунда Л. В. Проблеми ціноутворення та встановлення обґрунтованих тарифів на електроенергію	216
Сіліна І. С., Колеснік Є. О. Грошово-кредитна політика в Україні: проблеми та перспективи	218
Єленич В. В. Корупційні прояви у функціонуванні Державної фіскальної служби України та шляхи їх ефективної протидії	221
Булла А. А. Оцінка надійності аудиторських доказів у ході незалежного аудиту фінансової звітності підприємства	222
Тесленко В. А. Проблеми забезпечення стабільності валютного курсу гривні в контексті економічної безпеки держави	224
Уланович Т. Ю., Швачка Д. В. Вивчення митних платежів до Держбюджету України	226
Фісуненко Н. О. Прямі іноземні інвестиції як джерело формування регіональних інвестиційних ресурсів	228
Чичибабіна Д. Г. Сучасні тенденції розвитку страхового ринку України ..	230
Литвиненко А. О. Деякі проблемні питання відшкодування матеріальної та моральної шкоди у кримінальному процесі	233
Григораш О. В. Реальність впливу розвитку малого підприємництва на формування доходів місцевих бюджетів в Україні	235
Айрумян К. В. Фінансово-економічна безпека держави на прикладі фальсифікованих телефонів	237

Секція 4. Актуальні питання нормативно-правового забезпечення здійснення митної справи

Хараїн І. І. Переміщення фізичними особами товарів на митну територію України повторно протягом доби (проблемні питання адміністративно-правового регулювання)	240
Воротниченко Н. Ф. Криміналістична характеристика предмета та способів учинення злочину у сфері оподаткування	242
Андрушко А. П. Нормативне регулювання цивільно-правової відповідальності посадових осіб митних органів України	244
Багдасарян С. С. Значення допиту у формуванні судових доказів у кримінальному провадженні	246
Бобриньова К. А. Питання кримінально-правової кваліфікації контрабанди, вчиненої за попередньою змовою групою осіб	248

Варава А. В. Законотворчі помилки та їх виправлення на прикладі внесення змін до Податкового кодексу України щодо податкової міліції ..	250
Варакута К. В. Поняття адміністративно-процесуального доказування ...	252
Васюта Т. О. Удосконалення правового механізму здійснення митної справи в Україні	254
Гаврилова А. Г. Способи вчинення контрабанди наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів та прекурсорів: криміналістичні аспекти	256
Гутченко К. А. Адміністративний договір: стан і перспективи розвитку в Україні	258
Кірсанов В. О. Взаємодія ДФС України з митними органами іноземних держав із питань боротьби з контрабандою.....	260
Клячев М. С. Сучасний стан і перспективи вдосконалення поняття “неправомірна вигода”	262
Коваленко Д. В. Реалізація принципу безпосередності на стадії досудового розслідування контрабанди та процесуальна самостійність слідчого	264
Ковцун А. І. Проблеми визначення особи злочинця у криміналістичній характеристиці контрабанди	266
Колено Г. С. Правове регулювання страхування сільськогосподарського майна	268
Андрєєва К. В. Встановлення поглибленої та всеохопної зони вільної торгівлі: нові правила дії митних преференцій	270
Крошка М. В. Модернізація служби в органах місцевого самоврядування на сучасному етапі в Україні	273
Куваннікова А. Г. Митна політика у сфері співробітництва митних органів з іншими органами під час переміщення зброї через митний кордон України	275
Левдик А. А. Державна реєстрація нормативно-правових актів: проблеми реалізації	277
Лисенко І. В. Питання правоохоронної діяльності митниць ДФС щодо запобігання та протидії контрабанді	279
Негара Р. В. Щодо визнання порушенням митних правил користування транспортними засобами особистого використання тимчасово ввезених громадянами-нерезидентами	281
Овчаренко М. В. Поняття та наукові основи криміналістичної ідентифікації	283
Оксентюк Б. А. Проблематика законодавчого визначення поняття “реекспорт”	285
Подмарьков М. Типові слідчі ситуації, версії та планування розслідування	287

Ковальова Т. А. Про визначення поняття “корупційне правопорушення..	289
Старченко Л. В. Протидія корупції в державних органах – міф чи реальність.	292
Коваль К. Л. Дорожня карта з ресурсоефективності як орієнтир для секторальної (екологічної) політики України	294
Цопа Я. В. Деякі проблеми правового регулювання надання медичних послуг	296
Шевченко П. Ю. Структура процедури видачі документів про походження товарів органами доходів і зборів	297
Борисевич М. О., Міх А. О. Роль кіберполіції у боротьбі з кіберзлочинністю	299
Борисевич М. О. Проблеми судової реформи в Україні та їх вплив на систему стримувань і противаг	301
Омелян В. О. Система принципів адміністративного розсуду в діяльності органів доходів і зборів України	303
Тропіна Т. В. Твори образотворчого мистецтва: проблеми визначення поняття та його змісту	305
Федюшко С. С. Поняття техніко-криміналістичного забезпечення розслідування контрабанди	307
Хайло Ю. С. Взаємодія органів доходів і зборів та інших органів влади для протидії “сірому” імпорту транспортних засобів особистого користування	309
Яцків І. І. Застосування принципу “єдиного вікна” у ході здійснення інших видів державного контролю під час переміщенні товарів	311
Бульбук Ю. В. Правові аспекти визначення структури правового статусу посадових осіб митних органів, що беруть участь у провадженні у справах про порушення митних правил	313
Васюта Т. О. Особливості регулювання праці державних службовців в Україні	315
Мельник Ю. С. Особливості правового регулювання підвищення рівня професійної компетентності посадових осіб органів доходів і зборів в умовах нового законодавства про державну службу	318
Маковецький М. В. Судово-економічна експертиза та криміналістична діагностика як засоби формування доказів у провадженнях щодо економічних злочинів	322

Секція 5. Інформаційно-технічне забезпечення захисту економічних інтересів держави

Шандуренко Р. В. Аналіз автоматизованих систем у контексті проектування системи підтримки прийняття рішень під час складання маршруту кур’єрської доставки	325
---	-----

Зайчук К. Д., Мініч Г. С. Оцінка рівня готовності інтегрованої системи із хмарним сервісом	326
Водолазький А. І. Модель рейтингової оцінки літератури з урахуванням індивідуальних переваг читача	328
Карабаза А. Ю. Моделювання рейтингу автомобілів, що були в експлуатації	330
Афанасьєв А. А. Аналіз критеріїв часу та об'єму для оцінки складності алгоритмів	331
Дяченко О. О. Застосування генетичного алгоритму в задачах оптимального пошуку	333
Горбач Д. П. Системи моніторингу технічного стану транспортних споруд	335
Горбач Д. П. Система загальноміського управління вантажними перевезеннями на автомобільному транспорті	337
Какадій В. В. Керування структурами пам'яті серверу ORACLE	339
Ковтун М. О. Системний підхід у дослідженні національних економічних інтересів як чинника економічної безпеки держави	341
Кущенко Є. С. Запровадження логістичних методів у системі управління вантажною роботою в контейнерному терміналі	343
Лило С. В. Легке метро як усунення заторів у транспортній системі	345
Мірошніченко С. В. Модернізація транспортно-митної інфраструктури забезпечення ринку скраплених газів в Україні	347
Костенко Д. Є. Побудови моделей та формування вимог до систем пошуку інформації	349
Осіпенко К. А. Аналіз Європейської системи управління рухом потягів – ETCS	351
Осіпенко К. А. Використання інтелектуальних транспортних систем у міській логістиці	353
Поліщак Н. О. Новітні технології митного огляду транспортних засобів ..	355
Пук Ю. Я. Модель реагування організаційно-виконавчої структури на звернення громадян	356
Романенко Є. М. Моделювання роботи об'єкту транспортно-логістичної інфраструктури як системи масового обслуговування методом Монте-Карло	358
Рудий В. М. Порівняльна характеристика алгоритмів візуалізації тривимірних математичних моделей	360
Кекош О. О., Нуманов А. А. Покращання роботи вантажного митного комплексу	362

Іванисенко І. С. До питання доцільності впровадження екранопланної транспортної системи в Україні	364
Лебедєва А. В. Розрахункова модель латентно-семантичного аналізу документів великого обсягу	366
Зуєва К. О., Заброда А. О. Моделювання логістичної системи перевізного процесу на основі задачі комівояжера	368
Берестова К. О. Авторециклінг: проблеми та перспективи	370
Берковський С. В. Дослідження системи управління технологічними параметрами видобутку енергоносіїв	372
Гаркуша А. В. Розв’язання проблеми заторів	374
Гуменюк Є. В. Інформаційна безпека України	375
Давидько С., Глушко. А. Проблеми регулювання права інтелектуальної власності в Україні	377
Жакун О. А. Алгоритм триангуляції 3D-моделей у процесі тесселяції ...	379
Заброда А. О., Зуєва К. О. Напрями вдосконалення технологій міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом	381
Калюжний В. С. Механізми впровадження електронних (дистанційних) форм навчання у сучасній вищій освіті України	384
Katchan O. O. The credit politics as basis of safety of bank	386
Хороших М. П. Захист економічних інтересів України	388
Кислова Ю. О. Алгоритм відбору інформаційних матеріалів для розділу “Популярне” на відеохостингах	389
Кокіна М. А., Комаров Є. Д. Рентабельність газобалонного обладнання на маршрутних автобусах	391
Кравець В. О. Дослідження проблеми та впровадження топологічного сортування в ІС	393
Кузьменко В. О. Мультиmodalні перевезення як засіб ефективної організації міжнародних вантажопотоків дніпропетровського регіону ...	397
Кузьминский Д. А., Дон В. Б. Model procesu pólmarkowa gotowości chmury obliczeniowej z wbudowanym systemem kontroli informacji i stanu technicznego maszyn fizycznych	399
Кулак Я. С. Перспективи розвитку інфраструктури логістичних транспортно-зернових комплексів в Україні	400
Кутирєв В. В. Напрями розвитку логістичної інфраструктури України на ринку міжнародних послуг	402
Кухаренко Н. В. Підвищення ефективності перевезень автомобільним транспортом в Україні	404

Мальцон Ю. О. Аналіз забезпечення технічними засобами Дніпропетровської митниці ДФС як основними елементами протидії контрабанді та ПМП у контексті дестабілізації економіки України	406
Маслій О. С. Вибір моделі оцінки вартості об'єктів нерухомості	408
Моїсеєнко В. В. Дослідження інтернет-трейдингу як інноваційної практики у фінансовій сфері	410
Надточа Н. Ю. Аналіз ризиків під час використання мобільних додатків для здійснення банківських операцій	412
Павлова В. С. Перспективи розвитку залізничного транспорту України в умовах монополізації ринку	414
Папоян Д. Г. Алгоритми заливки довільної замкнутої області вибраним кольором	416
Петров Р. Аналіз стану та розробка методу планування інформації у банківській сфері	417
Редько О. В. Розбудова мережі логістичних центрів забезпечення станцій технічного обслуговування автотранспорту	419
Рудаков М. А. Етапи розвитку комп'ютерних вірусних програм	421
Рязанцева І. С. Оптимізація використання рухомого складу	423
Саєнко О. А. Швидкісні залізничні сполучення: проблеми та перспективи	425
Самойленко С. Г. Дослідження алгоритмів масштабування та інтерполяції зображення	427
Романко І. С. Моделювання рейтингу кандидатів, що задовільняють вимогам роботодавця, з урахуванням його активності	429
Солдатихіна В. В. Проблеми та перспективи розвитку контрейлерних перевезень на території України	431
Стасик С. О., Дегтярьов Д. С. Задача комівояжера	433
Баталова Д. О. Перспективи розвитку морського транспорту	435
Горденко А. В., Пеня К. В. ІТ-безпека: захист від витоків і втрат інформації	437
Димид В. М. Моделювання технологічних процесів переміщення транспортних засобів територією вантажного митного комплексу	439
Донець М. О. Перспективи розвитку електромобілів	440
Прогонюк І. В., Соколова О. О. Імітаційне моделювання системи масового обслуговування пасажиропотоків в аеропорту “Дніпропетровськ”	442
Клокова Л. О. Ринок праці як складова економічної безпеки держави ..	444
Дяченко Д. В. Питання проектування та моніторингу дорожніх покриттів	446

Лагутін В. Л. Державно-управлінські аспекти формування інноваційної діяльності	447
Соляников В. Г. Новые стандарты кибербезопасности в банках	449
Тихолиз І. О. Розробка програмного інструментарію для паралельної обробки даних	451
Орлова О. М. Оцінка рівня доступності хмарної інфраструктури	453
Редько Ю. М. Дослідження та побудова нелінійних економетричних моделей	455
Ekong Richard Markov combinatorial availability model of infrastructure as a service cloud	457
Гавриш О. В. Оценка уязвимости коммерческих программных продуктов	459
Гонченко В. А. Синтез вимог до веб-сайтів з надання послуг замовлення, продажу та бронювання автобусних квитків	461
Запрудин К. А. Анализ хостинговых планов для рационального использования веб-ресурсов	462
Толошний І. Ю. Розробка методів і моделей системи аналізу дослідження надійності банківських установ	464
Шевчук М. С. Застосування хмарної операційної системи Corezoid	466
Хвиць М. О., Янович С. В. Перспективи застосування задач транспортного спрямування в оптимізації схем виробництва та постачання сировини	467
Горяйнов Д. С. Проблема створення кросплатформенної інформаційної системи	469
Іванов Д. О., Дейнека Р. С. Використання тунельної маршрутизації як захищеного логічного з'єднання клієнт-сервер, сервер-сервер та побудова віртуальних мереж різноманітних структур	471
Іменний покажчик	474

**Секція 1. Митна політика: проблеми формування та реалізації
в сучасних умовах розвитку України**

МИТНИЙ ПОСТАУДИТ ЯК ФОРМА МИТНОГО КОНТРОЛЮ

Микитенко Т. В., доцент

(Університет державної фіскальної служби України, м. Ірпінь)

Відповідно до Стратегічного плану розвитку ДФС України на 2015–2018 рр. одним з пріоритетних напрямів митного контролю є розвиток митного пост-аудиту в рамках проведення перевірок та підвищення ефективності контрольних заходів. Тому важливим завданням, що стоять перед фіскальними органами у сфері державної митної справи є створення методологічної бази митного постаудиту на основі методичних прийомів аудиту та стандартизації контрольної-перевірочної діяльності.

Митний пост аудит – новий напрямок в діяльності вітчизняних контролюючих органів доходів і зборів, але вже довгий час успішно запроваджений в діяльності митних органів іноземних держав. Його головним завданням – є перевірка зовнішньоекономічних операцій суб'єктів підприємницької діяльності, які були оформлені у митному відношенні, а саме: перевірка заявленої митної вартості товару, його класифікації, цільове використання товарів, митне оформлення яких було здійснено із застосуванням пільг тощо. Контроль після випуску товарів може проводитись протягом 3 років після здійснення такої операції учасником ЗЕД. Джерелами інформації служать дані бухгалтерського обліку підприємства за зовнішньоекономічними операціями щодо правильності та повноти сплати митних платежів.

За положеннями Кіотської конвенції, митний пост-аудит – форма контролю, що здійснюються контролюючими органами для забезпечення достовірності та автентичності декларацій шляхом проведення перевірки первинних бухгалтерських документів і фінансової звітності, систем управління бізнесом після завершення митного оформлення [1, 4].

У Модернізованому митному кодексі ЄС митний пост-аудит визначається як сукупність засобів митного контролю, який здійснюється після випуску товарів у вільний обіг з метою перевірки точності та достовірності показників декларацій і охоплює контроль бізнес-системи, записи, книги [2]. Відтак, митним органам надаються значні повноваження у сфері здійснення контрольних функцій щодо інформації, пов'язаної зі зовнішньоекономічною діяльністю суб'єкта господарювання. Грунтуючись на цьому визначенні, експерти Всесвітньої митної організації трактують поняття митного контролю після випуску товарів з використанням методів аудиту (post-clearance audit) як процес, що дозволяє співробітникам митниці перевіряти точність декларацій за даними книг, записів, бізнес-систем і всієї відповідної митної комерційної інформації фізичних і юридичних осіб безпосередньо або опосередковано задіяних в міжнародній торгівлі [3].

В Митному кодексі України серед форм митного контролю відсутнє поняття аудиторського контролю або постаудиту. Ст. 345 МКУ визначає

можливість проведення документальних перевірок дотримання вимог законодавства України з питань державної митної справи, а стаття 346 – проведення планових і позапланових виїзних перевірок [4]. При цьому митниця може перевіряти тільки суб'єкта зовнішньоекономічної діяльності, який безпосередньо ввіз товар до України. Законодавчо не врегульовано програма, строки проведення митного пост-аудиту, не визначені підстави, відповідальність, взаємодія з іншими контролюючими органами тощо. Наявні перевірки носять суто фіскальний характер з домінуванням податкового аудиту, при цьому митний аспект перевірок мінімізовано, що не забезпечує належного контролю за дотриманням митного законодавства.

Відправним моментом проведення митного постаудиту є його спрямованість на прискорення і спрощення митних процедур і одночасне забезпечення ефективності інструментів державного регулювання зовнішньоекономічної діяльності та перенесення навантаження перевірки з етапу митного поточного контролю на етап контролю після випуску товарів. Адже, за відведені статтею 196 Митним кодексом Митного Союзу 1–2 дня повну і якісну перевірку достовірності і документально підтвердженими заявлених в декларації на товари відомостей не завжди вдається провести. Тоді як, відсутність ефективного митного контролю за адекватністю цін ввізних товарів дає змогу імпортерам недостовірно декларувати товари та транспортні засоби та мінімізувати їх митну вартість.

В організації проведення митного постаудиту потребує вирішення цілеспрямований відбір об'єктів митних перевірок в інтересах підвищення результативності митного контролю. Існуюча практика відбору об'єктів митної перевірки орієнтується на систему управління ризиками, яка за умов швидкоплинного середовища характеризується високим рівнем невизначеності. Для вирішення даної проблеми слід застосувати автоматизований оперативний обмін інформацією з митними службами іноземних держав, науково-обґрунтований підхід до вибору об'єктів, аналізу джерел інформації, виявлення ознак порушень у митній сфері з використанням дисперсійного аналізу. Тому в умовах, коли завдання перед митною службою полягає в одночасному сприянні торгівлі, прискоренню часу виконання митних процедур, забезпеченню дотримання якості митного контролю, основне навантаження митного контролю повинно переноситися з етапу поточного контролю на етапи попереднього та постмитного аудиту.

Отже, розвиток ефективного пост-аудиту забезпечить органам доходів і зборів митного спрямування ДФСУ виконувати свої завдання (оформлення та контроль товарів, збір платежів), а також сприятиме утриманню балансу між спрощенням торгівлі та ефективним митним контролем.

Список використаних джерел:

1. Guidelines for Post-Clearance Audit (PCA). – Vol. 1. WCO, June 2012. 26p. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.wcoomd.org/~media/WCO/Public/Global/PDF/Topics/Enforcement%20and%20Compliance/Tools%20and%20Instruments/PCA%20Guidelines%20Volume%201.ashx?db=web>.

2. Митний кодекс Співтовариства: Регламент (ЄС) №450/2008 Європейського Парламенту та Ради від 23 квітня 2008 року. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://kompmp.rada.gov.ua/>

3. Kazunari Igarashi (World Customs Organization). Post-Clearance Audit. // Seminar on Risk Management and Post-Entry Audit, Shenzhen, People's Republic of China. – June 7–10, 2005. – P. 2–7.

4. Митний кодекс України від 13 березня 2012 року № 4495-VI URL [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.rada.gov.ua>

ЗАХИСТ ЕКОНОМІЧНИХ ІНТЕРЕСІВ ДЕРЖАВИ НА ОСНОВІ ВДОСКОНАЛЕННЯ МИТНО-ТАРИФНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЗЕД

Коваленко Б. С., студент

(Науковий керівник – к.т.н., доцент Феценко О. М.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

В умовах включення України у світові господарські процеси особливого значення набуває регуляторна функція держави для вирішення завдань, пов'язаних з формуванням нового конкурентного середовища, структурною перебудовою національного господарства та підвищення конкурентоспроможності вітчизняної економіки в цілому.

Сьогодні, як ніколи, світовий ринок безкомпромісно й об'єктивно оцінює конкурентоспроможність товарів. Він дозволяє зіставити вітчизняний та світовий рівні виробництва, національні і світові витрати, науково-технічні якості продукції. Таке зіставлення – своєрідний контроль у вигляді міжнародної конкуренції, необхідна умова динамічного розвитку національної економіки.

В усіх країнах, а особливо в країнах із перехідною економікою, де сталася широка лібералізація зовнішньоекономічної діяльності, державне регулювання останньої є об'єктивною необхідністю. Таке регулювання спрямоване на забезпечення захисту інтересів країни та суб'єктів її зовнішньоекономічної діяльності, створення рівних можливостей розвивати всі види підприємницької діяльності, стимулювання рівних та справедливих умов конкуренції та ліквідацію монополізму світового економічного середовища.

Сучасна політика регулювання зовнішньоекономічної діяльності України спрямована не на довгострокову перспективу, а на пошук шляхів виходу із кризових ситуацій, тому така політика часто не дає позитивних результатів. Останнім часом наша держава значно лібералізувала зовнішню торгівлю. Ця обставина мала як позитивні, так і негативні наслідки для української економіки. До позитивних належать: збільшення обсягу експорту; вихід країни на нові ринки, де вітчизняна продукція заповнює вільні "ніші"; істотне розширення кола експортерів, які формують конкурентне середовище в експортній діяльності. Негативними наслідками є низька ефективність зовнішньої торгівлі. З часом дедалі більше загострюється

проблема конкурентоспроможності українських товарів зі значним рівнем доданої вартості, особливо машинобудування та інших галузей, де необхідний високий ступінь обробки.

Приєднання України до СОТ фактично стало приєднанням до існуючої в цій організації системи прав та обов'язків, значна частина яких торкається питання захисту інтересів національних виробників. Зберігаючи право захищати своїх виробників, країна зобов'язується робити це відповідно до правил і процедур, встановлених СОТ. Юридично Україна отримала широкі можливості, але фактично позитивні результати можна лише очікувати. Перша проблема полягає в тому, що право вийти на закордонний ринок ще не означає, що на цьому ринку вдасться продати пропонований товар. Для того, щоб реалізувати свій товар, він повинен бути конкурентоспроможним. А цього, як відомо, далеко не завжди можливо досягти через застарілість, зношеність обладнання та низькі технології виробництва. Якщо розглядати з позиції імпорتنих операцій, то тут наслідки від вступу України до СОТ можуть мати більш негативний характер. Адже після вступу до СОТ перед Україною не тільки відкрилися додаткові ринки, але і Україна зобов'язалась відкрити свій національний ринок перед товарами з інших країн. А це призводить до того, що все більше з'являється імпоротної продукції, яка є досить конкурентоспроможною для того щоб витіснити з національного ринку українські товари.

Таким чином, виникає необхідність докладно розглянути митно-тарифне регулювання ЗЕД, як один з основних напрямків системи державного регулювання, що використовується для таких важливих суспільних цілей як створення сприятливих умов щодо розвитку зовнішньоекономічної діяльності, забезпечення економічної безпеки суспільства, захисту національних інтересів держави в цілому.

Враховуючи те, що у нашої держави попереду ще дуже важкий шлях інтегрування у світове господарство і для того щоб зайняти гідне місце на світовій арені торгівлі, слід приділити увагу наступним питанням, що безпосередньо стосуються покращення стану митно-тарифного регулювання ЗЕД і підвищенню на цій основі національної конкурентоспроможності:

- визначенню основних пріоритетів розвитку країни та формування законодавчої бази ЗЕД відповідно до державних інтересів, а не інтересів окремих суб'єктів;

- посиленню контролю органів державної влади над наданням митних пільг з метою уникнення безпідставного звільнення від оподаткування;

- створенню чітко регламентованого механізму спрощеного порядку застосування процедур митного оформлення та розширення прав фіскальних органів під час проведення митного пост-аудиту;

- підвищенню ефективності контролю за правильністю визначення митної вартості, коду та країни походження товарів;

- активному використанню світового досвіду митно-тарифного регулювання провідних країн світу та країн, що мають подібний економічний стан;

- застосуванню принципу тарифної ескалації для стимулювання вітчизняного виробництва з великою часткою доданої вартості та високим ступенем обробки;
- подальшій адаптації законодавства України у галузі митної справи до норм міжнародних угод та конвенцій;
- впровадженню нових методів навчання та підвищення кваліфікації спеціалістів у сфері регулювання ЗЕД.

СУЧАСНИЙ СТАН ТА ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ДОСВІД ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ У СФЕРІ СОЦІАЛЬНОГО ЗАХИСТУ НАСЕЛЕННЯ УКРАЇНИ

Тополенко С. Ю., аспірант

(Науковий керівник – д.н.держ.упр., професор Івашова Л. М.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Сучасний етап розвитку України як незалежної і соціальної держави відбувається в умовах суспільної та економічної кризи, що спонукає органи державного управління до пошуку шляхів оптимізації соціальних видатків, осучаснення та підвищення ефективності системи надання соціальних послуг як важливої складової соціального захисту населення.

Соціальний захист, відповідно до законодавства України, означає політику держави, спрямовану на забезпечення прав і гарантій людини у сфері рівня життя, головною метою якої є надання кожному членові суспільства, незалежно від соціального походження, національної або расової приналежності, можливості вільно розвиватися, реалізовувати свої здібності.

В умовах недостатнього реформування соціальної сфери, знижується життєвий рівень населення країни, поглиблюється його поділ на “заможних” та бідних, зростає нерівність у отриманні соціальних послуг, невдоволення рівнем соціального забезпечення. В результаті це призводить до підвищення в суспільстві соціального напруження, соціальних заворушень, соціального відторгнення жителів окремих територій. Саме тому реформування вітчизняної системи надання соціальних послуг в Україні є досить нагальною проблемою.

На сьогодні рівень соціальних послуг, а отже, і соціального забезпечення, в Україні повинен стати сучасним, визнаним у світі форматом надання допомоги особам, окремим соціальним групам, які через стан здоров'я, вік, рівень доходів, перебувають у складних життєвих обставинах та подоланні бідності, та вимагають термінової уваги та дій з боку держави. Як свідчить практика, кількість осіб, що потребують отримання соціальних послуг, і потреба в їх обсягах постійно і стрімко зростає.

Саме тому державні механізми із забезпечення соціального захисту населення України мають бути спрямовані на кожну людину, розв'язувати проблеми не лише найбільш соціально вразливих категорій, а й населення в цілому.

Реформування соціальних послуг в Україні системно розпочалось з 2001 року завдяки розробці та прийнятті “Стратегії подолання бідності”, в якій було визначені основні напрями реформи, що до 2016 року залишалися пріоритетними для цієї сфери. У 2003 р. Верховна Рада України прийняла Закон України “Про соціальні послуги”, який повинен був стати базовим для розвитку системи надання соціальних послуг, але всі проблемні питання цей закон не вирішив. У 2016 р. розроблено проект “Стратегії розвитку соціальних послуг до 2022 року”, в якому планується вжиття наступних заходів:

- поглиблення адресності державної соціальної допомоги;
- перехід від бюджетного фінансування відповідних державних установ до програмного фінансування на конкурсних засадах громадських організацій, які надаватимуть такі послуги;
- передача органам місцевого самоврядування повноважень щодо планування, фінансування та організації надання соціальних послуг.

На сьогодні в Україні ми маємо ситуацію, коли розроблення нових нормативно-правових документів лише спричиняє ще більші труднощі в сфері надання соціальних послуг. Відсутність координації між різними стратегічними нормативно-правовими документами, призводить до реформ на папері, з подальшим поглибленням соціальної кризи [1]. Саме тому вкрай необхідною є координація зусиль донорів та недержавних організацій з офісами реформ, які забезпечують процеси децентралізації, та узгодження різних напрямів реформування соціального сектору, як на національному, так і на місцевому рівнях.

Досліджуючи досвід соціального захисту населення в країнах Європи, можемо зазначити, що більшість європейських систем соціального захисту підтримують стабільність доходів людей та забезпечують рівний доступ до соціальних послуг.

Варто звернути увагу, що перші сучасні соціальні програми з’явилися та почали розвиватися в країнах Європи ще наприкінці ХІХ ст. Зараз в економічно розвинених державах соціальний захист – це найважливіша частина національної економіки, витрати на яку нині становлять більше чверті валового національного продукту.

Як показує досвід західноєвропейських держав, існування продуманої системи соціального захисту, що охоплює всіх громадян, не тільки поліпшує їхній добробут, розширює й зміцнює трудові ресурси країни, але й сприяє економічному зростанню та стабілізації політичної й соціальної ситуації в країні. Тим самим соціальний захист впливає на суспільство, сприяючи соціальній згоді й забезпеченню загального почуття соціальної захищеності серед його членів.

Таким чином, соціальна сфера в країнах із розвинутою економікою пройшла значний еволюційний шлях. Протягом багатьох століть у високорозвинутих індустріальних країнах світу вживалися заходи, спрямовані на регулювання економічних відносин, тому, зважаючи на те місце, яке зай-

мають ці країни на світовому ринку нині, можна зробити висновок, що їх методи регулювання соціальних процесів були досить ефективними. Отже, вивчення історичного досвіду й сучасного стану соціальної сфери в таких країнах, як Німеччина, Франція, Великобританія, Швеція, Італія тощо, його аналіз та визначення можливості адаптування в Україні – необхідна передумова результативності вдосконалення вітчизняного механізму державного управління у сфері соціального захисту населення [2].

Список використаних джерел:

1. Ферт А. Перспективи реформування соціальних послуг [Електронний ресурс] / Ферт А. – Режим доступу : <http://www.prostir.ua/?news=perspektyvu-reformuvannya-sotsialnyh-poslugh>
2. Івашова Л. М. Фінансові механізми реалізації соціальної політики держави: пільги та субсидії для населення / Л. М. Івашова, М. Ф. Івашов // Вісник АМСУ. – Серія: “Державне управління”. – 2013. – № 2 (9). – С. 34–42.

ОРГАНІЗАЦІЯ РОБОТИ ЩОДО ВИЯВЛЕННЯ ТА ПРОТИДІЇ НЕЗАКОННОМУ ПЕРЕМІЩЕННЮ НАРКОТИЧНИХ ЗАСОБІВ ЧЕРЕЗ ДЕРЖАВНИЙ КОРДОН УКРАЇНИ

*Медведюк Ю. В., завідувач сектора взаємодії з митними органами
іноземних держав управління протидії митним правопорушенням
Дніпропетровської митниці ДФС*

*(Науковий керівник – к.держ.упр., доцент Брус Т. М.)
(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)*

На сьогоднішній день існування правопорушень у сфері митної справи в Україні вражають своєю масштабністю та способами здійснення. Чільне місце серед них посідає незаконне переміщення (контрабанда) наркотичних засобів, чим зумовлені пошуки нових методів протидії та впливу на дане явище. Так, лише протягом січня 2017 року митницями Державної фіскальної служби України (далі – ДФС України) зафіксовано 66 фактів незаконного переміщення наркотичних засобів. Найбільша кількість випадків затримань припадає на автомобільний вид транспорту – 540, залізничний – 106, авіаційний – 31, морський – 23, поштовий зв'язок – 383, пішки – 39 випадків [1]. Слід відмітити, що найчастіше наркотичні речовини намагалися ввезти в Україну. За вказаний період зафіксовано 830 таких випадків. Під час вивезення зафіксовано 292 таких спроби. Найбільшу кількість випадків незаконного переміщення наркотичних засобів виявлено на кордоні з Російською Федерацією – 221.

Відповідно до ст. 7 Закону України “Про основи національної безпеки України” від 19 червня 2003 року № 964-IV можливість контрабандного ввезення в країну наркотичних засобів відноситься до загроз національним інтересам і національній безпеці держави [2]. З огляду на те, що на сьогодні транзитне перевезення наркотиків територією нашої країни поступово

втрачає свій наскрізний характер і набуває ознак контрабандних постачань для внутрішніх потреб України, окреслене питання набуває значної актуальності, особливо в умовах напруженої суспільно-політичної ситуації на сході України.

Перед органами державної влади, що здійснюють протидію незаконному переміщенню наркотичних засобів, наразі постає питання злагодженої взаємодії, зокрема, в частині використання нових методів ведення оперативно-розшукової діяльності у попередженні транскордонному наркобізнесу, нових підходів до організації і проведення системної силової боротьби з цим явищем, нових методів профілактики і лікування важких форм наркоманії.

Отже, перспективним є реалізація адміністративної взаємодії в сфері протидії незаконному переміщенню наркотичних засобів, що може здійснюватись у певній послідовності, а саме:

- спільний аналіз обстановки; визначення і формулювання завдань; спільне планування; вироблення спільних заходів з інформаційного забезпечення взаємодії;

- надання взаємної допомоги наявними силами і засобами; виявлення, узагальнення і розповсюдження передового закордонного досвіду спільної діяльності;

- аналіз і підведення підсумків спільної діяльності.

Також перегляду та покращення потребують форми взаємодії ДФС України та Державної прикордонної служби України. Особливо гостро стоїть це питання поза місцем розташування митниць та в межах прикордонної смуги й контрольованого прикордонного району.

Ефективними можуть бути наступні основні форми взаємодії:

- спільне дослідження актуальних проблем, прийняття узгоджених рішень щодо реалізації державних програм;

- створення спільних робочих груп представників органів для вивчення та дослідження окремих проблем боротьби з незаконним переміщенням наркотичних засобів, вироблення актуальних пропозицій щодо їх вирішення, вивчення умов та причин, що сприяють вчиненню порушень та заходів щодо їх усунення;

- своєчасне надання відповідної інформації у вичерпному об'ємі один одному про ймовірну підготовку чи вчинення порушення; запровадження єдиної бази даних щодо осіб, причетних до незаконного переміщення наркотиків;

- обмін вичерпною інформацією про наміри й спроби порушень громадянами державного кордону поза місцем розташування митниці, а також незаконного переміщення через державний кордон України наркотичних засобів з метою незаконного звільнення від митного контролю;

- узагальнення підсумків спільних операцій та розроблення нових способів взаємодії.

Одним з напрямків подальшої роботи має стати також обґрунтування шляхів підвищення ефективності адміністративної взаємодії, зокрема, з

питань обігу наркотиків: інформування громадян стосовно діючого та нового законодавства у сфері протидії переміщенню таких речовин; опрацювання та доведення пропозицій щодо вдосконалення законодавства у сфері контролю та протидії їх переміщенню, організація обговорень таких пропозицій; доведення відомостей про діяльність правоохоронних органів щодо заходів контролю та протидії незаконному переміщенню наркотиків; формування громадської думки про небезпеку наркотиків; спростування неправдивих чуток, дезінформації; проведення професійних і психологічних практикумів з висвітлення проблем контролю та протидії незаконному обігу наркотичних засобів.

Таким чином, належна взаємодія правоохоронних органів, котра набуває форми спільної діяльності, що погоджена у часі та місці, а також спрямована на створення сприятливих умов для захисту та реалізації національних інтересів, алгоритмів виявлення та управління загрозами й ризиками, дієвої системи прогнозування і моніторингу, профілактики скоєння протиправних дій, притягнення винних у скоєнні таких порушень до юридичної відповідальності, передчасне усунення причин та умов, які сприяють вчиненню таких порушень та відновлення позитивного іміджу органів державної влади, – детермінанта протидії незаконному переміщенню наркотичних засобів через державний кордон України.

Список використаних джерел:

1. Брайан Річард Митниця отримала важливий інструмент для боротьби з контрабандою наркотиків [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://sfs.gov.ua/media-tsentr/novini/284880.html>.

2. Про основи національної безпеки України : закон України від 19 червня 2003 року № 964-IV [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/964-15>

УЧАСТЬ ГРОМАДСЬКИХ ІНСТИТУТІВ У РЕАЛІЗАЦІЇ МИТНОЇ СПРАВИ

Крошка М. В., студент

(Науковий керівник – д.держ.упр., професор Борисенко О. П.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Указом Президента України від 26 лютого 2016 року № 68/2016 “Про сприяння розвитку громадянського суспільства в Україні” було затверджено Національну стратегію сприяння розвитку громадянського суспільства в Україні на 2016 – 2020 роки, метою якої зазначено створення сприятливих умов для розвитку громадянського суспільства, налагодження ефективної взаємодії громадськості з органами державної влади, органами місцевого самоврядування на засадах партнерства, забезпечення додаткових можливостей для реалізації та захисту прав і свобод людини і громадянина, задоволення суспільних інтересів з використанням різноманітних форм демократії участі, громадської ініціативи та самоорганізації [1].

На виконання зазначеної Стратегії Державною фіскальною службою України (далі – ДФС) щорічно встановлюється план заходів щодо її реалізації, який включає в себе, серед іншого, проведення засідань “круглого столу”, зборів, зустрічей з громадськістю, конференцій, форумів та інших публічних заходів за участі представників інститутів громадянського суспільства та бізнесу з питань, що належать до компетенції ДФС; організацію та проведення громадського обговорення проектів нормативно-правових актів, розробником яких є ДФС; забезпечення систематичного моніторингу, вивчення та аналізу громадської думки в публікаціях у засобах масової інформації тощо.

При цьому також здійснюється взаємодія з інститутами громадянського суспільства на підставі укладених меморандумів та договорів про співпрацю. Співпраця здійснюється з Радою бізнес-омбудсмена, Антикризисною радою громадських організацій України, Всеукраїнською громадською організацією (далі – ВГО) “Асоціація ветеранів державної податкової служби України” та ВГО “Спілка ветеранів митної служби України”, ВГО “Український союз промисловців і підприємців”, ВГО “Асоціація платників податків України”, Всеукраїнською Асоціацією автомобільних імпортерів і дилерів та іншими.

Також з метою забезпечення дієвого діалогу між громадськими інститутами та ДФС у сфері податкової та митної політики при ДФС діє Громадська рада, Рада з питань стимулювання інвестицій та підприємницької діяльності, Уповноважений з питань підприємництва.

Враховуючи зазначене, можна говорити про наявність широкого кола засобів та інструментів, що дозволяють здійснення діалогу з громадськими інститутами, а також про цілу систему організацій та осіб, що покликані забезпечувати ефективність та реальність такого спілкування.

Однак, незважаючи на наявність такого широкого кола можливостей, рівень взаємодії громадських інститутів та ДФС, у тому числі з питань реалізації митної справи, залишається досить низьким. І хоча останні кілька років рівень самоорганізації громадян та участі в суспільному житті поступово збільшується, вести мову про реальні позитивні зрушення в цьому напрямку важко.

Важливо зазначити, що проблема ця властива не лише ДФС, а усім органам державної влади та місцевого самоврядування. І існує вона виключно тому, що співпраця громадських інститутів та державної влади існує тільки на папері в межах різноманітних стратегій та концепцій. В реальності ж необхідно відмітити недосконалість державної політики розвитку взаємодії громадян і держави, невизначеність методів такої діяльності та програмний характер норм, якими визначається така співпраця.

Навіть розгалужена система організацій та посадових осіб, які здійснюють діяльність у цьому напрямку, має лише формальний характер. Так, Громадська рада та Рада з питань стимулювання інвестицій та підприємницької діяльності постійно здійснюють свою діяльність, однак реального

впливу на прийняття рішень та формування державної політики у сфері митної справи не мають, їх пропозиції залишаються поза увагою державних органів.

При цьому, необхідно також відмітити і існування іншого боку проблеми, який полягає в реально низькому рівні розвитку громадянського суспільства в нашій державі, що у свою чергу, зумовлює і низький рівень участі різноманітних громадських інститутів у житті власної держави. Рокі ігнорування думок громадян призвели до впертого ігнорування навіть найкращих ініціатив законодавця та державної влади.

Важливо зрозуміти, що вирішення зазначених проблем може призвести до задоволення потреб як громадськості, так і державної влади. Громадяни можуть отримати реальне підвищення обізнаності в питаннях, пов'язаних, з реалізацією митної справи, відчуття справжньої участі у цих процесах та бажання покращувати їх. Держава ж може отримати підвищення рівня довіри громадян, і як результат допомогу у здійсненні реформ та застосування інновацій державної влади.

Список використаних джерел:

1. Про сприяння розвитку громадянського суспільства в Україні : указ Президента України від 26.02.2016 № 68/2016// Офіційний вісник України. – 2016. – № 18. – С. 290.

ЗАКОНОДАВСТВО У СФЕРІ ЗЕД: ПРОБЛЕМИ СИСТЕМАТИЗАЦІЇ

Андрєєва К. В. студентка

(Науковий керівник – к.ю.н., завідувач кафедри Зуєв В. А.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Системне правове регулювання зовнішньоекономічною діяльністю підприємств та організацій є невід'ємною складовою управлінських процесів на глобальному рівні та значною мірою впливає на рівень сучасної економічної спроможності українських суб'єктів господарювання, що обумовлює актуальність систематизації існуючих правових норм та створення нових механізмів регулювання ЗЕД вітчизняних виробників.

Наразі суттєвою проблемою чинної правової регламентації зовнішньоекономічної діяльності є недосконалість правового регулювання спричинена коротким часом розвитку держави, що зумовлює існування недосконалого механізму контролю зовнішньоекономічних відносин держави. Визначення місця та ролі зовнішньоекономічного законодавства у системі права України більш чітко окреслює проблеми правового регулювання зовнішньоекономічної діяльності та шляхи його вдосконалення.

Взятий Україною курс на інтеграцію економіки до європейської спільноти потребує подальшого приведення національного законодавства до відповідності з міжнародними нормами, закріплення загальноприйнятих у міжнародній практиці стандартів. Сучасне законодавство у сфері ЗЕД Ук-

раїни знаходиться в процесі постійного вдосконалення, це зумовлено реформаційними процесами, які відбуваються в державі, однак у ході таких процесів виникають перешкоди, зумовлені об'єктивними та суб'єктивними чинниками. У зв'язку із цим удосконалення правового регулювання ЗЕД, впорядкування чинного законодавства, оптимізація митної політики України потребують ґрунтовних наукових досліджень. Одним із найефективніших способів удосконалення законодавства є його систематизація. Тому правовий аналіз сутності, форм, принципів систематизації митного законодавства, шляхів його оптимізації нині набуває особливої актуальності, а дослідження основних аспектів розвитку законодавства України про зовнішньоекономічну діяльність є одним із факторів підвищення ефективності правового регулювання та державного управління у зазначеній сфері.

Господарський кодекс України (розділ VII), Податковий кодекс України, Митний кодекс України, є основними нормативно-правовими актами, які регулюють зовнішньоекономічну діяльність в Україні. Однак, суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності в Україні поряд із ГК України та Законом України "Про зовнішньоекономічну діяльність", повинні враховувати також положення цілого ряду інших нормативних актів. Так, на сьогодні, із нормами Закону України "Про зовнішньоекономічну діяльність" кореспондують положення більше 600 нормативно-правових актів України різної галузевої належності. Даний правовий масив потребує свого вдосконалення шляхом упорядкування та ліквідації суперечностей.

У формування національного господарського законодавства останнім часом досить явно виявляється тенденція до кількісного зростання законодавчих актів, що охоплюють різні сфери регульованих відносин. Фактично ефективність правового регулювання пов'язується не з якістю нормативних актів, а з їх кількістю, разом з цим ще більше посилюється неузгодженість між законодавчими актами загаломі між окремими їх нормами.

В процесі подальшого вдосконалення законодавства України, що регулює зовнішньоекономічні відносини, слід йти шляхом консолідації даної галузі законодавства у межах Закону "Про зовнішньоекономічну діяльність". Ефективною є багаторівнева (щодо нормативних актів різної юридичної сили) та комплексна (стосовно нормативних актів різної галузевої приналежності) систематизація законодавства України. Оскільки в ряді нормативних актів містяться положення, які вже частково відображені у чинній редакції зазначеного закону, існує можливість здійснення такої консолідації.

Другим напрямом комплексної систематизації законодавства про зовнішньоекономічну діяльність є його кодифікація, тобто погодження змісту консолідованого закону про зовнішньоекономічну діяльність із змістом розділу VII Господарського кодексу України про зовнішньоекономічну діяльність. При цьому Господарський кодекс України слід розширити низкою

загальних норм щодо регулювання ЗЕД шляхом перенесення їх із консолідованого закону про зовнішньоекономічну діяльність до зазначеного кодексу. Зокрема йдеться про норми, що визначають предмет та метод правового регулювання зовнішньоекономічної діяльності; норми про види зовнішньоекономічної діяльності, суб'єктів та організаційно-правові основи державного управління зовнішньоекономічною діяльністю тощо.

Третім варіантом систематизації правознавці справедливо визначають інкорпорацію, як “спосіб впорядкування нормативних актів без переробки їх змісту, тобто це та форма систематизації, що здійснюється поза правотворчим процесом.

З метою систематизації підзаконних нормативно-правових актів слід розробити систему прийому нових актів за окремими родовими предметами регулювання.

Отже, потрібні реальні дії, для вирішення проблеми. Для початку на сайті Міністерства юстиції розробити збірник зведень всіх нормативно-правових актів, які регулюють ЗЕД. А в подальшому провести кодифікацію, і навіть один із варіантів розробити новий кодекс, і тільки тоді можливо створити в Україні сприятливі умови для ефективного регулювання ЗЕД. Проблемами є часті зміни в чинному законодавстві України з питань, які регламентують зовнішньоекономічну діяльність; низький рівень виконавчої дисципліни як з боку підприємців, так і з боку владних структур; невідпрацьованість економічних відносин між підприємствами і владними державними структурами – і їх потрібно вирішувати на законодавчому рівні.

МИТНИЙ ПОСТАУДИТ: УПРОВАДЖЕННЯ ЗАКОРДОННОГО ДОСВІДУ ДЛЯ ЕФЕКТИВНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В УКРАЇНІ

Андрушко А. П., студент

(Науковий керівник – д.держ.упр., професор Івашова Л. М.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Всесвітньою митною організацією з метою спрощення митного оформлення товарів та прискорення митних процедур на кордоні встановлюється, що сучасні методи роботи митних адміністрацій світу повинні ґрунтуватися на системі аналізу ризиків й методу контролю, який базується на аудиті. Слід зазначити, що митний пост аудит в Україні діє неефективно, оскільки мають місце факти недоотримання до Державного бюджету України значної кількості грошових коштів, що пов'язане з наявністю законодавчих прогалин, відсутністю належної координації роботи між податковими та митними органами Державної фіскальної служби (далі – ДФС), ухилянням або відстрочкою від сплати митних платежів суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності [1]. У зв'язку з цим актуальним є вивчення зарубіжного досвіду організації та проведення цієї форми митного контролю з метою вдосконалення вітчизняної системи митного пост аудиту.

Питанням організації митного аудиту присвячені праці І. Бережнюка, Л. Івашової, О. Вакульчик, С. Войтова, Т. Єдинак, О. Книшек, П. Пашка, С. Терещенка та ін.

Митний пост аудит – це напрямок митного аудиту, який проводиться після завершення митного оформлення з метою перевірки діяльності осіб, які беруть участь у зовнішньоекономічній діяльності.

Суттєві зміни, що відбулися після реорганізації Державної митної служби та Державної податкової служби України, та створення ДФС України, має негативні наслідки у контексті організації та здійснення митного аудиту. Так, у структурі ДФС України здійснення митного аудиту виконує Департамент аудиту, на який покладено завдання здійснення контролю за дотриманням законодавства України з питань державної митної справи у частині своєчасності, достовірності, повноти нарахування та сплати митних платежів шляхом організації та проведення документальних перевірок платників податків тощо. Тобто, надання суто податковій службі (Головному управлінню ДФС України в областях) повноважень на здійснення митного пост аудит контролю негативно впливає на якість його проведення [1].

Інша ситуація спостерігається у здійсненні митного пост аудиту закордоном. Так, у справі організації митного контролю Німеччини привертає увагу порядок автоматизованої обробки та аналізу інформації за допомогою системи аналізу ризиків RIKO.

Система RIKO – автоматизована інформаційна система, призначена для використання виключно Центральним бюро аналізу ризиків Головного митного управління Німеччини (ZORA), вона забезпечує інформаційну підтримку на всіх етапах роботи: від аналізу вхідної інформації та створення профілів ризику до аналізу кінцевих результатів і їх застосування. RIKO працює з копією оперативної бази даних митного оформлення “Атлас”, а також дає можливість обробки іншої інформації з додаткових баз даних (наприклад, база даних лабораторних досліджень ZEUS, база даних ліцензій і сертифікатів, база даних митного тарифу та рекомендацій з митного тарифу, база даних федерального бюро статистики, база даних походження товарів).

Крім того, система дозволяє обмінюватися інформацією з іншими країнами ЄС, обробляти іншу інформацію, що використовується для створення профілів ризику (інформація про виробництво та ринки окремих товарів).

У Франції діє ступенева система організації митного контролю:

- 1) формальний – суцільна перевірка правильності оформлення та наявності всіх необхідних документів шляхом їх читання та зіставлення;
- 2) фундаментальний – вибіркова перевірка відповідності виду, номенклатури, вартості та походження товарів поданим документам, перевірка обґрунтованості пільг тощо.

До переваг такої організації митного контролю слід зарахувати: по-перше, прискорення митного оформлення вантажів під час перетину митного кордону; по-друге, збільшення ймовірності виявлення порушень митних правил або контрабанди під час наступного контролю, оскільки є мож-

ливість перевірки правильності заявленого в декларації обсягу та призначення вантажу. Але застосування французької моделі митного контролю потребує як високого рівня організації інформаційно-аналітичного забезпечення, так і достатньої кількості висококваліфікованих фахівців з митного пост аудиту (у Франції їх близько 7 тис. чол.).

У Великій Британії митний пост аудит проводиться вибірково щодо окремих суб'єктів ЗЕД, а також брокерів, залежно від ступеня ризику. Митний офіцер має право самостійно визначати обсяг перевірки, терміни перевірки тощо [2].

Таким чином, високий рівень технічного забезпечення та велика чисельність кваліфікованих кадрів забезпечує проведення митного пост аудиту в Україні.

Список використаних джерел:

1. Батанова Л. О. Митний пост-аудит в Україні та проблемні аспекти його здійснення в сучасних умовах / Л. О. Батанова // Lex Portus. – 2016. – № 1. – С. 94–107. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/LP_2016_1_10.
2. Івашова Л. М. Основи митного постаудиту [Текст]: навч. посіб. / Івашова Л. М., Єдинак Т. С., Єдинак В. Ю.; вступне слово д.е.н. Пашка П. В. – Дніпропетровськ: АМСУ, 2011. – 200 с. – С. 26–33.

ПРОБЛЕМИ МІСЬКОГО ТРАНСПОРТУ м. ДНІПРО ТА ШЛЯХИ ЇХ РОЗВ'ЯЗАННЯ

Афанасьєв М. В., студент

(Науковий керівник – к.ф.-м.н., доцент Трофімов О. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Транспорт займає особливе місце в міській інфраструктурі – він забезпечує можливість життєдіяльності міста як єдиної системи з його адміністративними, господарськими, культурно-просвітницькими та іншими функціями. Транспортна система – це головна артерія міста, сполучна ланка між усіма векторами існування мегаполісу. Від її роботи залежить функціонування як економіки, так і гуманітарно-соціальної сфери. І якщо в невеликих містечках налагодити діяльність такої системи досить просто, то в мільйоннику її найменше розбалансування призводить до катастрофічних наслідків.

Хороша транспортна інфраструктура повинна забезпечити комфортну доступність території міста, безпеку і надійність транспортних зв'язків.

Транспортна система м. Дніпро являє собою сукупність транспортних засобів, інфраструктури й управління та включає 160 різних маршрутів (без урахування приміських): 7 автобусних, 122 маршрутних, 14 трамвайних, 16 тролейбусних та метро.

Загальна протяжність маршрутів 3007,4 км: автотранспортних – 2410 км, трамвайних – 176,9 км, тролейбусних – 412,6 км, метро – 7,9 км.

В межах правого берега діє 87 маршрутів й одна лінія метро, лівого – 12, зв'язок між правим і лівим берегом здійснюється 60 маршрутами. Один тільки електротранспорт перевозить 600 тисяч пасажирів на добу.

Перевезення пасажирів у межах міста здійснюється 27 фірмами, включаючи КП “Дніпропетровський метрополітен” і КП “Дніпропетровський електротранспорт”. Найбільші автоперевізники зображені на рисунку 1.

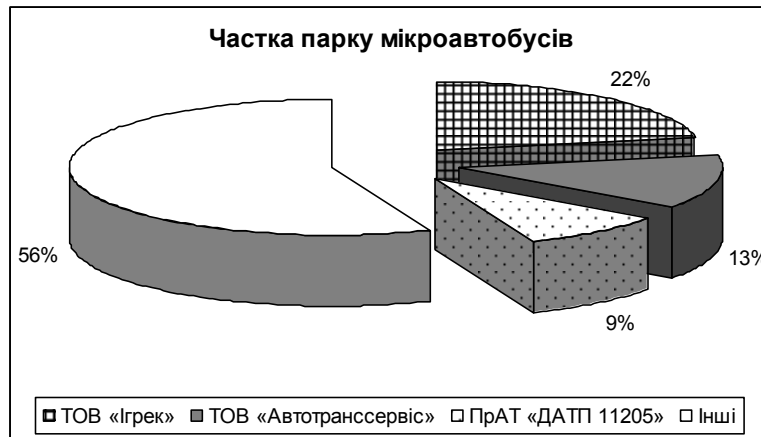


Рис. 1. Найбільші автоперевізники

Серед відомих 650 зупинок виділено близько 100. Через кожен з них проходить від 10 до 49 різних маршрутів (до 70 % від загальної їх кількості в сукупності). Прийнято, що такі зупинки є найважливішими пунктами зародження та погашення пасажиропотоку, а лінії, які їх з'єднують, найбільш пасажиронапружені.

Останнім часом потреби в транспортних послугах тільки зростають. Значна частина об'єктів інфраструктури виходить з ладу, стала технічно непридатною, морально застаріває. Незважаючи на загальну адаптацію транспорту до ринкових умов, стан транспортної галузі і рівень її розвитку в даний час не можна вважати задовільним.

Системною проблемою транспортної галузі є невідповідність між низьким рівнем її розвитку, ефективністю та якістю функціонування і зростаючим попитом економіки і суспільства на транспортні послуги.

Основні проблеми міста, які потребують вирішення.

- Високий рівень викидів в атмосферне повітря.
- Перевантаження магістралей міста, низька пропускна здатність транспортних шляхів центральної частини міста.
- Відсутність об'їзних доріг з високою пропускною здатністю.
- Велика довжина маршрутів.
- Великі обсяги пасажиропотоку в години “пік”.
- Застарілий трамвайний парк.
- Відсутні інституалізовані вимоги до громадських транспортних засобів, які здійснюють пасажирські перевезення у місті.
- Відсутність Центрів координації транспортних потоків усіх видів.

– Відсутність системного підходу до проектування й впровадження логістичних потужностей.

– Відсутність формалізованої системи співпраці міської ради з транспортними підприємствами.

Рішення даних проблем має бути комплексним. Головний пріоритет – розвиток громадського транспорту, в першу чергу – електротранспорту: тролейбусів та трамваїв. З приватними перевізниками-монополістами необхідно боротися. Вони не можуть бути зв'язуючою ланкою. Необхідна підтримка просторових проектів з державного бюджету. Важлива робота органів координації потоків усіх видів.

Список використаних джерел:

1. Гаджинский, А. М. Логістика : підручник для студентів вищих навчальних закладів / А. М. Гаджинский. – 12 изд., перераб. і доп. – М. : Видавничо-торгова корпорація “Дашков і К”, 2006.

2. Гузенко А. В. Развитие городского пассажирского транспорта мегаполиса: проблемы и перспективы / А. В. Гузенко // Вестник Томского государственного университета. – 2009. – № 321.

3. Неруш, Ю. М. Логістика [Текст] : учеб. для вузів / Ю. М. Неруш. – М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2000. – 503 с.

4. Стратегічний план розвитку міста Дніпропетровська до 2020 року [Електроний ресурс]. – Режим доступа : <http://dniprorada.gov.ua/images/stories/1.pdf>

5. Ткаченко, А. М. Логістика і територіальний розвиток // Управління сучасним містом. – 2003. – № 1.3 (9). – С. 9–17;

6. Транспортна логістика [Текст] : підручник / за ред. Л. Б. Миротина. – 2-е вид., Стереотип. – М. : Видавництво “Іспит”, 2005. – 511 с.

РОЛЬ ПОДАТКІВ У СИСТЕМІ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЕКОНОМІКИ

Кирилов В. І., студент

(Науковий керівник – к.держ.упр., доцент Тополенко Н. М.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

В Україні питання податкової політики належать до найгостріших як в економічному і соціальному, так і в політичному контекстах. Сучасна податкова політика України поєднала в собі принципи двох податкових систем, найбільш характерних для світової практики – європейської та американської. При цьому, якщо в європейській системі переважає обкладання обороту у формі податку на додану вартість, то в американській застосовується прибутковий принцип оподаткування.

Складність вітчизняної податкової політики визначена еклектичним поєднанням обох зазначених систем з базовою метою – забезпечення мак-

симального рівня податкових надходжень, як основної складової доходної частини бюджетів всіх рівнів.

Питання податкового регулювання економіки досліджували провідні світові та вітчизняні вчені, такі як Д. Рікардо, А. Сміт, Ф. Нітт, Ж. Б. Сей, Л. Клеманс, Е. Росс, І. Гарньє, І. Юст, Г. Гок, К. Рау, П. Леруа Больє, Л. Штейн, Е. Селігман, Н. Тургенєв, С. Барулін, К. Макконеллі, С. Брю, М. Фрідмен, М. Орлов, А. Олександров, В. Андрущенко, Ю. Ляшенко, Б. Болдирева, В. Федосова, А. Соколов, П. Самуельсон, Ю. Галкін, В. Опарін та ін. Узагальнення поглядів окремих науковців на визначення терміну податків подано в табл. 1.

Таблиця 1

Погляд світових та вітчизняних науковців на визначення терміну податків

Д. Рікардо	Податки – та частина продукту землі і праці, яка надходить в розпорядження уряду [1]
А. Сміт	Податки – об’єктивна необхідність, оскільки вони зумовлені потребами поступального розвитку суспільства [2]
Е. Селігман	Податок – примусовий збір, що справляється державою з окремої особи для покриття видатків, спричинених загальнодержавними потребами безвідносно до вигід платника [3]
М. Фрідмен	Податок – примусові збори, що стягуються на користь держави чи суспільства [4]
М. Орлов, А. Олександров	Податком є примусове відчуження частини національного доходу пригноблених трудящих мас на утримання буржуазного апарату [5]
В. Опарін	Податки – це обов’язкові, нееквівалентні, неповоротні, нецільові, регулярні платежі юридичних та фізичних осіб державі, призначені для фінансового забезпечення реалізації її функцій [6]
Податковий кодекс України	Податок – обов’язковий, безумовний платіж до відповідного бюджету, що справляється з платників податку [7]
Словник української мови	Податок – встановлюваний державою обов’язковий збір з населення, підприємств, організацій і т. ін.

Узагальнивши підходи до визначення сутності податків, зазначимо, що у вітчизняній фінансовій науці на сьогодні немає єдиного визначення терміну “податки”, в загальному податки трактують як основне джерело державних доходів, а пошук їх єдиного наукового визначення і надалі є об’єктом досліджень вітчизняних та світових науковців.

Сучасним податкам властиві наступні функції:

1. Регулююча – за допомогою податків регулюється розвиток національної економіки, її сфер, окремих галузей і регіонів;
2. Фіскальна – виявляється у тому, що за допомогою податків формуються доходи держави, її фінансові ресурси, які акумулюються в бюджеті та у державних цільових фондах, які необхідні для виконання державою її власних функцій;

3. Розподільча – відбувається перерозподіл вартості всередині суспільства. Завдяки дії перерозподільного механізму оподаткування фінансуються всі соціальні витрати – виплата пенсій, утримання закладів освіти та охорони здоров'я. Податки є основним перерозподільним важелем держави, за допомогою якого проводиться перерозподіл ВВП між державою, юридичними і фізичними особами;

4. Контрольна – реалізується у тому, що завдяки податкам можна кількісно оцінити певні економічні процеси та зіставити їх з проголошеними потребами та пріоритетами.

Таким чином, регулююча функція податків визначена як одна з основоположних поряд із фіскальною, розподільчою та контрольною.

Основними принципами оподаткування є обов'язковість, стабільність, прогресивність, простота тощо.

Основними видами податків є прямі та непрямі податки.

Інструментом податкового регулювання можна назвати сукупність норм податкового законодавства, які забезпечують вплив держави на господарську поведінку платника податків через його економічні інтереси для досягнення певного економічного, соціального чи іншого корисного результату. Основними інструментами сучасного податкового регулювання вважають: загальний рівень оподаткування, структуру діючої в країні системи оподаткування, спеціальні податкові режими, які вводяться за територіальною ознакою та спеціальні режими оподаткування, які вводяться за галузевою ознакою, інструменти, пов'язані з об'єктом та предметом оподаткування, визначення складу платників податків, принципи встановлення та розмір ставки податку, інструменти, пов'язані з порядком обчислення податкових зобов'язань та суми податку, податкові пільги.

Таким чином, податки в сучасному суспільстві – це основна форма доходів держави. Податки впливають на рівень і структуру сукупного попиту, вони можуть сприяти розширенню виробництва в окремих галузях чи гальмувати його. Через податки держава регулює фінансово-господарську діяльність організацій і громадян, а також джерела доходів і витрат.

Список використаних джерел:

1. Рикардо Д. Начала политической экономии и налогового обложения / Д. Рикардо [пер. с англ.]. – Соч. – Т. 1. – М. : Госполитиздат, 1955. – 360 с.

2. Сміт А. Исследование о природе и причинах богатства народов / А. Сміт. – М. : Соцэкгиз, 1992. – 782 с.

3. Селигман Э. Очерки по теории обложения: (Финансовые проблемы военного и послевоенного периода): пер. с англ. – П. : Издательство Северо-западного промбюро ВСНХ, 1924. – 127 с.

4. Фридман М. Современные косвенные налоги. – С.Пб., 1908. – 627 с

5. Орлов В. Н. Финансы капиталистических государств / В. Н. Орлов, А. М. Александров. – М. : Госфиниздат, 1938. – 396 с.

6. Опарін В. М. Фінансова система України (теоретико-методологічні аспекти): Монографія. – К. : КНЕУ, 2005. – 240 с.

7. Податковий кодекс України (зі змінами та доповненнями) № 1910-VIII від 23.02.2017 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2755-17>

МИТНА ПОЛІТИКА УКРАЇНИ ТА ЇЇ НАПРЯМИ

Козинець К. М., студентка,

Манза М. М., студент

(Науковий керівник – Козелецький П. С.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Кожна країна намагається вести активну міжнародну торгівлю, розвивати міжнародні зв'язки. Ставши незалежною Україна вийшла на міжнародні зв'язки і приймає участь в міжнародних торговельних операціях. Але як і в кожній країні держава веде жорсткий контроль щодо міжнародної торгівлі та пов'язані з торговельними операціями валютно-фінансові відносини. Через це країни будують свою систему мит. Тому тема про проблему митної політики є актуальною в наш час.

Митна політика – це система принципів та напрямів діяльності держави у сфері забезпечення своїх економічних інтересів та безпеки за допомогою митно-тарифних та нетарифних заходів регулювання зовнішньої торгівлі.

Митна політика являє собою комплекс заходів, які насамперед спрямовані на забезпечення ефективного функціонування митних кордонів та захисту національних інтересів, національної безпеки держави у зовнішньоекономічній сфері. Митна політика передбачає здійснення національної політики і національних інтересів, а також наявність певних галузевих принципів її формування, що в подальшому будуть розкривати зміст національних інтересів держави.

Провідне завдання митної політики – це забезпечити захист національної безпеки та національних інтересів України в економічній, політичній, екологічній, соціальній та в інших сферах. Митна політика базується на певних концептуальних засадах (базових національних інтересах та відповідних аспектах державної політики національної безпеки) і здійснюється шляхом реалізації відповідних доктрин, стратегій, концепцій і програм у різних сферах державної діяльності, як внутрішніх, так і зовнішніх, відповідно до чинного законодавства, міжнародно-правових актів та усталеної практики. Митна політика є складовою внутрішньої та зовнішньої політики держави. Пріоритетними напрямками митної політики у внутрішньополітичній сфері є:

- забезпечення неухильного додержання прав і законних інтересів господарчих суб'єктів та громадян, захисту інтересів держави;
- забезпечення прозорості в діяльності органів митної служби, прийняті управлінських рішень, інформованості населення України з питань митного регулювання, зміцнення на цій основі його довіри до посадових осіб митних органів;
- модернізація митних органів України;

- контролювати ввезення в Україну екологічно небезпечних технологій, речовин і матеріалів, протидія митним правопорушенням.

Митна політика, як і вся державна політика, має свої права та закони. Митне право – це комплексна галузь права, яка є системою правових норм різної галузевої належності, що встановлюються (санкціонуються) державою і призначені для регулювання суспільних відносин у зв'язку з переміщенням товарів та транспортних засобів через митний кордон України, справлянням митних платежів, здійсненням митних формальностей та вжиттям інших заходів, спрямованих на практичну реалізацію митної політики. Тобто митне право регулює перевезення товару інших країн світу через нашу країну та безпечний ввіз товару на нашу територію.

Митні органи виконують наступні функції:

1. Вирішення економічних завдань, які вирішуються через:

- участь митних органів у захисті економічних інтересів своєї держави, в межах своєї компетенції;

- забезпечення справляння та нарахування у повному обсязі мита, зборів з товарів та інших податків, які перетинають митний кордон України;

- своєчасне перерахування коштів до державного бюджету;

- здійснення заходів щодо захисту інтересів національного споживача і недопущення ввезення на територію України неякісних товарів або товарів, що не відповідають вимогам та стандартам чинним в Україні.

2. Регулювання митної діяльності, що вирішується через організацію застосування та вдосконалення засобів митного регулювання з урахуванням пріоритетів розвитку економіки держави. До таких засобів відносяться:

- засоби митно-тарифного та нетарифного регулювання; прийняття рішень щодо класифікації та кодування товарів відповідно до Української класифікації товарів зовнішньоекономічної діяльності;

- видання та скасування відповідних дозвільних документів, у випадках, передбачених законодавством, відповідних;

- здійснення перевірки сертифікатів походження товарів тощо;

- забезпечення митними органами виконання зобов'язань, що зазначені у міжнародних угодах, укладених Україною;

- створення сприятливих умов для розвитку зовнішньоекономічної діяльності;

- ведення митної статистики зовнішньої торгівлі, спеціальної митної статистики та налагодження міжнародного співробітництва у сфері митної діяльності.

3. Здійснення контролю за виконанням та дотриманням законодавства у сфері митної діяльності, що виконується шляхом здійснення:

- контролю за дотриманням суб'єктами господарської діяльності та громадянами порядку переміщення товарів та інших предметів через митний кордон України;

- митного контролю, митного оформлення товарів та інших предметів, що переміщуються через митний кордон України та удосконалення форм і методів їх здійснення;

– контролю за доставкою товарів та інших предметів, що перебувають під митним контролем;

– контролю за роботою митних брокерів, митних перевізників, митних ліцензійних складів, складів тимчасового зберігання та магазинів безмитної торгівлі;

– комплексного контролю за валютними операціями, контролю за забезпеченням охорони державної таємниці, контролю за діяльністю підпорядкованих митних органів.

4. Вирішення правоохоронних завдань, що досягається через:

– забезпечення запобіжних заходів, спрямованих на профілактику митних правопорушень;

– встановлення та припинення фактів вчинення митних правопорушень;

– забезпечення провадження в справах про порушення митних правил, здійснення слідства в справах про контрабанду та розгляду звернень суб'єктів господарювання і громадян з питань своєї діяльності.

Таким чином, функції, які виконують митні органи, можна класифікувати так: фіскальна; регулятивна; правова; статистична; контролююча у сфері митних відносин; законодавча; контролююча у сфері валютних відносин.

Отже, митна політика представляє певний комплекс заходів, що спрямовані на забезпечення ефективного функціонування митних кордонів та забезпечення захисту національних інтересів, національної безпеки держави у зовнішньоекономічній сфері. Провідним завданням митної політики є забезпечення захисту національної безпеки та національних інтересів України в економічній, політичній, екологічній, соціальній та в інших сферах.

ПРОБЛЕМИ ПОШУКУ РОЗВ'ЯЗАННЯ ЗАДАЧІ КОМІВОЯЖЕРА

Лісничка О. О., студентка,

Балобан А. К., студент

(Науковий керівник – к.т.н. Фірсов О. Д.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Одна з найвідоміших і важливих проблем транспортної логістики (і задач оптимізації в цілому) – задача комівояжера. Також зустрічається назва “задача про бродячого торговця”. Суть задачі полягає у пошуку оптимального, тобто найкоротшого шляху який проходить через деякі пункти по одному разу. Наприклад, задача комівояжера може застосовуватися для знаходження самого вигідного маршруту, що дозволяє комівояжеру об'їхати певні міста зі своїм товаром по одному разу і повернутися у вихідну точку. Мірою вигідності маршруту буде мінімальний час, проведений в дорозі, мінімальні витрати на дорогу або, в простому випадку, мінімальна довжина шляху. Хто і коли вперше почав досліджувати задачу комівояжера невідомо, але одним з перших запропонував рішення подібної проблеми видатний математик XIX ст. – Вільям Гамільтон.

Задача комівояжера є частковим випадком гамільтонової задачі про мандрівника. Суть завдання комівояжера полягає в знаходженні сумарною мінімальної характеристики (відстані, вартості проїзду і т. д.), при цьому комівояжер повинен пройти всі n міста по одному разу, повернувшись в то місто, з якого почав.

Задача комівояжера є так званою NP-важкою задачею, тобто завданням, точне рішення якої в загальному випадку може бути отримане тільки за експоненційний час. Отже, вирішувати її алгоритмом неефективно при великому кількості вершин графа.

Можна запропонувати таку просту схему рішення задачі комівояжера: згенерувати всі $n!$ можливих перестановок вершин повного графа, підрахувати для кожної перестановки довжину маршруту і вибрати найкоротший. Однак, $n!$ з ростом n зростає швидше, ніж будь-який поліном від n , і навіть швидше, ніж n . Кількість можливих маршрутів дуже швидко зростає з ростом n (воно дорівнює $n!$ – кількістю способів упорядкування пунктів). Наприклад, для 100 пунктів кількість варіантів буде представлятися 158-значним числом – не витримає жоден калькулятор. Потужна ЕОМ, здатна перебирати мільйон варіантів в секунду, буде битися з завданням протягом приблизно $3 \cdot 10^{14}$ р. збільшення продуктивності ЕОМ в 1000 разів дасть хоч і менше в 1000 разів, але як і раніше жахливий час перебору варіантів. Таким чином, рішення задачі комівояжера методом повного перебору виявляється практично нездійсненним, навіть при досить невеликих n .

До евристичних методів рішення задачі комівояжера слід віднести “жадібний” алгоритм, на кожному кроці вибирає ребро найменшої вартості з безлічі ребер, що не порушують коректності рішення. Ці методи мають велику похибку. Добре досліджена область генетичних алгоритмів, які показали свою ефективність для даної задачі, але вони досить громіздкі. Метод перебору простий, але тільки лише при невеликій кількості ітерацій.

Існують кілька методів вирішення задачі комівояжера: метод повного перебору, за допомогою методу гілок і меж (алгоритм Літтла), алгоритму Крускаля, “дерев’яного” алгоритму і т. д. Однак тільки метод гілок і меж дає нам в підсумку ефективний розв’язок.

В основі методу гілок і меж лежить наступна ідея: якщо нижня межа для підобласті A дерева пошуку більше, ніж верхня межа якої-небудь раніше переглянутої підобласті B , то A може бути виключена з подальшого розгляду (правило відсіву).

Задача комівояжера має безліч узагальнень і методи її вирішення в різних проявах використовуються на практиці.

Для практичної реалізації ідеї методу гілок і меж стосовно до задачі комівояжера потрібно знайти метод визначення нижніх меж підмножини і розбиття множини гамільтонових контурів на підмножини (розгалуження). Таке визначення нижніх меж базується на тому твердженні, що якщо до всіх елементів i -го рядка або j -го стовпця матриці C додати або відняти число, то задача залишиться еквівалентною колишньої, тобто оптимальність маршруту комівояжера не зміниться, а довжина будь-якого гамільтонового контуру зміниться на дану величину.

Важливість вирішення задачі про комівояжера пов'язана з тим, що багато явищ у фізиці (особливо в кристалографії) і проблеми економіки представляються математичними моделями, вирішення яких і є рішення задачі про комівояжера. Необхідно зауважити, що реальні життєві ситуації зазвичай виявляються набагато складніше штучних схем. У такому випадку слід відмовитися від спроб відшукати точне рішення задачі комівояжера і зосередитися на пошуку наближеного – нехай не оптимальні, але хоча б близького до нього. З причини великої практичної важливості завдання корисними будуть і наближені рішення.

Проте, методи вирішення і цих спрощених моделей у багатьох випадках можуть підказати шляхи відшукування найкращого з безлічі конкуруючих варіантів.

Завдання комівояжера має ряд практичних застосувань. Як правило, мова йде або про просте переміщенням по заданих точках, або з розвезенням вантажу невеликого формату або ваги на транспортному засобі, що вміщає велику кількість одиниць, що створює передумови для застосування задачі комівояжера. Прикладом реалізації завдання на практиці є складання оптимального маршруту людини для доставки продуктів в магазини з оптового складу; доставки бутильованої води; оновлення програмних продуктів автоматизованого обліку на підприємстві; поповнення банкоматів готівкою; збору співробітників для доставки вахтовим методом.

В умовах задачі вказуються критерій вигідності маршруту (найкоротший, найдешевший, сукупний критерій тощо) і відповідні матриці відстаней, вартості тощо.

Вивчення особливостей задачі комівояжера дозволило зробити наступний висновок: актуальним в даний час залишається пошук точних і наближених способів вирішення цього завдання як з теоретичної, так і з практичної точок зору. Більш того, темпи сучасного життя змінюють ставлення людини до часу, сьогодні користувач не любить чекати, вишукує можливості скоротити час очікування, знайти оптимальне рішення в найкоротші терміни. Все це свідчить про зростання в майбутньому потреби в ефективному вирішенні завдань комівояжера та інших споріднених їм оптимізаційних задач, які дозволили б істотно заощадити обмежені ресурси організацій.

ШЛЯХИ ВДОСКОНАЛЕННЯ МИТНОГО КОНТРОЛЮ ЗА ПЕРЕМІЩЕННЯМ КУЛЬТУРНИХ ЦІННОСТЕЙ ЧЕРЕЗ ДЕРЖАВНИЙ КОРДОН

Мкртичева О. В., студент

(Науковий керівник – д.філол.н., професор Калашиникова О. Л.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Збереження культурного надбання і передача його майбутнім поколінням є одним із пріоритетних завдань кожної країни. На сьогоднішній день культурні цінності, як об'єкти першорядної уваги, стоять в одному ряду з особливо небезпечними видами контрабанди. Проблема вдосконалення і подальшого розвитку законодавства належить до вічних правових проблем.

Навіть поверхневий погляд на чинне в Україні законодавство про культурні цінності дозволяє говорити про цілковиту відсутність комплексного системного підходу до нормотворчості у цій сфері правового регулювання. Положення нормативно – правових актів, число яких постійно зростає, вкрай непослідовні, а іноді і суперечать один одному, чим створюють серйозні труднощі в їх застосуванні на практиці.

Першим проблемним питанням, пов'язаним з регулюванням переміщення культурних цінностей, є різна детермінація понять “культурна цінність” в українському праві. Так, митне законодавство, що регулює порядок ввезення – вивезення культурних цінностей (ЗУ “Про вивезення, ввезення та повернення культурних цінностей”) містить своє визначення, а основи законодавства про культуру (положення Конвенцій ЮНЕСКО 1954, 1970, 1972 рр., Конвенція УНІДРУА 1995 р.) – своє.

Для вирішення цієї проблеми необхідно одноманітно визначити термінологію, яка застосовується для регулювання розглянутих відносин у різних правових актах, галузях законодавства, і співвіднести з термінологією, що використовується в міжнародному культурному праві.

Другою проблемою законодавства про переміщення культурних цінностей є співвідношення понять “культурна цінність” і “предмети культурного призначення”, а так само відповідні їм дозвільні документи. Складність полягає в тому, що посадові особи митних органів не завжди можуть точно ідентифікувати, до якої з груп належить вивозиться предмет.

Для вирішення даного питання необхідно проводити освітню роботу серед митників, що включає як роз'яснення важливості збереження культурної спадщини, так і пояснення відмінностей між поняттями “культурна цінність” і “предмети культурного призначення”.

Третьою проблемою є порядок реєстрації культурних цінностей при їх ввезенні на митну територію України (ЗУ “Про вивезення, ввезення та повернення культурних цінностей”). Відповідно до митного законодавства, ввезення культурних цінностей здійснюється безмитно за умови їх реєстрації в територіальних органах України. В іншому випадку вартість і вагу культурних цінностей враховують при нарахуванні митних платежів та податків. Однак зареєструвати культурні цінності до фактичного перетину митного кордону не представляється можливим.

Дану проблему можна вирішити за допомогою врегулювання положень законодавства про порядок і строки проведення спеціальної реєстрації культурних цінностей. Наприклад, ввести правило, що дозволяло б декларанту у письмовій формі підтвердити зобов'язання реєстрації культурних цінностей протягом 15 днів після проведення митного оформлення.

Четвертою є проблема ідентифікації культурних цінностей: тобто відповідність предмета, який вивозиться і дозвільного документа, представленого митним органам для його вивезення.

Одним із шляхів вирішення проблеми ідентифікації культурних цінностей, яка не раз обговорювалася на міжвідомчих нарадах, бачиться в на-

несенні спеціального маркування, що дозволяє посадовим особам митних органів гарантовано встановити, що вивозяться саме ті культурні цінності, на які було отримано дозвіл.

П'ятою проблемою є переміщення через митний кордон культурних цінностей з обманним використанням документів або засобів ідентифікації. Даний вид митних правопорушень полягає у використанні при митному оформленні підроблених або фальшивих дозвільних документів: Свідоцтв та Довідок.

Складність виявлення подібних правопорушень полягає в тому, що більшість фальшивих і підроблених документів виготовляються висококласними в даній області фахівцями, з використанням сучасної комп'ютерної техніки.

Рішенням даної проблеми може стати координація діяльності митних органів за допомогою створення механізмів взаємодії і своєчасної передачі інформації між цими контролюючими органами.

Університет митної справи та фінансів не стоїть осторонь цих проблемних питань. Для вирішення проблеми ідентифікації кафедра культурології та митної ідентифікації культурних цінностей УМСФ спільно з департаментом інформаційних технологій та статистики митної служби розробила та інтегрувала до Єдиної автоматизованої інформаційної системи митної служби (ЄАІС) програмно-інформаційний комплекс (ПК) "Переміщення культурних цінностей" як основу Системи реєстрації культурних цінностей.

Список використаних джерел:

1. ЗУ "Про вивезення, ввезення та повернення культурних цінностей" від 21.09.1999 № 1068-XIV
2. Положення Конвенцій ЮНЕСКО 1954, 1970, 1972 рр.
3. Конвенція УНІДРУА 1995 р.

ІНСТИТУЦІОНАЛЬНІ ПЕРЕДУМОВИ РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИ

Разживін В. М., аспірант

(Науковий керівник – д.е.н., професор Чириченко Ю. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Інституційний розвиток національної економіки України є одним із основних пріоритетних напрямків політики модернізації держави з метою підвищення конкурентоспроможності. Одним з найважливіших механізмів модернізації виступають інституціоналізаційні перетворення, що включають в себе: забезпечення прав власності, діюче антимонопольне законодавство та контроль за його виконанням, суворий банківський нагляд, страхування банківських вкладів, ефективне розширення інститутів розвитку, тому що при їх відсутності створюється так званий "системний вакуум", що призводить до криміналізації господарського життя, збільшення кланової і тіньової економіки.

Не дивлячись на значні економічні успіхи, все більше число дослідників даного питання звертають увагу на інституціоналізаційний дизайн, тобто еволюцію інституціоналізаційних трансформацій і якість здійснюваних операцій, структурних перетворень національної економіки. Закономірності розвитку економічних процесів зумовлюють необхідність дослідження з точки зору інституціонального підходу [1].

В економічній літературі поняття “інституціональна структура” має велику кількість тлумачень. О. Вільямсон наводить найбільш загальне визначення даної економічної категорії: “Це основні політичні, соціальні і правові норми, що являються базою для виробництва, обміну та споживання” [2].

Держава відіграє важливу роль в формуванні та зміні інституціональної структури економіки будь-якої країни, і може як сприяти створенню ефективних ринкових інститутів, так і, навпаки, створювати інституціональну структуру, яка не дозволяє проявитися перевагам конкурентного порядку через монополію влади та інших факторів, що ведуть до зростання трансакційних витрат. Все залежить від конкретних історичних умов і порівняльної ефективності тієї чи іншої системи господарської координації.

Інституційна структура економіки являє собою результат минулих дій держави і спонтанного еволюційного відбору найбільш ефективних інститутів. Країни з розвиненою економікою мають розгалужену інституціональну структуру, відповідну домінуючому способу економічної координації. Тому ці країни можуть дозволити собі використання методів прямого і непрямого державного втручання з метою проведення бажаної економічної політики без значної шкоди для всієї національної економіки. Такі заходи хоча і деформують інституціональну структуру в галузі, але в незначній мірі.

Інша ситуація спостерігається в країнах з недостатньо розвиненою економікою. Ринкові інститути в подібних країнах перебувають в стадії формування або взагалі відсутні. Їх інституціональна структура включає інститути, характерні не тільки для ринкового порядку, тому різні способи економічної координації часто вступають між собою в протиріччя. Ефективність таких економік значно нижче розвинених ринкових або навіть централізовано керованих систем.

Таким чином, важливими моментами інституційних передумов розвитку національної економіки є:

– пошук нового підходу для аналізу трансформаційних процесів в країнах з перехідною економікою, а також в країнах, що розвиваються, і подальший розвиток ідеї представників теорії інституційного детермінізму [3]. З вищесказаного можна зробити висновок про те, що не всі заходи державної політики розвинених країн можуть бути застосовані в умовах економіки України. Економічна політика держави повинна бути в першу чергу спрямована на створення умов для становлення нових і розвиток вже створених інститутів і, отже, ефективної інституційної структури;

– формування прогресивної структури власності, яка можлива тільки тоді, коли велика частина підприємств знаходиться під контролем ефективного менеджменту, зацікавленого в розвитку і продовження позитивного функціонування підприємства;

– перспективи соціально-економічного розвитку вирішальною мірою залежать від активності держави в проведенні ринкових реформ і від адаптації державних інститутів до їхніх вимог;

– створення цілісної правової системи, де будуть ефективно взаємодіяти всі сторони господарської діяльності суб'єктів права; подальше вдосконалення законодавчої бази, враховуючи нові економічні, соціальні та політичні зміни;

– створення нових і розвиток діючих високотехнологічних виробництв, підтримка наукових і науково-технічних досліджень і розробок на основі комплексного аналізу перспективних галузей, залучення інвестицій для розвитку наукомістких виробництв, яке багато в чому залежить від ефективної роботи інститутів розвитку;

– збалансована інституційна система повинна виступати в ролі механізму структурної модернізації національної економіки.

Формування збалансованої моделі індустріально-інноваційного розвитку національної економіки може вважатися досягнутим при відповідно всіх процесів – технологічних, інноваційних, організаційних, економічних, соціальних і політичних на кожному етапі і фазі індустріально-інноваційного відтворювального процесу при інших рівних сприятливих умовах.

Найбільш стійкими параметрами в рамках кожного з етапів індустріально-інноваційного відтворювального процесу мають ті економічні системи, в яких досягається адекватність індустріально-інноваційної бази і інституційно-політичної форми. У час науково-технічного (інноваційного) прогресу, економіка, абсорбуючи всі необхідні структурні, організаційно-правові, інтелектуальні, економічні та інші складові, веде до генезису нових елементів, що володіють вже іншими властивостями і формують нову економічну систему.

Список використаних джерел:

1. Сагієва Р. К. Інституційні аспекти економічних реформ в Казахстані / Р. К. Сагієва // Збірник статей міжнародної науково-практичної конференції “Підвищення конкурентоспроможності країни: економіка, політика, освіта”, 26–27 лютого. – Астана, 2007.

2. Портер М. Конкуренція: пров. з англ. / Портер М. – М. : Вільямс, 2002. – 495 с.

3. Івашина О. Ф. Інституціоналізація економічного розвитку: монографія / О. Ф. Івашина. – Дніпропетровськ: Наука та освіта, 2009. – 284 с.

СТРАТЕГІЧНЕ ПЛАНУВАННЯ В ДІЯЛЬНОСТІ ДЕРЖАВНОЇ ФІСКАЛЬНОЇ СЛУЖБИ УКРАЇНИ

Мальцев Б. М., студент

(Науковий керівник – д.е.н., доцент Осадча Н. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Значну роль як у процесі суспільного розвитку, в структурі господарських відносин, так і у механізмі їхнього регулювання з боку митних органів відіграє стратегічне планування діяльності. Саме тому важливо усвідомити природу стратегічного планування, особливості розробки та складання стратегічних планів діяльності для митних органів та процес і результати їх виконання в інтересах ефективного розвитку української економіки.

На фіскальну службу покладено ряд завдань, виконання яких безпосередньо впливає на добробут країни в цілому, але це потребує, у свою чергу, розробки та впровадження ефективного плану дій, де враховуватимуться як внутрішні, так і зовнішні фактори.

Стратегічне планування – процес визначення й установа зв'язку організації з її оточенням, що полягає в реалізації обраних цілей і в спробах досягти бажаного стану взаємин з оточенням за допомогою розподілу ресурсів, що дозволяє ефективно й результативно діяти організації і її підрозділам.

Державна фіскальна служба України провадить свою діяльність у довгостроковій перспективі з урахуванням потенційних ризиків трансформації, що впливають на соціально-економічну ситуацію в державі. Митні органи, реалізуючі роль стратега, мають здійснювати свою діяльність на основі заздалегідь визначеного стратегічного плану. Цей план має враховувати всі потенційні обставини, які можуть впливати на митну політику держави.

Основними проблемами, що постають перед керівництвом митних органів при стратегічному плануванні, є наступні:

– Періодичні коливання світової економіки, фінансово-господарських систем окремих держав, і України також, призводять до непередбачуваних кризових циклів, в умовах яких різко змінюються товарна структура і вантажопотоки експортних та імпорتنих операцій;

– важко передбачити довгострокову перспективу, інтенсивність та обсяги товарообігу між нашими партнерами та Україною, а отже й наперед встановити норми та правила переміщення товарів через митний кордон;

– недосконалість методів прогнозування показників;

– завищення планових показників при складанні стратегічних планів та під час затвердження бюджету у Верховній Раді України;

– коливання кількісних показників у експортно-імпорتنих операціях, в яких приймають участь суб'єкти з України.

Непевність становища макросередовища фіскальної служби (політична нестабільність взаємовідносин України з Європейським Союзом, прийняття прототипів і стандартів Всесвітньої митної організації, реорганізація системи професійної підготовки персоналу митних органів) потребує вне-

сення змін до системи стратегічного планування та організаційної структури фіскальної служби.

Наказом ДФСУ від 12.02.2015 № 80 затверджено Стратегічний план розвитку ДФС України на 2015–2018 рр.

У ньому визначено основні стратегічні напрями реформування:

– удосконалення нормативно-правової бази з усіх напрямів діяльності фіскальної служби України;

– створення ефективного механізму управління діяльністю фіскальної служби України;

– спрощення та ефективність митних процедур і технологій контролю на кордоні та всередині держави;

– удосконалення митної інфраструктури.

Враховуючи зарубіжний досвід, а також на основі особливостей стратегічного планування діяльності митних органів, запропоновано певні заходи щодо вдосконалення процесу та системи стратегічного планування ДФС:

1) Наповненню Держбюджету України значною мірою сприятиме активна взаємодія керівництва митниці із суб'єктами господарювання, акредитованими на здійснення експортно-імпорتنих операцій в зоні її діяльності.

2) Залучення наукових установ та дослідницьких центрів для методичної підтримки процесу стратегічного планування і вирішення конкретних завдань: аналізу, досліджень, розробок, експертизи тощо.

3) Необхідне забезпечення активного діалогу між установами, що беруть участь у процесі стратегічного планування, сприятиме постійному оновленню складу індикаторів, що використовуються.

4) Зниження строку, на який розробляється стратегічний план діяльності ДФС, для покращення реагування митних органів на зміни зовнішнього середовища.

5) Розробка системи оцінок внеску кожного підрозділу митниці до загальної діяльності Державної фіскальної служби України.

6) Врахування коливання попиту з боку світового ринку на український експорт при розробці стратегічних планів.

7) Значна увага повинна приділятися підвищенню професійного й освітнього рівня працівників митних органів, що відповідають за формування даних, що використовуються для складання стратегічних планів.

8) Необхідне постійне вдосконалення методів прогнозування показників діяльності митниці.

9) Налагодження ефективної співпраці з митними органами зарубіжних країн у сфері протидії митним правопорушенням, а також обміну не тільки позитивним, але і негативним досвідом планування діяльності, щоб уникнути його повторення.

10) Налагодження тісної взаємодії всіх структурних підрозділів митниці, необхідність координування сумісних дій.

Варто відзначити, що реалізація стратегічного планування є першим кроком на шляху до впровадження системи стратегічного управління безпосереднім здійсненням митної справи. Система стратегічного управління фіскальною

службою України перебуває в процесі розвитку і реалізується на основі міжнародних конвенцій та принципів, розв'язуючи складне завдання оптимального поєднання заходів щодо забезпечення стратегічних інтересів держави й безпосередніх учасників зовнішньоекономічних відносин. Це дозволить фіскальній службі України як сервісному інституту бути спроможним максимально забезпечити і інтереси підприємців, і економічну безпеку держави.

Отже, можна стверджувати, що для покращення результатів діяльності фіскальної служби необхідне постійне вдосконалення системи її стратегічного планування.

Список використаних джерел:

1. Про затвердження Стратегічного плану розвитку ДФС України на 2015–2018 роки [Електронний ресурс] : Наказ ДФС України від 12.02.15 № 80. – Режим доступу : <http://sfs.gov.ua/diyalnist-/zakonodavstvo-pro-diyalnis/nakazi-pro-diyalnist/63703.html>.

2. Ціцак, Л. М. Вдосконалення стратегічного планування як системи / Л. М. Ціцак, М. Ю. Шеверя, Ю. О. Дідович. // Науковий вісник Ужгородського університету : Серія: Економіка / редкол.: В.П. Мікловда (гол. ред.), М.І. Пітюлич, Н.М. Гапак та ін. – Ужгород: Видавництво УжНУ “Говерла”, 2011. – Спецвип. 33. Ч. 4. – С. 128–135.

3. Літовченко Б. В. Зміни організаційної структури у процесі стратегічного планування діяльності митної служби / Б. В. Літовченко, В. Ю. Єдишак // Вісник Академії митної служби України. Сер. : Економіка. – 2012. – № 2. – С. 23–33.

МОДЕРНІЗАЦІЯ МИТНИХ ОРГАНІВ УКРАЇНИ ЯК ОСНОВНОГО ОРГАНУ, ЯКИЙ ЗАХИЩАЄ НАЦІОНАЛЬНІ ТА ЕКОНОМІЧНІ ІНТЕРЕСИ КРАЇНИ

Карканиця В. М., студент,

Приймаченко К. Г., студент

(Науковий керівник – д.е.н., доцент Осадча Н. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

На сьогоднішній день митної служби фактично не існує. Її роль – фіскальна функція – зводиться тільки до захисту економічних інтересів держави та наповнення державного бюджету.

Основною метою митниці має бути не наповнення бюджету, а безперешкодне, прозоре переміщення товарів та охорона кордонів від контрабанди.

Проте, на сьогодні, ключовими проблемами на шляху розвитку державної митної справи та реформування митниць, зокрема, є:

1) складність, надмірна забюрократизованість та вразливість для корупції процедур здійснення митного контролю та митного оформлення, а також дозвільної системи, яка передбачає необхідність отримання великої кількості погоджень та дозволів;

2) відсутність збалансованості безпекової складової та спрощення митних процедур, впроваджених або впровадження яких передбачено найближчим часом.

Відсутність комплексних стандартів оснащення і технічного забезпечення діяльності ДФС, митниць, об'єктів митної інфраструктури в місцях митного оформлення та пунктах пропуску через державний кордон стримує розвиток нової операційної діяльності митниць, підвищення їх спроможності, автоматизації митних формальностей, запобіганню корупції.

Не менш важливим є питання кадрового очищення лав української митниці від співробітників, які були залучені до корупційних схем. Можливим шляхом досягнення позитивного ефекту в цьому напрямку має бути залучення випускників вищих навчальних закладів з метою їх навчання та надання їм реальних перспектив кар'єрного зростання, кадрові підвищення діючих співробітників, які не заплямували себе в корупційних оборудках, створення ефективної системи кадрового резерву, належна оплата праці співробітників митниць.

Досягненню мети має сприяти також впровадження нових антикорупційних механізмів. Серед них – декларування майнового стану публічних службовців, запобігання та врегулювання конфліктів інтересів, перевірка доброчесності службовців і моніторинг їхнього способу життя. Подолання політичної корупції потребує докорінної реформи системи політичного фінансування. Важливим є використання новітніх технологій, зокрема для забезпечення державою доступу до інформації у формі “відкритих даних”.

Здійснення митної політики в Україні повинно бути якомога прозорим та ґрунтуватися на постійному діалозі бізнесу з українською митницею. Це сприятиме подальшому спрощенню митних формальностей, скороченню переліку документів при митному оформленні тощо.

Одним із факторів, який протягом останнього часу стримує розвиток державної митної справи є відсутність прогресу митної ІТ-системи. Недостатні заходи з автоматизації митних процедур, мінімізації впливу “людського фактору”, виключення несанкціонованого втручання, кадрового формування ІТ-складової митниці, неможливість впровадження кращого світового досвіду, недостатність фінансування обмежують процеси впровадження спрощених процедур торгівлі та забезпечення виконання вимог законодавства, негативно впливають на прозорість діяльності митниці.

Українська митниця та бізнес мають прагнути підвищити роль сучасних електронних технологій у державній митній справі, удосконалюючи процедури електронного декларування товарів та електронного документообігу.

Автоматизація та ефективна обробка даних про товари у митних деклараціях та податковій звітності (після внесення відповідних змін до законодавства) дозволить запровадити ефективну систему контролю за рухом товарів по всьому ланцюгу поставок (від митного оформлення до реалізації кінцевому споживачу, і навпаки).

Таким чином, сьогодні слід констатувати відсутність однозначності в підходах до подальшого реформування митних органів: робити це в складі ДФС чи відновлювати (або створювати заново) самостійну інституцію. На фоні невизначеності зі стратегічним курсом реформ дістають розвитку занадто різнопланові ідеї:

1) 2013 рік – об'єднання податкових та митних органів з врахуванням досвіду Великобританії;

2) 2014 рік – ліквідація Міністерства доходів і зборів та відновлення самостійності митних органів змінюється перетворенням Міністерства на Державну фіскальну службу;

3) 2015 рік – повна ліквідація митниць як юридичних осіб та передача окремих митниць на аутсорсинг іноземним компаніям;

4) 2016 рік – створення самостійної Національної митної служби України і Міжвідомчого цільового центру та мобільних груп для боротьби з корупцією на митниці, запрошення для напрацювання плану реформи митної служби України спеціалісти США, де, на відміну від Великобританії, митні органи об'єднані не з податковими органами, а з прикордонною службою.

Складається ситуація, коли замість завершення одного варіанта реформи (з оцінкою його результативності та відповідними висновками) запроваджується новий. Через таку незавершеність змін ні суспільство, ні персонал митних органів не відчують позитивних зрушень, а нестабільність системи призводить до зміщення пріоритетів через відсутність перспектив, що, безперечно, є поганим мотиватором до сумлінної роботи. Також слід митним органам України запозичити міжнародний досвід реформування митної системи, наприклад, Грузії, Польщі та інших європейських країн. Розробити власну Концепцію реформування митних органів на основі запозиченого досвіду інших країн.

Список використаних джерел:

1. Про Стратегію сталого розвитку “Україна–2020” : Указ Президента України від 12 січня 2015 року № 5/2015.

2. Про схвалення Концепції залучення компаній (радників) до реформування митниць Державної фіскальної служби : розпорядження Кабінету Міністрів України від 11 лютого 2016 р. № 267-р.

3. Дорофєєва Л. М. Проблеми реформування структури митних органів України / Л. М. Дорофєєва // Науковий вісник Ужгородського національного університету. – 2016. – № 40. – С. 9–12.

ПРАВОВІ ПРОБЛЕМИ ПЕРЕМІЩЕННЯ ЗАПАСНИХ ЧАСТИН ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ЧЕРЕЗ МИТНИЙ КОРДОН УКРАЇНИ

Коляда В. Е., студент

(Науковий керівник – д.ю.н., професор Приймаченко Д. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

В Україні є досить популярною практика ввезення громадянами-резидентами на митну територію України транспортних засобів з-за кордону з метою в подальшому їх використовувати як особистий транспортний засіб, без мети його реалізації. Здебільшого це вже не нові, вживані транспортні засоби тих моделей, які або складно відшукати на вітчизняному ринку взагалі, або в “живому”, задовольняючому майбутнього власни-

ка, стані. Також це можуть бути й нові транспортні засоби, які з певних причин не поставляються в Україну офіційними імпортерами.

Так чи інакше, транспортні засоби, як й будь-яка техніка, з часом будуть потребувати ремонту, а якщо було ДТП, то ремонту досить фундаментального, теоретично навіть з заміною всього кузова (кабіни) в зборі. Логічно, що якщо автомобіль був ввезений з-за кордону, як рідкісна модель, то й за необхідності заміни кузова (кабіни) даного авто, його теж треба буде ввозити з-за кордону та проводити його митне оформлення.

Ось тут ми й знаходимо корінь проблеми.

Річ у тім, що законодавством, а саме в чинних Правилах митного контролю та митного оформлення транспортних засобів, що переміщуються громадянами через митний кордон України, що затверджені Наказом Державної митної служби України № 1118 від 17.11.2005. у редакції від 17.08.2008, в абзаці третьому пункту першого розділу першого вказано, що "...Митне оформлення кузовів та шасі за кодами 87.06 та 87.07 згідно з УКТЗЕД (2371г-14), що ввозяться громадянами для вільного використання, здійснюється як митне оформлення зібраних ТЗ з урахуванням максимального об'єму циліндрів двигунів, що серійно встановлювалися на марках таких автомобілів відповідного року їх випуску...". Це при тому, що на деяких моделях, в залежності від комплектації та року випуску, об'єм двигуна може різнитися більше, ніж у три рази. Таким чином, ми отримали теоретичну ситуацію, за якої ввезення кузова від донора з метою ремонту автомобіля з об'ємом двигуна в два літри по митному оформленню буде коштувати як ввезення такого самого транспортного засобу в зборі з об'ємом двигуна в шість з половиною літрів, що є, м'яко кажучи, нелогічним, та робить всю процедуру економічно збитковою для власника автомобіля.

Очевидно, що ця прогалина в законодавстві була зроблена навмисно з метою збільшення надходжень до державного бюджету за рахунок митних платежів, але це не відмінняє той факт, що вона є абсурдною.

Виходячи з цього, пропонується зміна тексту цієї норми таким чином, щоб сплата митних платежів за митне оформлення кузовів (кабін), які ввозяться громадянами на митну територію України, як донори з метою ремонту транспортного засобу, дорівнювалася половині, або навіть меншій частині митних платежів, які були б сплачені у випадку ввезення такого автомобіля в зборі з відповідним об'ємом двигуна. Відповідно цей показник – об'єм двигуна, що буде в подальшому встановлений в цей конкретний кузов (кабіну), що ввозиться, має бути зазначений в митній декларації в меті ввезення запасної частини.

Список використаних джерел:

1. Правила митного контролю та митного оформлення та митного контролю транспортних засобів, що переміщуються громадянами через митний кордон України, затверджені Наказом ДМС України №1118 від 17.11.2005, у редакції від 17.08.2008

РЕАЛІЗАЦІЯ МИТНОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ: ПРАКТИЧНИЙ АСПЕКТ

Авраменко Н. Л., к.т.н., доцент

(Університет державної фіскальної служби України, м. Ірпінь)

Дем'янчук Г. В., к.е.н.

(ТОВ "Гранд Вікторі Трейд")

Одним з основних завдань митних органів є забезпечення надходжень до бюджету, які прямо пропорційно залежать від митної вартості і ставки мита, яку визначає код товару за УКТ ЗЕД: митні органи або піднімають митну вартість товарів, або змінюють код товару, щоб збільшити митні платежі. Але зміна коду товару на власний розсуд митника спричиняє конфліктні ситуації, що негативно відображаються на іміджі нашої держави.

Так, наприклад, митні органи України та Великобританії при класифікації товарів для цілей митного оформлення керуються *єдиними правилами Гармонізованої системи опису та кодування товарів (ГС/HS)*, але підходи до визначення коду товару – різні. Митні органи Великобританії і, відповідно суб'єкти підприємницької діяльності, визначають код згідно чіткого опису товару та його хімічного складу, а митні органи України обирають код, який приблизно підходить під опис товару і має вищу ставку ввізного мита, ніж той, що зазначений у товаросупровідних документах. Так, митні органи України класифікували готовий для використання клей на основі поліуретану у розділі "Пластмаси, полімерні матеріали та вироби з них", що абсолютно не відповідає ні назві товару, що ввозиться на митну територію України, ні його властивостям, ні хімічному складу.

Під час здійснення митного контролю у митного органу виникли сумніви щодо достовірності наданих декларантом відомостей, що зумовило його звернення із запитом № 1363 від 10.08.2012 р. до спеціалізованого підрозділу з питань номенклатури та класифікації товарів – Центрального митного управління лабораторних досліджень та експертної роботи Держмитслужби (далі по тексту ЦМУЛДЕР) з метою визначення хімічного та фізичного складу, інших якісних характеристик товару з метою його однозначної ідентифікації для цілей класифікації згідно з вимогами УКТ ЗЕД.

Розуміючи абсурдність ситуації та для вирішення спірного питання, керівництвом Підприємства було вирішено звернутися до митних органів Великобританії та до виробника продукції з проханням надати додаткову необхідну інформацію для митних органів України, так як зміна коду товару веде за собою збільшення ставки ввізного мита (і, відповідно, похитує конкурентоспроможність продукції на ринку за рахунок збільшення її собівартості).

Завдяки плідній співпраці ТОВ "Гранд Вікторі Трейд" (Україна) і Leeson Polyurethanes Ltd (Велика Британія) т їх зацікавленості у реалізації проекту щодо впровадження трансферу технологій і організації спільного виробничо-інноваційного підприємства на території України митним орга-

нам України було надано цілий ряд документів, які спростовували хибну думку митних органів України щодо визначення коду товару.

Але митні органи України знехтували міжнародним досвідом і за результатами вищезазначеного дослідження ЦМУЛДЕР, в якому не було надано жодної чіткої відповіді на поставлені питання і було зазначено, що визначити код товару та “встановити відповідність отриманих результатів з заявленою інформацією не представляється можливим, оскільки останнє потребує уточнення щодо хімічного складу по кожному артикулу”, винесли безпідставне рішення про визначення коду товару № КТ-100000000-1363-2012 від 05.09.2012 р.

ТОВ “Гранд Вікторі Трейд” відправило запити до інших експертних установ України щодо визначення коду товару згідно УКТ ЗЕД, а саме до Торгово-промислової палати України, Державного науково-дослідного криміналістичного центру МВС України та Інституту хімії високомолекулярних сполук НАН України, де були отримані висновки, які містять однозначне визначення коду товару, виробленого фірмою “LEESON POLYURETHANES LTD”, а саме 3506910090.

Нажаль, митними органами України не було взято до уваги жоден документ, виданий як експертними та науковими організаціями України, так і державними установами Великобританії.

Тому, враховуючи термін позивної давності, 20.05.2013 р. ТОВ “Гранд Вікторі Трейд” подало позовну заяву про скасування та визнання протиправними рішення митного органу про визначення коду товару до Київського адміністративного суду. Розгляд справи тривав майже рік; на ухвалу суду була зроблена експертиза клею виробництва фірми Leeson Polyurethanes Ltd у Київському науково-дослідному інституті судових експертиз (КНДІСЕ), у висновку якого № 11173/13-34/11174/13-53/251-262/14-34 від 27.03.2014 код товару був чітко визначений і відповідав даним виробника та коду товару, який використовувався ТОВ “Гранд Вікторі Трейд” для розмитнення протягом 2009–2012рр, а саме: 35069100. І лише у квітні 2014 року Київський адміністративний суд виніс Постанову №826/7622/13-а від 18.04.2014 р., в якій ухвалив повністю задовольнити позовні вимоги ТОВ “Гранд Вікторі Трейд” та визнати протиправним рішення митного органу про визначення коду товару.

Така некваліфікованість *деяких* працівників митних органів дискредитує державу на міжнародній арені як можливого надійного партнера, призводить не лише до збитків підприємств, але також і до економічних та іміджових втрат держави, оскільки стагнація підприємницької діяльності, її спад і, як наслідок, відтік матеріальних та інтелектуальних ресурсів з України до інших країн не може забезпечити збільшення надходжень до бюджету шляхом сплати податків.

РОЛЬ І МІСЦЕ МИТНОГО ОПОДАТКУВАННЯ В СИСТЕМІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ

Чабаненко А. М., студент

(Науковий керівник – к.держ.упр., доцент Тополенко Н. М.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Орієнтованість України на європейські стандарти в частині митно-тарифного регулювання, реалізація стратегії забезпечення економічної безпеки держави спонукають до детального аналізу загроз національній економіці в митній площині. Так, на сьогодні позиція України в міжнародних стосунках має характер багатовекторності, оскільки проголошується можливість інтеграції до Європейського Союзу, також Україною підписано угоду про вступ країни до Єдиного економічного простору. Тому розгляд митного оподаткування, яке є важливим економічним регулятором зовнішньоекономічної діяльності, набуває особливої гостроти [1].

Під митним оподаткуванням розуміють невід’ємну складову загальної системи оподаткування та елемент фіскальної політики країни, призначенням якого є наповнення державного бюджету. Основу системи митного оподаткування становлять митні платежі, під якими розуміють ті види податків та зборів, які нараховуються в установленому порядку при переміщенні через митний кордон країни товарів та інших предметів під контролем митного органу.

До митних платежів в Україні відносять наступні: мито, акцизний збір, ПДВ, Єдиний збір, який справляється в пунктах пропуску через державний кордон України, плата за митне оформлення товарів і транспортних засобів та плата за зберігання товарів і ТЗ на складах митних органів. У більш широкому розумінні митні платежі можна класифікувати за такими групами, як: платежі, які пов’язані з нарахуванням митного тарифу; різні види митних зборів; непрямі податки, що нараховуються при здійсненні експортно-імпортних операцій (акцизний збір, податок на додану вартість); платежі за видачу ліцензій на здійснення діяльності у сфері митно-тарифних відносин; платежі, пов’язані з проблемами порушення митного законодавства.

Таким чином, різнобічна система використання митних платежів дає можливість державі ефективно регулювати зовнішньоекономічну діяльність та фіскальну політику з метою реалізації економічних інтересів держави [2].

Сучасний етап розвитку податкової системи в нашій державі підвищує роль митного оподаткування в якості однієї з найбільш значущих сфер державного регулювання економіки [3]. Питанню розвитку податкової системи значну увагу приділяли вітчизняні науковці, проте тема вимагає подальшого дослідження. Так, професор Борисенко О. П. у своїй праці зазначає, що "...оподаткування зовнішньоекономічної діяльності у системі державного регулювання економіки має важливе значення – здійснюючи митно-податкове регулювання економіки, держава шляхом зміни митно-

податкових важелів може значно впливати на процеси формування напрямів експортно-імпортних потоків, акумуляції, розподілу та перерозподілу коштів із метою створення умов для розвитку галузей, регіонів, здорової конкуренції, поглиблення співпраці, заохочення інвестицій тощо” [4].

К.е.н. М. О. Губа митну безпеку характеризує, як одну зі складових економічної безпеки національної економіки, а саме доводить, що вона може виступати надійним аспектом захисту лише за умови ефективного функціонування системи митного оподаткування [5].

Слід звернути увагу, що дослідники даного питання вважають, що динаміка експортно-імпортних операцій залежить у тому числі від митного оподаткування. Характер справляння митних платежів залежить і від рівня проведеної податкової політики в сфері ЗЕД, її регуляторного потенціалу. Структура й роль податкової системи визначається спрямованістю та характером проведення податкової політики. Можна стверджувати, що митне оподаткування здійснюється на загальних принципах і засадах податкової політики та ґрунтується на пріоритетах митної політики [1].

Загрозами митному оподаткуванню є товарна контрабанда, порушення митних правил та корупція. Вони виражаються в суттєвих сумах коштів, що не надійшли до бюджету в результаті порушення митних правил, а саме у вигляді завищення та заниження митної вартості товарів, зміни коду товару, країни походження, значних сум, витрачених на судові процеси для підтвердження виявлення порушень. Отже, наведені загрози є підґрунтям для пошуку шляхів удосконалення адміністрування митних платежів як напряму забезпечення економічної безпеки [5].

Таким чином, можемо сказати, що теоретичне обґрунтування важливості митних платежів спонукає до постійного підвищення ефективності процесу митного оподаткування в частині контролю за достовірним визначенням митної вартості товару та відповідністю його європейським стандартам. Характер і ефективність справляння митних платежів залежить від рівня реалізованої податкової та митної політики у сфері ЗЕД. Зазначимо, що митні органи мають спрямовувати свої дії та зусилля на контроль за правильністю та достовірністю нарахування митних платежів, оскільки останні є потужним інструментом розвитку національної економіки.

Список використаних джерел:

1. Електронний практичний посібник “Оподаткування зовнішньоекономічної діяльності в Україні” (автори) Г. В. Воронцова, Т. Д. Ліпіхіна, І. М. Квеліашвілі, Т. С. Тоцька / Вип. 2 – Днепропетровск: “АМСУ”, АМСУ, Випуск 2, — 2012
2. Гребельник О. П. Митне регулювання зовнішньоекономічної діяльності / Гребельник О. П. – К. : Центр навчальної літератури, 2005. – 696 с.
3. Губа М.О. Місце і роль митного оподаткування в системі економічної безпеки держави / М. О. Губа // Економіка, фінанси, право. – 2012. – № 11. – С. 23–26.

4. Борисенко О. П. Митне оподаткування як фактор підвищення ефективності використання ресурсного потенціалу країни / Борисенко О. П. // Вісник Академії митної служби України. – 2015. – № 1 (15). – С. 124–129. – (Серія: “Економіка”).

5. Губа М. О. Митне оподаткування як чинник удосконалення митної справи в Україні / М. О. Губа, О. І. Губа // Вісник Академії митної служби України. Серія: “Економіка”. – 2013. – № 2. – С. 38–43.

МІЖКУЛЬТУРНІ КОМУНІКАЦІЇ У СФЕРІ МИТНОЇ СПРАВИ

Чечет Я. О., студент,

Зімарєва О. О., студент

(Науковий керівник – д.е.н., доцент Осадча Н. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

В умовах глобалізації особливого значення набуває міжнародний діалог культур, і водночас актуалізуються проблеми відкритості й взаєморозуміння між народами. Стає очевидним, що для ведення міжкультурного діалогу необхідна так звана “крос-культурна грамотність”, що передбачає розробку й практичне втілення таких аспектів, як: усвідомлення відмінностей у звичаях, культурних традиціях, цінностях, віруваннях, когнітивних очікуваннях, інтерпретативних матрицях, властивих різним народам, “здатність побачити спільне та відмінне між різноманітними культурами й поглянути на культуру власного співтовариства очима інших народів”

Особливої значущості набуває усвідомлення ролі, механізмів, принципів, типів міжкультурної комунікації в різних професійних сферах, пов’язаних із фактором культурних відмінностей між учасниками взаємодії.

Культура спілкування є одним із пріоритетних компонентів професійної культури фахівців. Вона синтезує у собі комплекс знань, цінностей, зразків поведінки, характерних для ситуацій ділового спілкування, а також умінь гнучко реалізовувати їх на практиці з метою забезпечення ефективності спільної діяльності.

Культура професійного спілкування характеризується рівнем розвитку комунікативних знань і вмінь та дозволяє здійснювати міжсуб’єктну взаємодію, спрямовану на ефективне виконання професійних обов’язків.

Інститут державного кордону є одним із компонентів міждержавних і, відповідно, міжкультурних відносин, що передбачає цілу низку процесів спілкування при перетині іноземними громадянами Державного кордону нашої країни. При цьому ефективність діяльності співробітників митних органів зумовлюється наявністю в них певних знань, умінь, навичок у галузі міжкультурної комунікації, а також широких фонових знань та орієнтацій.

Професійна діяльність митника передбачає широке коло спілкування як з українськими, так і з іноземними громадянами – носіями різних культур. Це спричиняє потребу в реалізації різних комунікативних моделей поведінки при виконанні службових обов’язків. Сьогодні традиційно сформовані стереотипи міжнаціональних та міжкультурних відносин, зв’язків і комунікацій у професійній діяльності співробітника митної служби не по-

вною мірою відповідають сучасним реаліям, а недостатній рівень міжкультурної компетентності митників нерідко є причиною конфліктних ситуацій і різних труднощів спілкування при проходженні митного контролю. Усуненню зазначених проблем може сприяти реалізація комплексу теоретико-прикладних, організаційно-адміністративних, навчально-виховних заходів, спрямованих на вдосконалення та розвиток міжкультурної компетентності співробітника митної служби.

Працівники митної служби здійснюють міжкультурну комунікацію в таких формах: 1) лінійна; 2) трансакційна; 3) інтерактивна (колоподібна), основу якої становлять зворотні зв'язки.

Комунікація відбувається в певному контексті, який визначають соціально-економічні, актуальні політичні процеси в державі та геополітичному регіоні, загальна соціальна динаміка в глобалізованому світі.

Отже, у роботі митної служби міжкультурні комунікації є невід'ємним компонентом, важливим атрибутом професійної діяльності.

Набуття міжкультурної комунікативної компетенції, котра передбачає навички та вміння розуміти погляди й думки представників іншої культури, корекцію професійно – зумовленої поведінки, регулювання конфліктів у процесі комунікації, визнання правомірності існування етнічно маркованих цінностей, регулятивів поведінки, стає актуальною для сучасного фахівця в митній справі. Вона зумовлює таку якість, як професійна мобільність, адаптація до етнічно зумовлених умов життя, залучає працівника митної служби до сфери світових досягнень, збільшує можливості професійної самореалізації на основі комунікативності та толерантності.

Список використаних джерел:

1. Аксьонова В. І. Міжкультурна комунікація як фактор формування глобального інформаційно-комунікативного простору / В. І. Аксьонова // Гуманітарний вісник ЗДІА. – 2013. – № 54. – С. 189–201.

2. Ларіна Б. Н. Міжкультурна комунікація й особливості її проявів / Б. Н. Ларіна // Державне управління. – 2013. – № 2 (42). – С. 15–18.

СУЧАСНІ ВИМОГИ ДО ПРОФЕСІЙНОЇ ПІДГОТОВКИ ПРАЦІВНИКІВ МИТНИХ ОРГАНІВ

Кирилов В. І., студент

(Науковий керівник – д.пед.н., професор Павленко О. О.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Актуальність теми. Подальший розвиток Державної митної служби України передбачає проведення низки заходів з вдосконалення кадрового потенціалу, створення таких умов, за яких статус працівника митного органу буде визначатися передусім рівнем його освіченості, професійним досвідом, здатністю ефективно та результативно застосовувати знання та навички у практичній діяльності.

Визначена проблематика останнім часом не залишається поза увагою науковців. До неї неодноразово зверталися такі українські вчені, як

О. С. Нагорічна, О. О. Павленко, О. О. Трякіна, Д. О. Мовчан, Н. А. Липовська, В. В. Ченцов тощо.

Професійна освіта працівників митної служби – у широкому розумінні – це система підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації у навчальних закладах та інших ланках системи галузевої освіти особового складу митної служби України для трудової діяльності в митних органах; у вузькому розумінні – процес і результат опанування певного рівня компетенцій для здійснення посадових обов’язків у галузі митної справи [1].

З метою вдосконалення програм професійної підготовки доцільно встановити комплекс вимог до спеціаліста, враховуючи його фах, кваліфікацію та термін навчання.

Професійна підготовка є ефективною тоді, коли результат, якого було досягнуто, відповідає тим цілям, які ставилися. Основними критеріями успішної підготовки є:

- оцінювання після навчання, яке демонструє безперервне вдосконалення здібностей;
- “кількість” рівнів наявних навичок (компетенцій) та вимірювання їх зростання;
- здатність демонструвати зв’язок між підготовкою, яка надається, вдосконаленими здібностями персоналу та покращанням діяльності як окремих осіб, так і всієї організації (органу, установи);
- існування узгодженого індивідуального плану розвитку особистості відповідно до її власних та організаційних потреб;
- збільшення інвестування в професійну підготовку як результат досягнутого за рахунок навчання успіху [2].

В умовах соціально-економічних змін в Україні постійно ставляться нові вимоги до підготовки фахівців, особливо, коли обговорюється і розробляється концепція їх навчання.

Розглядаючи позиції науковців стосовно вимог до професійної діяльності митників, бачимо, що країни-учасниці ЄС, які вже впровадили, адаптували європейські стандарти в економічну, політичну, соціальну сфери, мають приблизно однакові вимоги і до професійної діяльності фахівців. А країни, які ще планують зблизитися з європейською спільнотою та її законодавчими правилами співіснування, мають різні позиції стосовно вимог до відтворення професійної діяльності спеціалістів митних органів. Але варто нагадати, що гарантія безпеки та порядок у світі може бути забезпечені тільки за умов формування та дотримання державами єдиних вимог до економічних, політичних, соціальних процесів, змін, що і є сутністю європейської інтеграції.

Перший етап дослідження митних кваліфікацій було розпочато віртуальною робочою групою Всесвітньої митної організації (ВМО) з розробки таблиці еквівалентності між рівнями компетенцій, професійних завдань і академічної освіти / визнання у відповідності до стандартів, встановлених іншими міжнародними організаціями.

Вищезазначені ініціативи ВМО мали на меті сприяти вдосконаленню процедур і процесів, індивідуальній автономії і відповідальності в управ-

лінні кар'єрою, організаційній прозорості та передбачуваності шляхом впровадження та використання так званих карт кар'єри [3]. Слід зазначити, що паралельно з процесами, що визначалися і просувалися ВМО на глобальному рівні, ЄС на регіональному рівні теж займався розробкою Рамки компетенцій для менеджерів і спеціалістів, яка базується на ролі посади і відповідальності [4].

Враховуючи та аналізуючи численні дослідження науковців стосовно вимог до професійної діяльності митників, вважаємо за необхідність звернутися до джерел, які висвітлюють процес формування компетентного сучасного фахівця митної справи, базуючись на європейських та міжнародних стандартах щодо професійної діяльності фахівців.

Так, Професійні стандарти ВМО відображають вимоги до професійних компетенцій митників, які характеризують і визначають рівень професійної компетентності фахівця. Установлено, що після прийняття Рамкових стандартів ВМО з безпеки і спрощення світової торгівлі, Україна взяла на себе зобов'язання проводити політику в напрямі уніфікації Рамкових стандартів разом з модернізацією митної служби і покращанням її кадрового потенціалу. З огляду на зазначені зміни, що відбуваються у глобальному митному середовищі, завдання адаптації міжнародних стандартів митників й впровадження у процес професійної підготовки українських службовців визнано адекватною відповіддю на сучасні виклики ринку праці в галузі митної справи, зміною підходу до підготовки фахівців у зазначеній галузі [5].

Науковцями (О. Нагорічна, О. Павленко, О. Трякіна) було підкреслено, що саме глобальні навчальні програми та платформи стали розглядатися на політичному рівні універсальним інструментом для виконання зазначених завдань з інституційного розвитку національних митних служб [1; 5].

Висновки та перспективи подальшого розвитку у даному напрямку. Таким чином, аналіз літератури стосовно вимог до професійної діяльності митників дозволив виокремити вимоги до компетенцій співробітників різних рівнів (операційних та стратегічних менеджерів, інспекторів тощо), сформульовані та ухвалені міжнародною митною спільнотою; основні актуальні критерії успішної професійної підготовки та дав змогу констатувати наявність інструментів імплементації Професійних стандартів ВМО.

У подальшому вбачається потреба в дослідженні питань, пов'язаних із змістом освіти, зокрема дисциплін митного спрямування, в рамках професійної підготовки майбутніх митників у вищих митних навчальних закладах світу.

Список використаних джерел:

1. Павленко О. О. Формування комунікативної компетенції фахівців митної служби в системі неперервної професійної освіти: Дис...д-ра пед. наук: 13.00.04 / Дніпропетровський національний ун-т ім. Олеся Гончара. – Дніпропетровськ, 2010. – 541 с.

2. Навчання і розвиток в державній службі. Звіт для презентації. - Дублін: Канцелярський Департамент фінансів, 2000. – 66 с.

3. WCO Framework of Principles and Practices on Customs Professionalism [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://click.wcoomd.org/course/view.php?id=387>

4. EU Customs Competency Framework. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://ec.europa.eu/taxation_customs/common/eu_training/competency/index_en.htm

5. Трякіна О.О. Підготовка магістрів в галузі митної справи на засадах міжнародних професійних стандартів митників: Дис...канд. пед. наук. 13.00.04 / О.О. Трякіна. – Дніпропетровськ. – 2015. – 283 с.

ОКРЕМІ АСПЕКТИ УХИЛЕННЯ ВІД СПЛАТИ МИТНИХ ПЛАТЕЖІВ У СУЧАСНИХ УМОВАХ

Литвиненко К. О., студент,

Моїсєнкова Д. К., студент

(Науковий керівник – к.е.н., доцент Павлова К. І.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Дослідження діяльності митних органів свідчать, що на прикладі окремої внутрішньої митниці статистично можливо зафіксувати великий недобір митних платежів, пов'язаний з обмеженими можливостями митниці та органів виконавчої служби контролювати сплату митних платежів порушниками. З даних табл. 1 можна побачити, що лише половина справ про порушення митних прав завершуються сплатою штрафів (176 із 336 виявлених митними органами порушень у 2016 р.).

Згідно з Митним Кодексом, порушник митних правил може бути притягнений тільки до адміністративної відповідальності (хоча раніше, до прийняття нового Митного Кодексу 2012 року, митниця врегульовувала питання не тільки адміністративних проваджень, а й супроводжувала кримінальні провадження в справах про порушення митних правил), а в разі скоєння кримінального правопорушення цим питанням займається Служба безпеки України.

Таблиця 1

Справи про порушення митних правил

Рік	Розгляд митницями	Розгляд судами	Кількість сплачених штрафів
2016	211	125	176
2017 (січень–лютий)	29	18	10

Відповідно до статті 461, встановлені такі стягнення як: попередження, штраф та конфіскація. Розглянемо детальніше такий вид стягнення, як штраф. Штраф є адміністративним видом стягнення за порушення митних правил та полягає в накладенні на особу, яка притягується до відповідальності за таке правопорушення, обов'язку сплатити до державного бюджету грошові кошти у сумі, яка визначається Митним Кодексом, залежно від виду та характеру вчиненого правопорушення.

Проблемним аспектом даного питання є ухилення від сплати платежів до державного бюджету, через дуже обмежений контроль сплати митних платежів, звужений контроль за накладеними на особу штрафами після винесення постанови митницями. Щоденно на митниці розглядаються справи, які санкцією статті повинні закритись сплатою штрафу. Наприклад, розглянемо дуже популярну ситуацію, якою користуються дуже багато людей. На сьогодні дуже популярним стало завозити авто з закордону за допомогою іноземних громадян. Це трапляється через те, що купити легально в Україні машину дуже дорого, а щоб купити дешеву машину з закордону (легально) – треба сплатити велику кількість митних платежів, тобто держава сама “штовхає” людей на порушення. Громадяни, які не знайомі з законодавством, купують машини за кордоном, без сплати митних платежів ввозять її до України або власноруч, або за допомогою іноземного громадянина задекларувавши в митний режим “транзит”, який в свою чергу обмежений дуже короткими строками. Якщо людина протягом 10 днів не вивезла з території України транспортний засіб, на неї накладається штраф в розмірі 500 неоподаткованих мінімумів громадян, що на сьогоднішній день складає 8500 гривень. Ця сума є досить суттєвою для багатьох громадян, тому більшість з них просто не сплачують штрафи. Недосконалістю митного законодавства є саме те, що знаючи паспортні дані особи, знаючи місце проживання, обставини вчинення порушення, людину неможливо змусити сплатити цей штраф, тобто все залишається на “сумлінності” громадян.

Митні органи приносять більшу частину надходжень до державного бюджету, пропорційна залежність між поповненням держбюджету податковою та митницею, коливається в обсязі 40 на 60, на користь митниці. А тепер уявімо, наскільки збільшились надходження з боку митниці, якби мав місце жорсткіший контроль над виконанням митних постанов. На нашу думку, існують дієві шляхи вирішення такої проблеми. Зокрема, одним з рішень може бути зміна головної функції митних органів, якою на сьогоднішній день є фіскальна функція, на поєднання в рівних частинах контрольної та фіскальної функцій для збільшення надходжень до бюджету, оскільки до митної служби громадяни будуть відноситись не як до “обслуговуючого персоналу”, а як повноцінних правоохоронних органів, які в разі ухилення від сплати можуть притягнути особу до більш жорсткого покарання. Іншим рішенням можливо внести зміни до Митного Кодексу та розробити такі статті, які не суперечать Конституції, але які обмежують

людину, яка на сплатила накладений штраф, в певних діях (наприклад на кордоні заборонити виїзд/в'їзд цій особі). Рішень існує дуже багато, основою всієї зміни є модернізація фіскальної системи, та приведення її в більш жорсткі рамки для громадян, та більш ширші рамки для виконання робітниками митної служби своїх безпосередніх обов'язків.

Список використаних джерел:

1. Офіційний веб-портал Верховної Ради України Митний Кодекс України [Електронний ресурс] / Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4495-17>.

2. Средства осуществления государственной таможенной политики Украины: законодательство и правовая доктрина/ V. V. Chentsov, A. V. Mazur// "Polityka celna: Ekonomia, Pravo, praktyka" // Wydawnictwo BW Jan Brodzinski. Warszawa, RP, 2014, 527s., s. 417 – 423.

УПРАВЛЕНИЕ КОНФЛИКТАМИ В ТАМОЖЕННОЙ СФЕРЕ

Калинина Я. А., студентка

(Научный руководитель – к.психол.н., доцент Панфилова Г. Б.)

(Университет таможенного дела и финансов, м. Дніпро)

Профессиональная деятельность современных специалистов таможенной сферы связана с решением огромного количества задач. Очень часто решение профессиональных проблем связано с преодолением конфликтных ситуаций. Управление конфликтами можно рассматривать в двух аспектах: внутреннем и внешнем. Первый из них заключается в управлении собственным поведением в конфликтном взаимодействии. Внешний аспект управления конфликтами отражает организационно-технологические стороны этого сложного процесса, в котором субъектом управления может выступать руководитель, лидер или посредник [1–3].

Управление конфликтами как сложный процесс включает следующие виды деятельности: прогнозирование конфликтов и оценка их функциональной направленности; предупреждение или стимулирование конфликта; регулирование конфликта; разрешение конфликта.

Прогнозирование конфликта направлено на выявление причин данного конфликта в потенциальном развитии. Основными источниками прогнозирования конфликтов является изучение объективных и субъективных условий и факторов взаимодействия между людьми, а также их индивидуально-психологических особенностей.

Предупреждение конфликта – это вид деятельности субъекта управления, направленный на недопущение возникновения конфликта.

Стимулирование конфликта – деятельность, направленная на провокацию, вызов конфликта. Средства стимулирования конфликтов: вынесение проблемного вопроса для обсуждения; критика сложившейся ситуации; выступление с критическим материалом в средствах массовой информации и т. д.

Регулирование конфликта – ослабление, ограничение и разрешение конфликта. Предполагается легитимизация конфликта, то есть достижение соглашения между конфликтующими сторонами по признанию и соблюдению установленных норм и правил конфликтного взаимодействия, а также создание соответствующих органов, рабочих групп по регулированию конфликтного взаимодействия.

Разрешение конфликта – это заключительный этап управления конфликтом, может быть полным и неполным. Полное разрешение конфликта достигается при устранении причин, предмета конфликта и конфликтных ситуаций. Неполное разрешение конфликта происходит тогда, когда устраняются не все причины или конфликтные ситуации. В таком случае неполное разрешение конфликта может быть этапом на пути к его полному разрешению.

Алгоритм деятельности руководителя в процессе управления конфликтами зависит от многих факторов: содержания самого конфликта, условий его возникновения и развития и т. д. Изучение причин возникновения конфликта возможно осуществить с помощью наблюдения, анализа результатов деятельности, беседы и др. Следующим шагом станет ограничение количества участников. Можно создать микрогруппы и работать непосредственно с их лидерами, перераспределить функциональные обязанности сотрудников. Необходимо также провести дополнительный анализ конфликта с помощью экспертов и принять решение.

По мнению М. П. Фоллет [3], существуют три главных способа урегулирования конфликтных ситуаций: 1) доминирование как победа одной стороны над другой; 2) компромисс, который означает уступки с обеих сторон; 3) интеграция, когда находится такое решение, при котором выполняются условия обеих сторон, и никто ничем при этом не жертвует.

Дарендорф Р. [3] предлагает такую последовательность форм урегулирования конфликтов. 1. Переговоры. Предполагается создание специального органа, где регулярно встречаются конфликтующие стороны для обсуждения острых вопросов и принятия решений. 2. Посредничество как наиболее мягкая форма участия третьей стороны. Предполагается согласие сторон на периодическое сотрудничество с посредником и рассмотрение его предложений. 3. Арбитраж является следующим шагом в разрешении конфликтов. Его особенностью является обращение к третьей стороне с обязательным исполнением ее решений.

Там, где существует общество, существуют также конфликты. За последние годы многое изменилось в реалиях мира: подорвана вера в “переговорный порядок”, разрушаются складывавшиеся десятилетиями традиции разрешения международных проблем, многие конфликты вновь разрешаются с позиции силы, на арену социальной жизни выходят новые факторы, происходит перенасыщение конфликтными ситуациями и умение решать данные проблемы характеризует человека как конструктивного, мудрого и рассудительного. Усиленное внимание к этому вопросу, суще-

стивно повлияет как на культуру современного общества в целом, так и на уровень профессионализма работников таможенной сферы в частности.

Список використаних джерел:

1. Пашко П. В. Морально-психологічна підготовка митника : навчальний посібник / П. В. Пашко, Г. Б. Панфілова. – Дніпропетровськ : Академія митної служби України, 2010. – 164 с.
2. Емельянов С. М. Практикум по конфликтологии: Учеб. пособие для вузов. / С. М. Емельянов. – 2 изд., доп., перераб. – СПб. : Питер, 2001. – 400 с.
3. Гришина Н. В. Психология конфликта. 2 изд. / Н. В. Гришина. – СПб. : Питер, 2008. – 544 с: ил.

ПРОБЛЕМА ПРОТИСТАВЛЕННЯ ДЕГУМАНІЗАЦІЇ ІСТОРІЇ В МИСТЕЦТВІ НА ПРИКЛАДІ ВІДОБРАЖЕННЯ В ЖИВОПИСІ ДРУГОЇ ПОЛОВИНИ ХІХ – ПОЧАТКУ ХХ ст. ІСТОРІЇ ЦЕРКОВНОГО РОЗКОЛУ ХVІІ ст.

Літвінов В. В., доцент

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Однією з складових митної справи є *митна справа в контексті між-культурної комунікації*. Відповідно, доповідачі мають враховувати, як митники країн, які мають не прості стосунки, підтримують професійні контакти, виконуючи свої службові обов'язки, незважаючи на емоційні заяви різноманітних суб'єктів внутріполітичного життя, які, як правило, продиктовані виборчим циклом. Вірогідно, саме цим слід пояснити, що в “Митний кодекс України”, прийнятого 11.07.2002 року, була включена 414 стаття. Згідно якої “*посадові особи митної служби України не можуть бути членами політичних партій*” та вчиняти “*дії, що перешкоджають нормальному функціонуванню митних органів*”. Але все тече, хоча і не всі зміни йдуть на користь державі, що лише підтверджується теорією циклічного розвитку. Питання лише в тому, як пройти чергове загострення стосунків з мінімальними втратами, або взагалі без них. Для цього слід вивчати історичний досвід, який потрапляє в опалу з подачі політизованих установ та ЗМІ. На приклад вітчизняні ЗМІ не звернули увагу, що наприкінці лютого – на початку березня 2017 р. виповнилось 100 років початку подій, які призвели к низці найбільших розколів в Євразії за всю відому людству історію. Прикро, але примирення і досі не наступило. Більше того, представники радикальних партій різних держав, які виникли в кордонах 4-х імперій, протягом останніх років все частіше піднімають питання¹ про перегляд результатів не тільки Другої, але і Першої Світової війни. Політичні “гравці” та підконтрольні їм установи активно використовують дегуманізацію не

¹ Поки лише у внутрішній дискусії. Але, враховуючи принцип дії “Вікон Овертона” у вітчизняній реальності, слід готуватися до гіршого.

тільки своїх опонентів, але і ідей, свят, символів та творів мистецтва, лише поглиблюючи розкол у суспільстві, при цьому не визнаючи своєї відповідальності за наслідки від спровокованих ними дій, прикриваючись формальним правом “свободи слова”, на що автор вже звертав Вашу увагу². Але сьогодні мова піде про те як більше ніж 150 років тому російські художники реалісти відобразили трагедію церковного розколу XVII ст., та про тенденції подачі глядачу тих подій, залишаючись в душі висловленого сербським патріархом Павлом лише наприкінці XX ст. принципу: *“Мы не выбираем ни страну, где родимся, ни народ, в котором родимся, ни время, в котором родимся, но выбираем одно: быть людьми или нелюдьми”*. Ви запитаете: “До чого це?” В таких випадках на Кавказі і досі кажуть: *“Кто не понял, тот поймёт”*.

Перші зображення на тему церковного розколу були створені ще в XVII ст., як ілюстрації в старообрядницьких книгах. Картина XVIII ст. “Спор о вере” лише ілюструвала, які зміни відбулися в богослужінні після реформ патріарха Нікона. Але в період Ренесансу в європейське мистецтво повернулися принципи гуманізму, які стрімко втрачаються в наш час. Тому не зайвим буде нагадати, що стоїть за цим терміном. За визначенням В. Ж. Келле: *“Гуманизм – исторически изменяющаяся система воззрений, признающая ценность человека как личности, его право на свободу, счастье, развитие и проявление своих способностей, считающее благо человека критерием оценки социальных институтов, а принципы равенства, справедливости, человечности желаемой нормой отношений между людьми”*. Іншими словами, в основі гуманізму знаходиться людяність, яку кожний розуміє на власний розсуд. Це особливо яскраво простежується при розкритті проблемних, та “незручних” тем. І тут, як у вірші Ю. Левитанського *“Каждый выбирает для себя...”*. На думку автора існуючи роботи³ слід розділити по трактуванню матеріалу наступним чином: 1) офіційно-нейтральна трактовка (А. Д. Кившенко, С. В. Иванов, К. В. Лебедев); 2) зображення духовних лідерів старообрядців в складних життєвих ситуаціях (С. Д. Милорадович, К. В. Лебедев и Н. Батогов, К.В. Вещилов); 3) критично-світське тлумачення богословських спорів XVII ст. та роль

² Літвінов В.В. Проблема захисту культурної спадщини в XX ст. та ЗМІ. Українська реальність. // Фінансово-економічна стратегія розвитку України в умовах сучасних геополітичних викликів (економіко-управлінські, правові, інформаційно-технічні, гуманітарні аспекти): матер. міжнар. наук.-практ. конф. – Д. : УМСФ 2015. – С. 17–18.

³ А. Д. Кившенко “Патриарх Никон представляет новые богослужебные тексты церковному собору 1654 года” (1880); В. П. Перов “Никита Пустосвят. Спор о вере” (1881); Г. Г. Мясоедов “Раскольники-самосожигатели” (1884); С.Д. Милорадович “Чёрный собор. Восстание Соловецкого монастыря против новопечатных книг в 1666 году” (1885) и “Путешествие протопопа Аввакума по Сибири” (1898); В.И. Суриков “Боярыня Морозова” (1887); К. В. Лебедев “Сожжение старообрядческих книг”, его же совместно с Н. Батоговым “Боярыня Ф. П. Морозова посещает протопопа Аввакума, находящегося в заключении”; П. Е. Мясоедов “Сожжение протопопа Аввакума” (1898); С. В. Иванов. “Во времена раскола” (1909).

світської влади в цьому протистоянні (В. П. Перов); 4) відображення відношення сучасників до опальних лідерів старообрядців (В. И. Суриков⁴, П. Е. Мясоедов).

Рано чи пізно закон, а не “політична доцільність” будуть керувати діями і митників в їх внутрішніх і зовнішніх службових контактах з колегами. І краще А. М. Городницького⁵ не скажеш.

**О ПРЕДЛОЖЕННЫХ ИДЕНТИФИКАЦИОННЫХ ПРАВИЛАХ
ПРОЧТЕНИЯ КЛЕЙМ ЗОЛОТЫХ И СЕРЕБРЯНЫХ ИЗДЕЛИЙ
В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛА XX СТОЛЕТИЙ ПОД ОБОБЩЕННЫМИ
РЕДАКЦИЯМИ В. В. СКУРЛОВА
(ПРАВИЛА И ИХ ИСКЛЮЧЕНИЯ В ПОМОЩЬ ТАМОЖЕННИКАМ)**

Завирюха Б. В., студент

(Научный руководитель – Сердюк А. С.)

(Университет таможенного дела и финансов, м. Дніпро)

В 2000 году под редакцией В. Скурлова “Правила клеймения золотых и серебряных изделий 1899 и 1908 годов”, Санкт-Петербург вышла 21-страничная брошюра, автор – историк ювелирного искусства РФ, который в октябре 2000 года награжден Орденом Фаберже, эксперт Русского отдела Аукционного дома КРИСТИ, с 1996 года – Ученый секретарь емориального фонда Фаберже, с 2000 года – научный редактор журнала “АНТИ-КВАРНОЕ ОБОЗРЕНИЕ”, где Валентин Васильевич обращает внимание экспертов о сложностях при идентификации клейм пробирной палаты России в конце XIX – начала XX ст., где он чётко разграничивает правила прочтения клейм и их исключения при приведении понятийных примеров и правил для ясности как исключений, например: “Двойник” = или ! = “Тройнику” ??? При этом чётко в хронологическом порядке выстраивают логическую цепь идентификационных правил.

Обращает своё внимание и приводит следующие примеры: 1) Что “среди специалистов по Фаберже до сих пор т.е. до 2000 года? – нет ясности с какого времени вступила в действия пробирное клеймо изображающего женскую голову в русском кокошнике, обращённую взглядом налево” (не выказывая интереса “ювелиров – не Фабержистов, как параллельных исследователей, или конкурентов?”), к этому же самому клейму – женской головы повернутой влево и может быть поэтому (демонстрирует своё внима-

⁴ На відміну від тих, хто зображував натовп одноманітним В.І. Суриков пішов своїм шляхом і замість високодуховних та високоморальних і просто розумних облич громадських активістів, які супроводжували Христа на Голгофу з точки зору І. Босха на його полотні “Несенні хреста” (1505), показав весь спектр почуттів людей, що і досі не враховується, як критиками так і “державними діячами”.

⁵ Віддаючи належне рівню сучасної освіти, автор дозволить собі їх процитувати:

<i>Но слуховое впечатленье ложно.</i>	<i>Извечно время – слушатель великий.</i>
<i>Поэзия не факел, а свеча,</i>	<i>Столетие проходит или два,</i>
<i>И слишком долго верить невозможно</i>	<i>И в памяти людской стихают крики</i>
<i>Тому, кто поучать привык, крича.</i>	<i>И оживают тихие слова.</i>

ние на материалы опубликованные “под редакцией профессора М. М. Постниковой-Лосевой в 1983 году после публикации которой западные исследователи – не имевшие возможность подтвердить или опровергнуть дату 1 января 1899 года как дату, появления клейма в русском кокошнике с поворотом женской головы влево?, стали использовать ее в своих исследованиях” [не затрагивая вопросов и проблем сохранения архивов пробирной палаты в том числе и пожаров этих архивов с последующими “вососзданиями?” интеллектуальной собственности архивов как таковых] 2) Что в монографии 1953 года госпожа Одом сослалась на авторитет К. Сноумана, предложившего даты 1896–1908 гг. с поправкой, что клеймо с женской головой в русском кокошнике, обращенную вправо только с 1908 года. В этой брошюре В. В. Скурлов взял на себя огромную ответственность и на коллектив издательства “Антиквариат” Санкт-Петербург, под эгидой Русского национального музея, антикварный магазин “Русские сокровища”, Россия, Москва, ул. Пушечная, дом 3., тел. (095) 921-41-49, (095) 921-41-52, тем, что предложил “Двойник” считать “Тройником” в малых ювелирных изделиях.

Т. е. В. В. Скурлов предлагает считать проблему как бы решённой, где “Двойники на малых ювелирных изделиях” должны считаться “Тройниками” (?), но при этом не выказывая своих союзников. Он не приказывает нам и не просит нас, но с момента публикации брошюры, создаёт мусированное мнение как историка ювелирного искусства своё “неопровержимое” мнение, но в данном случае, необходимо призвести как бы голосование, продемонстрировать прение по данному вопросу, ведь не случайно на странице № 5, этой брошюры нам проиллюстрировали клейма женской головы повернутой как влево, так и вправо, как с точками так и без них, с плюсами и без, [по видимому имеется ввиду сработки и появления дефектов пуансонных чеканов] нам не известно сколько экспертов его поддержало в России и есть ли такие в Украине. Авторы допускают, что В. В. Скурлов имеет своих союзников, содвигников, коллег, который с ним солидарны, например такие как А. Н. Иванов, опубликовавший Пробирное дело в России 1700–1946 гг. “Руководство для экспертов искусствоведов”, издательства Российский национальный музей, Москва 2002 года.

Нам, как авторам, хотелось бы наповнить, что мы являемся центром подготовки будущих таможенников Украины, то есть небольшой частью Университета таможенного дела и финансов, а подготовка наших специалистов ведётся на верификационном-практическом, визуальном, визуально-предположительных уровнях, и естественно, в таких условиях молодые таможенные исследователи, должны опираться на визуальный ряд и представления о клеймах “Двойниках” и “Тройниках” узаконенные экспертами с обеих сторон границы старинных ювелирных изделий государств России и Украины в старину, при идентификации старинных ювелирных изделий пересекающих границы как культурные, исторические, ювелирные ценности, где клеймо и понятия при идентификации этих клейм имеют особые значения т. е. исторические, культурные, оценочные страховочные, переоценочные к знакам гашения и т. д. й т. п.

В освещаемой теме этой статьи есть детали, что определяют скажем два очень важных фактора при атрибуции, идентификации и экспертизе клейм “Двойников” и “Тройников” в исторической экспертизе фактов.

Например: одним из главных исторических факторов нам необходимо признать наличие “Двойников” в значении “Тройника” как факт повышающий аукционное значение предмета(ов) в примерах на малых ювелирных изделиях. Повидимому дело в том, что в сплавах из драгоценных металлов малых ювелирных изделий и форм все же вошли весьма высокопробные, но мягкие драгоценные сплавы без добавок, т. е. без твердых примесей – что говорит само за себя – при клеймении “Тройников” = возможны некие не желаемые деформации основ малых изделий (?.) – например. Но при этом клеймение “Двойников” могло группировать более четко эллипсоподобные, кругоподобные, и полукруглые формы. – Когда “Тройник” скорее поддерживал и распространялся по формату приближенного – к опрятным и расположенным геометрическим фигурам таким как: прямоугольник, квадрат, треугольник, трапеция и к другим геометрическим – распространенным формам, таким как: прямоугольник, куб, параллелепипед, шар. Но например, – главное при этом остается то, что когда комплекс вопросов о малом(ых) изделии(ях) и “Двойниках” вызывает недоверие и вопросы – то исследователям в то время и сегодня остается пробырная возможность опознать изделия по всем правилам пробирного надзора и его требованиям как тогда, – так и сегодня, – за что собственно необходимо проплатить пробирерам т. е. подтвердить наличия и факты состоящегося сплава в изделии, т. е.: производить дальнейшую оплаченную коммерциализацию вопросов экспертизы подаваемых изделий как с “Двойниками” так и с “Тройниками” клейм для исследований.

Список использованных источников:

1. Скурлов В. В. Правила клеймения золотых и серебряных изделий 1899 и 1908 годов, изд. “Антиквариат”, Санкт-Петербург, 2000 г., 21 стр.
2. Иванов А. Н. Пробирное дело в России (1700–1946 гг.) Руководство для экспертов искусствоведов, изд. “Русский национальный музей”, Москва 2002 г., 751 стр.

ЭТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТАМОЖЕННИКА

Свирина В. О., студент

(Научный руководитель – к.психол.н., доцент Панфилова Г. Б.)

(Университет таможенного дела и финансов, м. Дніпро)

Разрушение нравственных начал жизни нашего общества, отказ от верховенства общечеловеческих ценностей привели к серьезным деформациям профессиональной морали. Свою негативную роль сыграла и система образования, которая долгие годы была и продолжает быть ориентирована на формирование технократического, асоциального мышления, “узких”

профессионалов, не видящих отдаленных негативных последствий своей деятельности [1]. Профессиональная принадлежность привносит дополнительные моральные требования, выполнение которых становится обязательным условием реализации профессиональных функций [4]. Так, к личности таможенника предъявляются следующие этические требования: корректность, вежливость, толерантность, выдержка, обязательность, умение общаться с различными категориями граждан [3].

Общепризнанными и наиболее важными в теоретическом и практическом отношении являются следующие этические категории: *толерантность* – от латинского глагола *tolerantia* – “несу”, “терплю”. Быть толерантным прежде всего и означает терпеть, выдерживать другого – таким, каким он есть, признавать за ним право жить, мыслить и поступать по-своему; *уважение* – такое отношение к человеку, которое реализует на практике (в определённых действиях, поведенческих актах) признание человеческого достоинства; *сочувствие* – способность реагировать на изменения во внутреннем состоянии близкого человека, “заражаться” ими, условно говоря, самочувствием – заложенным, вероятно, в самых истоках живого; *милосердие* – деятельное стремление помочь каждому, кто в этом нуждается; *любовь* – выступает как совершенный тип общения, в котором его смысловые, экзистенциальные и моральные аспекты раскрываются в своей адекватной форме; *обязанность* – нравственное осознание должного, при котором осуществление последнего предстаёт перед человеком как насущное практическое задание; *добро* – это интегральное содержание всей совокупности моральных требований, своего рода целостный образ того, что нравственность требует от человека; *честь* – моральное отношение человека к самому себе, когда моральная ценность личности связывается с его заслугами [2].

Мы провели тестирование 98 студентов Университета таможенного дела и финансов в возрасте 17–19 лет с целью определения значимости этических категорий для будущих таможенников.

В современном мире, где всё продается и покупается, принято считать, что этические категории утратили свое значение. Результаты нашего тестирования, представленные в таблице 1, опровергают это мнение.

Значимость этических категорий для молодых людей составляет 70% и выше, а для “забытой” категории “честь” – 86 %. Особенно возрастает значимость этических категорий для студентов, когда они описывают желаемое отношение к себе. Так, большинству опрошенных хотелось бы, чтобы окружающие по отношению к ним были более толерантны (82 %), уважительны (86 %), добры (86 %), честны (89 %), проявляли чувство долга (82 %), сочувствовали (78 %), проявляли милосердие (80 %), проявляли любовь (81 %). Также наметилась тенденция, свидетельствующая о том, что нарушается золотое правило нравственности, которое гласит: “Относись к людям так, как хочешь, чтобы относились к тебе”. Осознание своих недостатков – важный этап на пути оздоровления и очищения общества.

Таблица 1

	Категории							
	Толерантность, %	Уважение, %	Доброга, %	Честь, %	Долг, %	Сочувствие, %	Милосердие, %	Любовь, %
Значимость к другим*	69,68	78,84	79,24	85,7	75,89	73,82	69,89	73,3
Отношение к себе**	70	75,25	78,53	76,4	74,76	78,31	72,9	71,8
Желаемое***	62,76	67,06	63,81	63,88	64,64	68,34	64,29	63,11
	82	85,6	86	89,12	81,72	77,89	79,7	80,7

* – категории важные в отношении других;

** – категории важные по отношению к себе;

*** – желаемое отношение к себе.

Каждое поколение должно решать этические проблемы вновь и вновь, но опираясь на моральный запас, созданный предшествующими поколениями. Сегодня, когда имеет место опережающее развитие технических аспектов и отставание культурного, очень важно понять, что для стабилизации общества в целом и профессиональной деятельности, в частности, крайне необходимы этические знания.

Список использованных источников:

1. Николаевская (Маслова) А. М. Проблемы формирования профессиональной морали молодого специалиста: социологический анализ/ Алла Николаевская (Маслова). – Харьков, 1992. – 20 с.

2. Малахов В. Етика. Курс лекцій: Навч. посібник/Віктор Малахов. – 3-те вид. — К. : Либідь, 2001. — 384 с.

3. Пашко П.В. Морально-психологічна підготовка митника : навчальний посібник / П. В. Пашко, Г. Б. Панфілова. – Дніпропетровськ: Академія митної служби України, 2010. – 164 с.

4. Психология профессиональной деятельности. 2-изд./ Н.Самоукина. – СПб. : Питер, 2003. – 260 с.

*Секція 2. Актуальні проблеми менеджменту і регулювання
зовнішньоекономічної діяльності*

**МІЖНАРОДНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЕЛЕКТРОННОЇ
КОМЕРЦІЇ У СФЕРІ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ**

Голубова Д. В., студентка

(Науковий керівник – к.ю.н., доцент Зуєва О. А.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Бурхливий розвиток інформаційно-комунікаційних технологій у другій половині ХХ сторіччя кардинально змінив світ, надав нові можливості розвитку цивілізації. Разом з цим світова електронна комерція стала невід'ємною частиною зовнішньоекономічної діяльності (далі –ЗЕД) суб'єктів економічної активності. На думку Бутенко Т. електронна комерція у сфері ЗЕД – це сфера цифрової економіки, яка включає в себе всі фінансові і торговельні трансакції, які здійснюються за допомогою комп'ютерних мереж, а також бізнес-процеси, пов'язані з проведенням таких трансакцій.

Питання правового регулювання електронної комерції досліджували такі вчені, як З. Тоффлер, Г. Алонд, Ш. Арстайн, Бутенко Т. О., Воробйова О. В, Мельничук О. С., Чайковська В. П, Чучковська А. Н., та інші. Однак, зважаючи на порівняну новизну досліджуваних відносин, проблеми використання засобів електронної комерції при здійсненні зовнішньоекономічної діяльності поки що не знайшли достатнього розвитку в науковій літературі.

Сьогодні правове регулювання електронної комерції у сфері ЗЕД здійснюється на трьох рівнях: міжнародному, регіональному (в рамках Європейського Союзу) та національному. На міжнародному рівні історія регулювання цієї сфери налічує вже більше 20 років, з яких активним розвитком позначилися 1999–2001 рр.

Вбачається, що міжнародно-правові акти з питань регулювання електронної комерції у сфері ЗЕД мають бути основою при уніфікації та гармонізації національного законодавства в окресленій сфері. В Україні одним з перспективних напрямів на сьогодні є адаптація національного законодавства до міжнародного.

Конвенційний метод регулювання має ряд очевидних переваг. За допомогою міжнародного договору досягається однакове регулювання певних відносин в державах, що приєдналися, формується чітка система регламентації відповідно до єдиних принципів, зменшується ризик виникнення непередбачуваних ситуацій.

Уніфікація норм проводиться як у рамках ЄС, в рамках Організації Об'єднаних Націй (інститут уніфікації приватного права УНІДРУА), Всесвітньої Організації Інтелектуальної власності, Міжнародною торговою палатою, Європейською економічною комісією ООН, Центром ООН сприяння торгівлі та електронного бізнесу.

Першим кроком у галузі розвитку міжнародного права щодо регулювання електронної комерції став прийнятий Резолюцією Генеральної Асамблеї ООН 30 січня 1997 р. Типовий закон “Про електронну торгівлю” (так званий Типовий закон ЮНСІТРАЛ). Даний документ має рамковий, рекомендаційний характер і призначений першочергово для використання державами як основи для розробки національного законодавства. На розвиток Типового закону “Про електронну торгівлю” держави-учасниці ООН розробили проект міжнародної Конвенції “Про електронні угоди”, яка покликана перевести відносини у сфері міжнародної електронної торгівлі на якісно інший рівень розвитку. Також слід відзначити Типовий закон ЮНСІТРАЛ “Про електронні підписи” 2001 р.

На регіональному рівні слід окремо зазначити діяльність Європейського Союзу. У 1998 році ним була прийнята Директива “Про деякі аспекти електронної торгівлі на внутрішньому ринку”. Основним завданням даної Директиви є забезпечення умов належного функціонування міжнародної електронної комерції між державами-членами ЄС. Не менше значення має прийнята в грудні 1999 р. Директива ЄС “Про правові основи Співдружності для використання електронних підписів”. Даний документ найбільш повно врегулював відносини у сфері використання електронних підписів. Крім названих документів, Європейським Союзом прийнято низку інших актів, спрямованих на регулювання електронної комерції, серед яких: директиви ЄС “Про електронну торгівлю”, “Про захист споживачів у випадку укладення контрактів на відстані” і т. ін.

В рамках СНД в процесі уніфікації прийнято такі акти Модельний закон “Про електронний цифровий підпис” від 09.12.2000 р., Угоду про співробітництво держав-учасниць Співдружності Незалежних Держав у боротьбі зі злочинами у сфері комп’ютерної інформації від 01.06.2001 р.

Отож, незважаючи на достатньо велику кількість актів, слід відзначити, що в рамках міжнародного права поки що не сформувалась єдина система регламентації зв’язку і передачі інформації. Відсутність відповідного правового регулювання не просто стримує розвиток комерції в електронній формі, часто це перешкоджає впровадженню нових механізмів здійснення торгово-економічної діяльності. Стосовно міжнародного комерційного обороту виникає особливо багато специфічних питань, які потребують спеціального регулювання. Саме тому впорядкування електронного комерційного обороту стало предметом спеціального розгляду багатьох міжурядових і неурядових міжнародних організацій.

Список використаних джерел:

1. Бутенко Т. О. Розвиток правового регулювання електронної комерції при здійсненні ЗЕД / Бутенко Т. О. // Вісник Інституту економіко-правових досліджень НАН України. – 2010. – С. 8–10.
2. Воробйова О. В. Нормативно-правове забезпечення електронної комерції: міжнародний досвід / О. В. Воробйова // Збірник наукових праць “Ефективність державного управління”. – 2012. – №30. – С. 269.

3. Мельничук О. С. Глобальні тенденції розвитку електронної комерції / Мельничук О. С. // Наукові праці НДФІ фінансова політика та економічне регулювання. – 2014. – С. 64–67.

4. Чайковська В. П. Електронна комерція в Україні: сучасний стан та тенденції розвитку / Чайковська В. П. // Інтелект XXI Національна економіка. – 2016. – С. 39–41.

5. Чучковська А. Н. Електронна комерція: деякі проблеми правового регулювання // Право України. – 2003. – № 1. – С. 111–116.

THE PROBLEM OF FAMILIARIZING EMPLOYEES WITH CORPORATE VALUES

Hrebinnyk M., student

(Scientific adviser – Senior Lecturer Lytvynenko E. N.,

Language adviser – Senior Lecturer Medynska S. I.)

(Alfred Nobel University, Dnipro)

Each company faces an important problem of preservation of the image, i.e. a unique “face”, the perception of the status in the eyes of customers, partners and the media. It is known that the “face” of the company is largely determined by its corporate values. Corporate values are the constituents that connect the organization into a single unit, and employees of the company are the main binding elements.

In science, it is customary to talk about three forms of the existence of value. First, value acts as a social ideal. Secondly, value appears in an objectified form in the form of works of material, spiritual culture or human actions, which are concrete objective embodiment of social value ideals (ethical, aesthetic, legal, managerial, political, etc.). Thirdly, it can be social values, which, refracted through the prism of individual life activity, enter the psychological structure of the personality in the form of personal values. They serve as a link between the culture of society and the spiritual world of the individual.

However, in the organization there are two types of values that do not always coincide: those that are declared and those that are in effect.

Declared values are in official documents, concepts, jubilee publications. They proclaim the fundamental principles underlying the “ideology” of the organization, are reflected in the mission and objectives, influence the rethinking of functions related to the strategy and determine not only promising, but also immediate plans of action.

The existing values create real ideas about the organization, its leaders. They are found in the analysis of management systems, since there is no such management system that would not be based on values. And most often the declared and acting values in the conditions of modern domestic socio-economic reality do not coincide, the painful process of replacing old values in confrontation with the new values of corporate communities is taking place.

It quite often occurs that employees do not understand or do not want to accept the values and goals of the company. This negatively affects the status of

the company, and its position in the market. In order to avoid such a situation it is necessary to divide the process of familiarizing employees with the corporate values into two stages:

- definition (or formation) of values;
- delivery of values to employees.

In determining the values managers should pay more attention to documenting them (for example, creating a corporate code, which will contain all the values). The next step should be to convey information so that all actions are consistent with the stated values. At this stage, leaders often make the mistake since they believe that it is simple enough to announce the existence of certain corporate values and it can be completed. However, in most of these cases it can be considered that all the work has been done in vain, as employees have to form their attitude towards the values and the company's management should ensure their loyalty.

To avoid this error, and to obtain the desired effect, managers should encourage employees for the actions and achievements that conform to the principles and values of the company. There are several ways to help encourage employees including the following ones:

- Management should personally demonstrate compliance with these values and be a role model for the employees.
- Training for new employees aimed at familiarizing them with the corporate values has to be arranged.
- The head should be as open as possible in dealing with employees.
- Encouraging employees that are most committed to the values of the company is crucial.

Thus, corporate values are not only important, but also an integral part of corporate culture. They join the organization in a single unit and can be both the corporate purpose of the company and the individual value of each employee.

ПРОБЛЕМИ ФУНКЦІОНУВАННЯ СПЕЦІАЛЬНИХ ЕКОНОМІЧНИХ ЗОН В УКРАЇНІ

Копійко Ю. С., студент

(Науковий керівник – к.ю.н., доцент Зуєв В. А.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Світовий досвід свідчить, що спеціальні економічні зони (СЕЗ) є одними із основних організаційно-економічних форм залучення інвестицій та стимулювання інноваційної економічної діяльності регіонів, галузей та економіки країни в цілому. Відповідно до статті 1 Закону України “Про загальні засади створення і функціонування спеціальних (вільних) економічних зон” спеціальна (вільна) економічна зона – це частина території України, на якій встановлюються і діють спеціальний правовий режим економічної діяльності та порядок застосування і дії законодавства України. На території СЕЗ запроваджуються пільгові митні, валютно-фінансові, податкові та інші умови економічної діяльності національних та іноземних юридичних і фізичних осіб.

При цьому законодавчо визначено, що метою створення СЕЗ є залучення іноземних інвестицій та сприяння їм; активізація спільно з іноземними інвесторами підприємницької діяльності для нарощування експорту товарів і послуг, поставок на внутрішній ринок високоякісної продукції та послуг; залучення і впровадження нових технологій, ринкових методів господарювання; розвитку інфраструктури ринку; поліпшення використання природних і трудових ресурсів; прискорення соціально-економічного розвитку України.

Сьогодні основними загальним для всіх СЕЗ умовами створення та діяльності є наступні: створення Законами України за ініціативою Президента України, Кабінету Міністрів України або місцевих рад та місцевих державних адміністрацій; функціонування на індивідуально визначеній локальній території; функціонування впродовж індивідуально визначеного періоду; дія організаційних стимулів таких як державні гарантії захисту інвестицій суб'єктів господарювання, право на вивезення своїх прибутків і інвестованого капіталу, можливість приймати участь у конкурсах на державні замовлення; отримання вищого від мінімально визначеного по Україні розміру заробітної плати працівників; здійснення додаткового спеціального щоквартального звітування перед Державною службою статистики України. Особливими умовами діяльності суб'єктів господарювання деяких СЕЗ є, зокрема, встановлення індивідуальної кошторисної вартості інвестиційних проектів.

Зарубіжний досвід свідчить, що відчутний ефект застосування даного економічного інструментарію в масштабах країни настає не раніше ніж через 10-15 років після початку його дії. Україна долучилася до світових тенденцій та досвіду країн-сусідів і з 1995 року СЕЗ фактично функціонують в нашій країні. Таким чином, Україна має вже власний понад 20-річний досвід їх функціонування. Однак ефективність застосування цього економічного інструментарію в науковій літературі, виданнях та урядових документах оцінюється неоднозначно: як позитивно, так і негативно.

Аналіз функціонування СЕЗ в Україні дає підстави стверджувати, що вони в перші роки свого функціонування підтвердили свою дієвість як інструменти забезпечення швидкого ефекту та високої результативності в інвестиційній та інноваційній сфері. Їх ефективність по стимулюванню інвестицій є вищою порівняно із загальнонаціональним рівнем. Проте, незважаючи на досягнуті позитивні результати, СЕЗ сьогодні безпідставно ігноруються і дискредитуються як економічні інструменти. Незважаючи на закріплену в законодавстві можливість застосування фіскальних стимулів для СЕЗ в рамках загальної системи оподаткування, понад 10 років режим СЕЗ позбавлений стимулюючого механізму, а тому є формальним та економічно неієвим. Неприятлива інвестиційна ситуація в Україні та функціонування аналогічних форм в суміжних країнах з цілою низкою стимулів та преференцій, призводить до фактичного їх занепаду в Україні. Відсутність доступної широкому загалу інформації щодо результатів діяльності

суб'єктів господарювання СЕЗ дозволяє спекулювати на недостовірній інформації. Більше того, СЕЗ як економічні інструменти безпосередньо не фігурують в ключових стратегічних та програмних документах соціально-економічного розвитку країни або їх проектах.

На сьогодні потенціал СЕЗ як економічного інструментарію в Україні не розкрито і не використано в повному обсязі. Різке скорочення державної підтримки для суб'єктів господарювання СЕЗ змінило позитивну динаміку соціально-економічних показників на різко негативну. Подальше функціонування СЕЗ потребує переосмислення і відновлення на якісно новій основі відповідно до поточної реальності, що дасть позитивний сигнал інвесторам і сприятиме відновленню довіри до них в Україні.

Досвід країн (Японії, США, Європи, Азії) показує, що на функціонування СЕЗ впливають наступні чинники: політична стабільність; інвестиційні гарантії; якість інфраструктури; кваліфікація робочої сили; спрощення адміністративних структур. В умовах України жоден із зазначених факторів не працює в повному обсязі, що створює додаткові складності для впровадження СЕЗ. Однією з проблем є відсутність чіткого регулювання інвестиційної діяльності у законодавстві, що є причиною низької активності іноземців в українському бізнесі й у СЕЗ зокрема.

Однією з головних причин недостатньої ефективності СЕЗ є наявні правові колізії. Існуюча законодавча база уніфікує усі СЕЗ без урахування їх функціонального призначення. Нормативно-правові акти про СЕЗ дублюють основні положення та суперечать одне одному. Чинне законодавство вимагає внесення низки доповнень, а саме, необхідно визначити термін дії спеціального режиму господарювання, загальні органи управління, які створюються в усіх СЕЗ, а також вказати конкретні пільги, які надаються суб'єктам господарювання залежно від виду СЕЗ й умов надання пільгових режимів.

З огляду на зазначені проблеми функціонування СЕЗ в Україні можна визначити першочергові завдання державної політики для подальшого ефективного застосування СЕЗ :

- провести науково-практичну роботу щодо розробки пріоритетних інвестиційних програм, для реалізації яких доцільно зробити вибір територій, які мають для цього найбільш сприятливу інфраструктуру та географічні й економічні фактори, що забезпечить прискорений їх розвиток та досягнення потрібних результатів; підпорядкувати їх застосування системі організаційно-господарського забезпечення реалізації Державних загальнонаціональної та регіональної стратегій економічного розвитку;

- впровадити спеціальне правове поле, сформоване з урахуванням унікальності конкретної території, існуючої ресурсної бази та видів діяльності;

- запровадити систему державної підтримки (зокрема, непрямої);

- удосконалити чинну систему звітності результатів діяльності СЕЗ;

- забезпечити відкритість основних узагальнених результатів діяльності суб'єктів господарювання СЕЗ;

– запровадити систему гарантій з боку держави та органів місцевого самоврядування стабільності спеціального режиму економічної діяльності на весь період дії угоди суб'єкта господарювання СЕЗ.

Узагальнивши вплив СЕЗ на економічну систему держави, можна стверджувати, що вони мають як позитивний, так і негативний економічний, соціальний та політичний вплив. Незважаючи на це, наявність СЕЗ є беззаперечним чинником активізації інвестиційного потенціалу країни та покращення інвестиційного клімату.

Список використаних джерел:

1. Вітчизняна практика та світовий досвід СЕЗ і ТПП : [монографія] / [за наук. ред. О. С. Чмир]. – К. : Вістка, 2013. – 251 с.
2. Григоренко Я. О. Спеціальні економічні зони: зарубіжний та вітчизняний досвід функціонування / Я. О. Григоренко // Наукові праці НДФІ. – 2014. – Вип. 1. – С. 49–57.
3. Єгорова О.О. Спеціальні економічні зони України: результати, проблеми та перспективи // Науковий вісник Херсонського державного університету / Серія: Економічні науки. – 2014. – №5. – С. 167–173.
4. Іванович І.Ю., Власюк О.В. Спеціальні податкові режими: стимулюючий потенціал та фіскальні загрози // Сталий розвиток економіки. – 2012.– № 3. – С. 310–314.
5. Про загальні засади створення і функціонування спеціальних (вільних) економічних зон : Закон України від 13.10.1992 № 2673-ХІІ: зі зм. і доп. станом на 17.02.2006 // Відомості Верховної Ради України. – 1992. – № 50. – Ст. 676.
6. Штань М. В. Спеціальні економічні зони України в умовах глобалізації світового господарства / Марина Штань // Актуальні проблеми економіки. – 2015. – № 10. – С. 71–77.

СТАНДАРТИ ЗАЛУЧЕННЯ ІНВЕТОРІВ У ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНІЙ ПОЛІТИЦІ ДЕРЖАВИ

Котко О. К., аспірант

(Науковий керівник – д.е.н, професор Чириченко Ю. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Однією із складових економічної політики держави є зовнішньоекономічна політика, яка в свою чергу, поєднує заходи щодо підвищення економічного потенціалу держави на міжнародному ринку та задоволення потреб за рахунок товарів та послуг іноземного виробника. Актуальність теми стандартів залучення інвесторів полягає в тому що, політика у сфері залучення іноземних інвестицій має стратегічне значення для нашої країни і як наслідок, – імплементація цих стандартів зможе допомогти налагодити конструктивний діалог між інвестором та владою.

Серед числа інвестиційно привабливих місць для реалізації інвестиційного проекту інвестор обирає той регіон, який має сприятливий інвестиційний клімат та ефективну підтримку з боку органів влади. З метою кращого розуміння та ведення інвестиційної політики деякими регіонами були розроблені стандарти залучення інвесторів та просування регіону з урахуванням наявних потреб та можливостей.

Метою стандартів є – систематизація та впровадження кращих вітчизняних і світових практик управління інвестиційною діяльністю на регіональному рівні, уніфікація та оптимізація процесу підготовки інвестиційних матеріалів та продуктів територіального маркетингу, забезпечення високої якості супроводу та обслуговування інвесторів, сприяння успішній реалізації інвестиційних проектів в регіоні. Стандарти передбачають наявність та взаємопов'язаність таких елементів:

- формування привабливого інвестиційного клімату в регіоні;
- ефективну інвестиційну політику та стратегічне управління інвестиційною діяльністю;
- інституційне забезпечення інвестиційної діяльності на регіональному рівні;
- впорядкування процесу та дотримання вимог із підготовки інвестиційних пропозицій;
- ефективний маркетинг регіону (просування інвестиційного потенціалу);
- дотримання правил супроводу та обслуговування інвестора;
- здійснення постінвестиційної підтримки.

На першому етапі підготовки інвестиційних пропозицій потенційний інвестор повинен отримати необхідну інформацію про регіон, як інвестиційно-привабливий об'єкт для прийняття позитивного рішення про інвестування. Інвестиційна пропозиція повинна включати: базову інформацію про об'єкт інвестування та його ключові переваги; відображати напрям, масштаб і обсяг необхідної інвестиції. Зусилля із залучення інвестицій повинні бути зосереджені на кількох секторах, що мають суттєві переваги, належать до ключових секторів зростання і сприяють нарощуванню потужностей місцевої економіки. Для кожного сектора регіональної економіки бажано визначити потенційні вітчизняні та закордонні компанії, які можуть генерувати мобільні проекти і відповідають цілям регіону в окремих секторах і технологіях.

До стандартів маркетингового просування відноситься: маркетингово-інвестиційна стратегія регіону, маркетинговий план, інвестиційний паспорт регіону, механізм прямого маркетингу, брендинг.

Стандарти залучення та професійного супроводу інвестора передбачають роботу в наступних напрямках: забезпечення процедури першого контакту з інвестором, часові рамки реагування на запити інвестора, підготовку інвестиційної місії та організація візиту інвестора, проведення зустрічей з інвестором, ведення переговорів та прийняття інвестиційного рішення.

В процесі роботи з інвестором важливого значення набуває постінвестиційна підтримка, метою якої є спонукання інвесторів до реінвестування.

Постінвестиційна підтримка є ознакою професійного супроводу інвестора і може полягати у регулярному відвідуванні виробничих об'єктів, залучення інвестора до участі у формуванні інвестиційної політики в регіоні, налагодженні необхідних контактів з інституціями центрального рівня чи нових контактів з місцевим бізнесом та навчальними закладами, сприяння в підготовці кваліфікованих кадрів для потреб інвестора, своєчасному отриманні необхідних погоджень і дозволів, зрештою, у вирішенні поточних проблем, з якими зустрічається інвестор у зв'язку з недосконалістю податково-митного обслуговування чи наявністю скарг щодо можливих зловживань тощо.

Отже, одним із факторів заохочення інвестора інвестувати в регіон є запровадження стандартів залучення інвесторів з урахуванням наявних можливостей, потреб регіону та імплементації кращого міжнародного досвіду в сфері інвестиційної політики держави.

Список використаних джерел:

1. Philip Lawton Overview of the global investment performance standards. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : https://www.cfainstitute.org/learning/products/publications/contributed/performance/Documents/gips_overview_lawton.pdf

2. Global investment performance standards [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.cfaipubs.org/doi/pdf/10.2469/ccb.v2012.n4.full.3>

3. Методичні рекомендації щодо залучення та супроводу інвесторів у Запорізькій області [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.zoda.gov.ua/article/2303/metodichni-rekomendatsiji-shodo-zaluchennya-ta-suprovodu-investoriv-u-zaporizkiy-oblasti.html>

АНАЛІЗ ПРОЕКТУ КНР “НОВИЙ ШОВКОВИЙ ШЛЯХ” ТА МІСЦЕ УКРАЇНИ В НЬОМУ

Шатрова К. І., аспірант

(Науковий керівник – д.держ.упр., професор Івашова Л. М.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Великий шовковий шлях був одним з найдавніших глобальних торговельних шляхів у Євразії. Він починався на імперській дорозі в старій столиці країни, Сіані, як і всі торгові шляхи в Європу. Потім ця дорога йшла через північний захід Китаю і продовжувалась у Центральній Азії.

Нещодавно Китай прийняв рішення реанімувати цей проект. На основі старої концепції планується створити пояс економічного розвитку Великого шовкового шляху.

Створенням цього проекту КНР ставила перед собою мету поглиблення співпраці між країнами, через які проходить транзитний коридор Європа – Азія, а також проект позиціонувався китайською владою не як звичайний транспортний коридор, а як спосіб зміцнення впливу в країнах китайського транзиту.

Вперше проект “Один пояс, один шлях” або “Новий Шовковий шлях” був озвучений в вересні 2013 року Сі Цзиньпін під час візиту до Казахстану. Через рік, на саміті АТЕС в Пекіні було проголошено про створення фонду Silk Road Company Ltd, в який КНР вклала на той час 40 мільярдів доларів інвестицій. “Дорожня карта” була представлена в березні 2015 року на Боаоському азіатському форумі, а наприкінці квітня цього року перший віце-прем’єр Державної ради КНР Чжан Гаолі повідомив про 6 економічні коридори, які повинні стати осьовими напрямками Євразійської транспортної мережі. Стратегія проекту складалась з двох компоненті: Економічний (наземний) пояс Шовкового шляху і Морський Шовковий шлях [1].

Рішуче налаштований Китай вже проводив перший “тест”. У середині листопада 2014 року через КНР стартував поїзд, який пройшов по найдовшому в світі залізничного маршруту.

Незважаючи на те, що КНР рішуче заявляла про свої наміри про створення та інвестування проекту деталі та офіційний маршрут слідування були довгий час не оприлюдненні, що давало змогу країнам запропонувати свої варіанти карти майбутнього маршруту, який в різноманітних інтерпретуваннях проходив через різні країни. На тлі цього Україна представила свій варіант ланцюга “Нового шовкового шляху”, який проходить через територію України.

15 січня 2016 року в Іллічівську відбулось відправлення першого демонстраційного рейсу контейнерного поїзда за маршрутом Україна – Грузія – Азербайджан – Казахстан – Китай. Даний маршрут презентувався Міністерством інфраструктури України, як альтернативним шляхом доставки вантажів з Заходу на Схід в обхід території РФ. Заява відбулась на тлі так званих транзитних війн з РФ, що додало ще більшої значущості відправленню та альтернативному проекту загалом [2].

У складі поїзда було відправлено 10 вагонів та 20 сорокофутових контейнерів парку філії “ЦТС “Ліски” ПАТ “Українська залізниця”. Очікувалось, що загалом тривалість маршруту до станції Достик на кордоні Казахстану і Китаю очікувалося 11–12 діб.

Нажаль, очікувані 11–12 діб перетворилися у 16 діб. Затримки сталися на Чорному морі через несприятливі погодні умови, де замість запланованих двох днів провели п’ять. Невелика зупинка була і в Казахстані, але вже через людський фактор, оскільки цей рейс тестовий, і маршрут ще планувалось відпрацювати. Але не тільки затримки стали на шляху розвитку даного тестового варіанта частини “Нового шовкового шляху” від України – поїзд не виходить на зворотній маршрут з КНР через відсутність клієнтів. Про це повідомляє дослідницький центр логістичної компанії Zammler. Експерти підкреслюють, що основні питання щодо маршруту виникали ще на етапах підготовки проекту. “Вузькими місцями” називали можливий час доставки – набагато довше, ніж звичним шляхом через Росію, та нерегулярність рейсів, що не дає можливість бізнесу планувати завантаження. Питання також викликали два морські етапи маршруту: через два моря потяг

перевозить на поромах. Це чотири заходи в порти, заїзд на пороми на спеціальному обладнанні, з яким пов'язаний ряд питань, та висока ймовірність несприятливих погодних умов на морі: взимку шторми частіші.

18 січня в Лондон прибув перший вантажний потяг з Китаю, який доставив контейнери дешевше і головне швидше, ніж це пропонувала Україна. Цей потяг подолав шлях від Китаю до Лондона за кілька тижнів. Його маршрут пролягав територією Росії, Білорусі, Польщі, Німеччини та Бельгії. Він є частиною проекту, так званого Нового шовкового шляху, який покликаний з'єднати Китай і країни Азії з Європейськими ринками [3].

Список використаних джерел:

1. The economics and politics of China's New Silk Road. South China Morning Post. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.scmp.com/comment/insight-opinion/article/1829384/economics-and-politics-chinas-new-silk-road>

2. Новий Шовковий шлях: карта руху першого рейсу поїзда Україна – Китай. Міністерство інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua/news/25244.html>

3. China's Silk Road should consider Britain as its ultimate destination. South China Morning Post. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.scmp.com/business/global-economy/article/2041864/chinas-silk-road-should-consider-britain-its-ultimate>

THE USE OF LOGISTIC APPROACHES IN THE OPTIMIZATION OF TRANSPORTATION SERVICE

Yevdosieieva A. V., student,

Serdiuk M. H., student

(Scientific adviser – Ph.D. in Economics, Associate Professor Kahovich J. O.)

(University of Customs and Finance, Dnipro)

All the way of goods beginning from the raw materials and to the ready-made products is made with the use of different transport vehicles. High prices, which in turn depend on expenses on forwarding service of consumers, are one of the reasons of the low competitiveness of the Ukrainian goods. However, services are being diversified and the choice between carriers extends. Therefore, the use of methods of transport logistics in management is rather effective.

Forwarding firm (forwarding agent) is the main logistic intermediary during the transportation except the carrier. According to the Law of Ukraine “On Transportation and Forwarding Activity” two parties (forwarding agent and the client – consignor or consignee) make several agreements determined by the contract of a transport expedition. One party (the forwarding agent) undertakes to perform or to organize performance of the services connected with transportation of freight but for certain remuneration and at the client's costs. The contract of a transport expedition can provide the following obligations of the forwarding agent: organization of the transportation of freight by the transport and route

chosen by the forwarding agent or the client; an obligation to sign the contract (contracts) of the transportation of freight on his own behalf or on the behalf of the client; procuring of the shipment and receipt of freight and also other duties connected with transportation [1].

Demand for the forwarding services grows annually. It is connected with the fact that experts, who deal with the issues of administrative work and training, came to the conclusion that it is much more expedient to transfer the organization of the mixed transportations to the specialized transport companies.

According to Stadnik V.G. Ukrainian forwarding companies represent low professional level nowadays. As the customers became very exacting transportation market survival is possible only on the condition of providing the high-quality services, the complexity of the service and flexible reaction to the changeable enquiries of the market. The main tendencies of the development of the international forwarding business are integration of different types of transport and globalization of transport enterprises [2].

Crisis in Ukraine strengthened the competition and accelerated the process of the consolidation of the logistic market. Nowadays forwarding is in its transformation stage. Forwarding agents of all sizes, in fact, are passing the period of growth, absorption, associations and strategic unions.

Transportation and forwarding provision of the goods distribution, as a one of the functions of logistics, lies in planning, organization and delivery of the goods from the places of their production to the places of their consumption with the use of optimal ways and methods. It is possible to conclude that the functions of transport in the system of the goods distribution lie in execution of the transportation and forwarding service that are represented in figure 1.

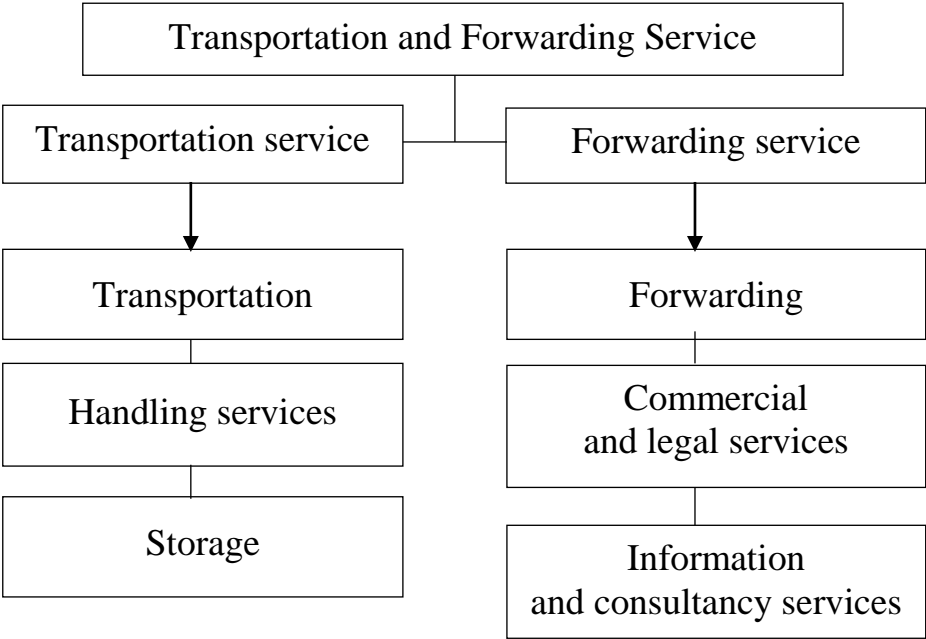


Fig. 1. Types of the transportation and forwarding services

The research and analysis of the problem of transportation and forwarding customer service quality proved that the assertion, which states that the high level of quality of transport services is reached by ensuring of complex service, underlines the existing concepts of service. Time (terms) of cargo delivery is one of the most significant parameters of the service quality for consumers. Quality of the delivery also means the speed and frequency of freights supply, their safety during the transportation and also the elimination of the excess re-loading operations.

Quality improvement of the provided services and decrease of prime cost in all production cycles remain to be the topical issues for transport companies in Ukraine. And for today optimum costs, quality and speed of the processing of the order are the main criteria for the customers when choosing the carrier [3].

List of sources used:

1. Про транспортно-експедиторську діяльність : Закон України від 01.07.2004 № 1955-IV [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/1955-15>.

2. Стаднік В. Г Тенденції розвитку міжнародного транспортно-експедиційного бізнесу / В. Г. Стаднік // Вісник Хмельницького національного університету. – 2011. – № 6. – С. 297–300.

3. Транспортний портал Trans-Port [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.trans-port.com.ua/index.php?newsid=19939>.

РОЗВИТОК СОЦІАЛЬНОГО ПІДПРИЄМНИЦТВА В УКРАЇНІ

Байов Б. С., студент

(Науковий керівник – к.е.н., доцент Комарова К. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Феномен соціального підприємництва не є абсолютно новим. Дослідник проблем підприємництва та засновник Центру розвитку соціального підприємництва в Дюкському університеті (США) Грегорі Діз стверджував, що соціальні підприємці, можливо, були завжди, хоча їх так ніхто і не називав. Надалі ідеї соціального підприємництва були розвинуті у роботах Роберта Оуена, який запропонована ідею створення кооперативів не лише з комерційної точки зору, але й як соціальні підприємства, які б працювали для громади та об'єднували потреби місцевих жителів та підприємництва [1].

Соціальним підприємствам властиві загальні характеристики: місія спрямована на вирішенні певних суспільних проблем, створення соціальних та економічних цінностей; використання в діяльності інноваційних підходів до вирішенні соціальних проблем; використання спільної (колективної) форми власності, заснованої на демократичних принципах управління; наявність ресурсів, які не в повній мірі задіяні у традиційному бізнесі (люди з обмеженими можливостями, біженці або внутрішньо переміщені особи, люди похилого віку, багатодітні мами та ін.); діяльність підприємств

тва не залежить від зовнішніх джерел фінансування; діяльність підприємства основана на регіональних особливостях та розглядається з урахуванням соціальних, економічних та політичних чинників регіону; реінвестування отриманих доходів на реалізацію соціальних та екологічних цілей.

Прихильники соціального підприємництва зазначають, що інноваційні підходи до ведення бізнесу сприятимуть: працевлаштуванню соціально незахищених верств населення та людей, для яких зайнятість на повний робочий день неможлива; розвитку сфери послуг (молодіжного і соціального туризму, організації дозвілля, підвищенню якості та доступності медичних послуг, соціальних послуг) та пом'якшенню екологічних проблем [4].

На сьогоднішній день в Україні становлення та розвиток соціального підприємництва проходить досить повільно, що обумовлено політичними та економічними факторами. Законодавство про соціальне підприємництво в Україні ще тільки формується. Така ситуація потребує державно-правового регулювання й формування нормативної бази, яка б сприяла поліпшенню розвитку соціального підприємництва в Україні.

Отримання статусу соціального підприємства за проектом Закону надаватиме підприємствам право на державну підтримку у вигляді пільг з оподаткування, при провадженні інвестиційно ї діяльності, у земельних питаннях, поворотної та безповоротної фінансової допомоги, позик, сприяння у наданні пріоритетів при розміщенні державного замовлення і виконанні державних цільових програм, у працевлаштуванні вразливих категорій осіб та в інших формах, передбачених законом [2].

Соціальні підприємства в Україні вже успішно вирішують наступні проблеми: допомагають людям з обмеженими можливостями, працевлаштовують ветеранів АТО, підтримують притулки для тварин, виготовляють екологічні товари та реалізують інші екологічні ініціативи, підтримують спортивні та культурні ініціативи, сприяють розвитку місцевих громад та ін.

На нашу думку, для запровадження соціального підприємництва в Україні в сучасних умовах доцільними є наступні кроки: прийняття закону "Про соціальне підприємництво", який відмежовував би та встановлював чіткі критерії соціального підприємництва та створював дієвий механізм цієї системи; залучення ЗМІ, медіа ресурсів, преси до поширення інформації щодо соціального підприємництва; створення кредитних та позикових програм для залучення коштів на першому етапі розвитку соціального підприємництва; запуск програм з професійного навчання бажаючих для їх подальшої діяльності у сфері соціального підприємництва.

Нині в Україні існує чимало організацій, які займаються підтримкою соціального підприємництва. Враховуючи ті масштабні соціальні й економічні виклики, що нині постають перед Україною, Western NIS Enterprise Fund (WNISEF) та АТ "Ощадбанк" розпочали впровадження інноваційної програми, що забезпечить кредитування соціальних підприємств. З 2010 р. реалізується проект "Сприяння розвитку соціального підприємництва в Україні" у Львівській та Донецькій областях. В рамках проекту "Сприяння

соціальному підприємництву” створюються спеціальні центри, що надають соціальним підприємствам комплексну підтримку у започаткуванні та розвитку їхньої діяльності, проводять тренінги та навчання соціальних підприємців, здійснюють просвітницьку роботу. Фонд Східна Європа (ФСЄ) допомагає громадянам будувати власне майбутнє, мобілізуючи ресурси, зміцнюючи громади та сприяючи партнерству громади, влади та бізнесу [3].

Отже, розбудова соціального підприємництва в Україні дозволить збільшити соціальний капітал, підвищити рівень життя населення, зменшити соціальну напругу і, як наслідок, стійкість економічного розвитку країни.

Список використаних джерел:

1. Dees J. G. The meaning of social entrepreneurship. Center for the Advancement of Social Entrepreneurship / Dees., 2001. – (Duke University’s Fuqua School of Business)

2. Проект Закону про соціальні підприємства. – Режим доступу: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=54903

3. Фонд Східна Європа. – Режим доступу: <http://eef.org.ua/index.php?page=catalog&id=137&pid=1&prj&lang=ua>

4. Сотула О. В. Соціальне підприємництво як інноваційна модель розвитку економіки / Е. О. Сотула // Ефективна економіка. – 2013. – № 4.

ФОРМА ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОГО ДОГОВОРУ: ПРОБЛЕМИ НОРМАТИВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ

Григоренко В. В., студент

(Науковий керівник – к.ю.н., доцент Зуєва О. А.)

(Університет митної справи та фінансів м. Дніпро)

Питання розвитку зовнішньоекономічної діяльності (далі – ЗЕД) стає найбільш актуальним в умовах глобалізації і інтеграції. Процес лібералізації національного законодавства у сфері регулювання ЗЕД, очевидно, сприяє зростанню рівня національної економіки, конкурентоспроможності суб’єктів господарювання тощо. Однак є ряд нормативних приписів у законодавстві України, які не тільки гальмують розвиток ЗЕД, а ще й заслуговують на увагу в силу своєї недоцільності та необґрунтованості. Деякі з них стосуються регулювання інституту зовнішньоекономічного договору, який є важливою складовою при здійсненні ЗЕД.

Наказом Міністерства економіки та з питань європейської інтеграції України від 6 вересня 2001 р. № 201 із наступними змінами й доповненнями (далі – Наказ) затверджено Положення про форму зовнішньоекономічних договорів (контрактів). Воно містить перелік основних та додаткових умов зовнішньоекономічного договору.

Відповідно до ст.377 Господарського кодексу України (далі – ГКУ) ЗЕД суб’єктів господарювання – це *господарська діяльність*, яка в процесі

її здійснення потребує перетинання митного кордону майном та/або робочою силою. Згідно із Законом України “Про ЗЕД” ЗЕД – діяльність суб'єктів господарської діяльності України та іноземних суб'єктів господарської діяльності, побудована на взаємовідносинах між ними, що має місце як на території України, так і за її межами. Із наведених дефініцій поняття ЗЕД можна визначити як різновид господарської діяльності, а, отже, зовнішньоекономічний договір є різновидом господарського договору. Також у ГКУ зазначено, що господарський договір вважається укладеним, якщо між сторонами у передбачених законом порядку та формі досягнуто згоди щодо всіх його істотних умов. При цьому істотними є умови, визнані такими за законом чи необхідні для договорів даного виду. І таким законом є ГКУ, який визначає тільки предмет, ціну та строк дії договору істотними умовами господарського договору, а отже, і зовнішньоекономічного договору. У першу чергу, Наказ є підзаконним актом, і в силу своєї юридичної природи ним не можуть бути визначені істотні умови господарського (зовнішньоекономічного) договору інші, ніж містяться в ГКУ. Якщо такі умови і визначати, то треба це робити за допомогою спеціального закону.

Наказ, незважаючи на свою правову природу, залишається наразі основним нормативно-правовим актом, що визначає всі вимоги стосовно форми (змісту) зовнішньоекономічного договору. Цей підзаконний акт змінювався тричі, зокрема, одна із змін стосувалася переліку нормативних актів, які “регулюють питання форми, порядку укладання та виконання зовнішньоторговельних договорів (контрактів)”. Цікаво, що запропонований Міністерством економіки та з питань європейської інтеграції України перелік не містить посилання на самий основний в цій сфері акт – Закон України “Про міжнародне приватне право” (далі – Закон). Саме Закон має вирішальне значення при урегулюванні приватноправових відносин, які хоча б через один із своїх елементів пов'язані з одним або кількома правопорядками, іншими, ніж український правопорядок. Безумовно, ЗЕД є складовою приватноправових відносин, що мають іноземний елемент. Також Закон вказує на те, що зовнішньоекономічний договір, якщо хоча б однією стороною є громадянин України або юридична особа України, укладається у формі, передбаченій *законом*, незалежно від місця його укладення, якщо інше не встановлено міжнародним договором України. Тобто дане визначення також вказує на необхідність існування спеціального закону (а не підзаконного нормативного акту), який би встановлював форму зовнішньоекономічного договору.

Крім того, приймаючи до уваги загальні засади цивільного законодавства, проголошені Цивільним Кодексом України, до яких зокрема відносяться свобода договору; свобода підприємницької діяльності, справедливість, добросовісність та розумність, а також принцип автономії волі сторін, положення, що містяться у Наказі, не можуть мати обов'язкового характеру. Норми-засади завжди мають пріоритетне значення перед звичайними правовими нормами у процесі регулювання правовідносин. А тому

закріплення стількох вимог щодо форми зовнішньоекономічного договору є знехтуванням вищезазначених принципів права.

На нашу думку, вимоги щодо форми зовнішньоекономічного договору мають бути спрощені задля поліпшення умов здійснення ЗЕД суб'єктами господарювання на території України. Крім того, актуальним є питання щодо прийняття спеціального закону, який би визначив коло таких вимог.

Список використаних джерел:

1. Господарський кодекс України: Закон України від 16.01.2003 № 436-IV // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2003. – № 18–22. – ст. 144.

2. Про зовнішньоекономічну діяльність: Закон України від 16.04.1991 № 959-XII // Відомості Верховної Ради УРСР (ВВР). – 1991. – № 29. – ст. 377

3. Про міжнародне приватне право: Закон України від 23.06.2005 № 2709-IV // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2005. – № 32. – ст. 422.

4. Цивільний кодекс України: Закон України від 16.01.2003 № 435-IV // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2003. – № 40–44. – Ст. 356.

5. Положення про форму зовнішньоекономічних договорів (контрактів: затв. Наказом Міністерства економіки та з питань європейської інтеграції України 06.09.01 № 201 // Офіційний вісник України. – 2001 р. – № 39. – С. 158.

ШЛЯХИ ВДОСКОНАЛЕННЯ АУДИТУ ФІНАНСОВИХ РЕЗУЛЬТАТІВ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА

Ковальчук М. М., студент

(Науковий керівник – к.е.н., доцент Васильєва В. Г.)

Ділова активна діяльність будь-якого підприємства характеризується фінансовими результатами, зокрема прибутком, отриманим від підприємницької, інвестиційної та інших видів діяльності. Прибуток є важливим показником ефективної діяльності підприємств. Проте якість роботи підприємства не можна оцінювати за масою прибутку. Для того щоб точно обчислити прибутковість підприємства, потрібно зіставити прибуток з витратами підприємства або з обсягом виробничих фондів підприємств. Таке зіставлення характеризує рентабельність. Рентабельність показує прибутковість, доходність підприємства.

Для визначення фінансового результату діяльності підприємства за звітний період необхідно порівняти доходи звітного періоду і витрати, понесені для одержання цих доходів, тому питання дослідження аудиту фінансових результатів на підприємствах є дуже важливим і актуальним завжди.

При перевірці правильності відображення доходів, витрат і фінансових результатів аудиторю необхідно впевнитися, що при складанні Звіту

про фінансові результати (Звіту про сукупний дохід) підприємство виконало основні вимоги до річних звітів. Всі господарські операції повинні бути:

- зареєстровані, оформлені належним чином та повинні відповідати реальності;

- занесені в правильний період;
- правильно оцінені;
- відображені на відповідних субрахунках;
- правильно представлені в річних звітах.

Важливим етапом аудиту є визначення впливу окремих факторів на величину фінансових результатів. Аудитор повинний враховувати, що на фінансовий результат впливають зміни за такими показниками, як:

- обсяг реалізованої продукції;
- величина виробничої собівартості продукції, що була реалізована;
- ціна на продукцію;
- структура й асортимент реалізованої продукції.

Отже, основними завданнями аудиту фінансових результатів є:

- 1) контроль за дотриманням чинного законодавства щодо формування фінансових результатів та відображення інформації про витрати у фінансовій звітності підприємства;

- 2) встановлення повноти відображення фінансових результатів підприємства на рахунках бухгалтерського обліку та у фінансовій звітності;

- 3) перевірка законності і правильності формування фінансових результатів підприємства;

- 4) встановлення відповідності визначення фінансових результатів прийнятій на підприємстві обліковій політиці;

- 5) перевірка правильності оцінки у бухгалтерському обліку доходів і витрат для визначення фінансових результатів;

- 6) перевірка правильності обліку операцій, які привели до виникнення фінансових результатів;

- 7) перевірка правильності відображення в обліку списання збитків минулих періодів.

Таким чином, шляхи вдосконалення аудиту фінансових результатів є наступні:

1. Необхідно налагодити систему контролю якості аудиту. Удосконалити методика перевірки, враховуючи сучасні наукові надбання, які мають бути покладені в основу розвитку аудиторської практики.

2. З метою тестування контролю застосовувати вибірку для оцінювання рівня відхилень, а отже, ефективності процедур контролю. Фактично усі незалежні аудиторські перевірки базуються на вибіркових перевірках. Детальний аудит, що потребує експертизи всіх операцій, властивий ранній стадії розвитку аудиту, але, оскільки підприємства зростали в розмірах, обсяг операцій став занадто великий для суцільних перевірок, щоб бути рентабельним. З цієї причини аудиторі почали визнавати важливість політики та процедур контролю для попередження й виявлення суттєвих помилок і невідповідностей, і аудит розвинувся від деталізованого до вибіркового.

3. Потрібно розробити досконалу методику складання аудиторських робочих документів. За допомогою цієї методики аудитор здійснює перевірку правильності відображення доходів від реалізації продукції товарів, робіт, послуг, інших операційних доходів, від фінансових операцій, від інвестиційної діяльності та інших доходів.

Список використаних джерел:

1. Власик Г. В. Проблеми та напрями вдосконалення аудиту фінансових результатів / Г. В. Власюк // Держава та регіон. – 2012. – № 6. – С. 60–64.

2. Дерій В. А. Контроль за доходами щодо видів діяльності підприємств: завдання, послідовність, результати / В. А. Дерій // Вісник Тернопільського національного економічного університету. – 2015. – Вип. 2. – С. 151–160.

3. Кучеркова С. О. Покращення інформаційного забезпечення визначення фінансових результатів та відображення їх у звітності / С. О. Кучеркова // Наука й економіка. – 2014. – № 4. – С.175–178.

УПРАВЛІННЯ ПРОЦЕСОМ ПЛАНУВАННЯ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА В СУЧАСНИХ УМОВАХ

Круць А. А., студент

(Науковий керівник – к.г.н., доцент Горб К. М.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Сучасні процеси глобалізації світового економічного розвитку не оминають і Україну, яка поступово інтегрується до міжнародної економіки. Основним суб'єктом сучасних міжнародних економічних відносин виступає підприємство як ключова ланка ринкової економіки.

В період процесів глобалізації та інтеграції в міжнародному просторі все більшого значення для підприємств, які здійснюють зовнішньоекономічну діяльність, набуває формування раціональної послідовності планування такої діяльності. Такий вид управлінської діяльності сприяє одержанню додаткового прибутку за рахунок повнішого використання переваг міжнародної праці та міжнародної інтеграції, а також визначенню перспектив і можливих варіантів розвитку зовнішньоекономічної діяльності організацій. Саме тому процес планування зовнішньоекономічної діяльності сьогодні стає особливо актуальним.

На сьогоднішній день, багато підприємств працюють без прийнятих планів, це пояснюється тим, що ситуація на ринку, а особливо зовнішньому змінюється дуже швидко і планування приносить мало користі. Для західних країн це пояснюється високою насиченістю та індивідуалізацією споживчого попиту, його різноманітним характером. Ці зміни породжені такими факторами зовнішнього середовища, як виникнення нових технологій, засобів зв'язку тощо. Відповідно до таких подій і бізнес повинен

швидко змінюватися. Для української економіки мінливість середовища, пояснюється насамперед перехідним характером народного господарства, участю нашої країни у світових інтеграційних процесах, лібералізацією зовнішньоекономічної діяльності і, як наслідок, нестабільністю соціально-економічної сфери.

Зростання ролі планування на рівні суб'єктів господарювання обумовлено функціонуванням підприємств як "відкритих систем", що потребує одночасного урахування як внутрішніх можливостей, так і дій конкурентів, вимог споживачів, попиту і ряду інших зовнішніх факторів. Тільки орієнтуючись на ринок, підприємство забезпечує своє фінансове благополуччя. Змістом планування є проектування бажаного майбутнього, а кінцевим результатом – планові рішення, що становлять основу подальшої управлінської діяльності. Вони мають не тільки визначати цілі підприємства на ринку, але й передбачати конкретні дії для їх досягнення. Сенс планування ЗЕД полягає в визначенні цілей як частини внутрішньо корпоративного управління і вироблення шляхів їх досягнення.

В сфері мікроекономічного рівня управління трактування планування зовнішньоекономічної діяльності виступає як управлінська діяльність, що спрямовується на вибір цілей, обґрунтування завдань ЗЕД підприємства, з поетапним здійсненням комплексу взаємопов'язаних заходів, метою яких є досягнення позитивного результату діяльності.

Основні стадії здійснення процесу планування ЗЕД:

1. Постановка цілей: встановлення пріоритетних напрямків та основних завдань; обґрунтування обраних цілей.

2. Збір та обробка інформації: формування інформаційного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності підприємства, оцінювання та аналіз факторів, що впливають на здійснення цієї діяльності.

3. Здійснення прогнозів: передбачення майбутнього стану підприємства при зіставленні теперішніх показників діяльності з минулими, збір систематичної інформації про якісні та кількісні характеристики розвитку суб'єкта господарювання.

4. Розробка та обґрунтування методів планування: відбувається альтернативна розробка варіантів методів планування при виборі оптимального поєднання наявних ресурсів, що дасть можливість одержати повну віддачу техніки та раціонально організувати технологічний процес.

5. Формування моделі планування: впровадження запропонованої моделі плану в практичну діяльність підприємства і здійснення систематичного контролю за її виконанням, тобто досягнення запланованих показників. Саме цей етап створює можливість існування зворотного зв'язку.

Найвищий стратегічний рівень планування ЗЕД підприємства – це рівень топ-керівників, в деяких джерелах його називають глобальним рівнем. На цьому рівні розробляється стратегія ЗЕД та визначаються довгострокові цілі, що спрямовані на вирішення проблем на рівні всього підприємства. Вони охоплюють такі сфери, як міжнародний ринок, нововведення

на зовнішньому ринку, людські, матеріальні і фінансові ресурси, продуктивність ЗЕД, прибуток, соціальна відповідальність, тощо.

Процес планування ЗЕД є дуже важливою складовою управління, адже саме планування є фундаментальною основою для перспективного розвитку як підприємства в цілому, так і сфери ЗЕД зокрема. Даний процес є довготривалим та енергоємним. Подальші дослідження доцільно спрямувати на визначення елементів та конкретних параметрів планування ЗЕД на кожному із досліджених рівнів, оскільки успішність діяльності в цій сфері залежить від єдності, системності та взаємозалежності всього процесу планування.

Список використаних джерел:

1. Дроздова Г. М. Менеджмент зовнішньоекономічної діяльності підприємства : навч. посібник / Г. М. Дроздова. – К. : ЦУЛ, 2002. – С. 4.
2. Пшик–Ковальська О. О. Процес планування зовнішньоекономічної діяльності підприємства / О. О. Пшик–Ковальська // Науковий вісник “Національний університет Львівська політехніка”. – 2012. – № 12. – С. 58–61.

ПРОЦЕС ПЕРЕБУДОВИ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВОМ ДЛЯ ВИХОДУ НА РИНОК ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Матісько О. І., студент

Сайнчук Я. М., студент

(Науковий керівник – к.е.н., доцент Кахович Ю. О.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Зовнішньоекономічна діяльність будь-якого підприємства потребує мобілізації значного обсягу різноманітних ресурсів: фінансових, людських, матеріальних, виробничих, часових, управлінських тощо. До того ж сам процес проникнення і господарської діяльності на зовнішніх ринках відбувається в умовах впливу складного зовнішнього середовища, що характеризується високим рівнем конкурентного тиску, прояву тенденцій глобальної економіки, мінливості маркетингових умов та різноманітних ризиків. Діяльність підприємства найчастіше спрямована на отримання економічного прибутку. Необхідною умовою для цього є наявність конкурентних переваг у підприємства та формування галузевих бар'єрів для потенційних конкурентів.

Складність процесів, що перебігають у сфері зовнішньоекономічних операцій, та вплив чинників, які були визначені раніше призводять до того, що зовнішньоекономічна діяльність стає домінантним об'єктом управління, а не лише складовою загального менеджменту підприємства. Управління зовнішньоекономічною діяльністю насправді реалізується через послідовність функцій планування, організування, мотивування, контролювання та регулювання. Але варто розрізняти функції управління (“як управляти?”), і господарські функції підприємства як соціально-економічної системи (“чим управляти?”).

Для побудови ефективної, дієвої системи управління зовнішньоекономічною діяльністю слід розглянути комплекс цілей, що ставить перед собою підприємство при виході на зовнішні ринки, та завдання управління, які необхідно реалізувати для досягнення таких цілей. Вихід підприємства за межі національних ринків може бути пов'язаний із різноманітними причинами: збільшення обсягів діяльності через експортно-імпорتنі операції, забезпечення діяльності підприємства необхідними сировинними ресурсами, покращення іміджу через набуття статусу міжнародної фірми, оптимізація фінансових потоків та оподаткування діяльності, пошук ринків збуту для специфічних видів продукції, диверсифікація діяльності з метою зменшення впливу макроекономічних ризиків тощо.

Прагнення будь-якої мети з вищенаведеного переліку найчастіше призводить до виявлення обмежень, що не дають змогу підприємству досягти своїх цілей. Обмеження можуть знаходитись всередині підприємства: брак фінансових або матеріальних ресурсів, нестача специфічних знань і досвіду тощо. А можуть бути спричинені зовнішніми чинниками, що формують конкурентні сили: відсутність попиту, конкурентний тиск, обмеження державної регуляторної політики, відсутність доступу до рідкісних ресурсів тощо. Виникає дисгармонія між існуючим станом підприємства, його інтересами й інтересами інших учасників ринкових відносин. У цьому разі мета управління полягає в координації діяльності підприємства, оптимізації розподілу ресурсів, визначенні джерел та напрямів використання фінансових потоків, гармонізації інтересів підприємства з інтересами суб'єктів зовнішнього середовища.

У зв'язку з цим можна сформулювати загальну мету управління, зокрема зовнішньоекономічною діяльністю, як керування станом підприємства (соціально-економічної системи), внесення змін в його складові елементи для гармонізації інтересів підприємства з інтересами суб'єктів зовнішнього середовища. Очевидно, що таке визначення ґрунтується на цілісному розумінні складних процесів, що протікають у зовнішньоекономічній діяльності підприємства.

На відміну від комплексу множинних цілей самої діяльності підприємства, управління має на меті лише внесення змін у різні елементи системи доти, поки її стан не відповідатиме оптимальному, а всі інтереси гармонізованими. Отже, важливим питанням є визначення тих елементів системи, які можуть бути змінені задля трансформації стану підприємства.

Важливим питанням оптимального управління діяльністю підприємства на зовнішньоекономічному ринку є визначення стратегії і тактики його роботи. На стадії організації головною стратегічною проблемою підприємства є вибір сфери діяльності та визначення перспективних проектів в обраній сфері.

Для ефективного функціонування на зовнішньому ринку, керівництво підприємства повинно постійно стежити за кон'юктурою ринку для забезпечення високої конкурентоспроможності.

В сучасних умовах ринкової економіки роль ЗЕД підприємств як зовнішнього фактора економічного росту у розвитку самих господарських суб'єктів і у соціально-економічному розвитку всієї країни постійно зростає. Процеси перебудови управління ЗЕД на ринковій основі, лібералізація ЗЕД, поживлення економічних відносин, вихід на зовнішній ринок багатьох підприємств, які прагнуть отримати прибуток більший, ніж усередині країни. Тож на сьогоднішній день важливим завданням є підвищення ефективності управління підприємством, оскільки розвиток ЗЕД – це суттєвий фактор підвищення ефективності господарської діяльності як на рівні окремих країн, так і на світовому рівні.

Список використаних джерел:

1. Кузьмін О.Є. Менеджмент: навч. посіб. для студентів галузей знань “Економіка і підприємництво” та “Менеджмент та адміністрування” / О. Є. Кузьмін. – Львів : Вид-во Нац. ун-ту “Львівська політехніка”, 2014. – 152 с.
2. Кириченко О. Менеджмент зовнішньоекономічної діяльності / О. Кириченко, І. Кавас, А. Ятченко. – К. : Фінансист, 2012. – 634 с.

АДМІНІСТРУВАННЯ І РЕГУЛЮВАННЯ ЗЕД ЯК ФУНКЦІОНАЛИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ УКРАЇНИ ТА РЕГІОНІВ

Помаза-Пономаренко А. Л., к.держ.упр., докторант і провідний науковий співробітник навчально-науково-виробничого центру Національного університету цивільного захисту України

Зовнішньоекономічна функція держави є продовженням його внутрішньогосподарської функції, яка реалізується у двох формах – адміністрування та регулювання. У централізованій економіці зовнішньоекономічна діяльність піддається адмініструванню й контролю з боку державних органів. Власне, існує державна монополія зовнішньої торгівлі, порушення якої розглядається як правопорушення. Проте зовнішньоекономічні зв'язки потребують і регулювання з боку держави.

Україна стала на шлях децентралізації влади, що передбачає зменшення функцій “план – контроль” і перехід до координації та виваженого регулювання. Це вимагає наукового обґрунтування концепту застосування м'якіших та ефективніших методів впливу держави на здійснення зовнішньоекономічної діяльності (ЗЕД). У цьому контексті основною метою втручання держави в ЗЕД є забезпечення економічних і політичних інтересів країни. У той же час, держава сама схильна приймати на себе здійснення ряду видів зовнішньоекономічних дій, що приносять доходи, і які потребують державної участі. У сучасних умовах будь-яка держава тим чи іншим чином регулює, стимулює або обмежує практично всі сфери міжнародних економічних відносин, поширюючи свою дію на зовнішню торгівлю, міжнародний рух капіталу, валютні і кредитні відносини, науково-технічний обмін, переміщення робочої сили.

Зважаючи на загальноприйняте трактування поняття “державне регулювання” і враховуючи сучасні тенденції в галузі науки “Публічне управління та адміністрування” [1; 2], можемо сформулювати визначення державного регулювання зовнішньоекономічних відносин – це сукупність форм, методів й інструментів впливу на економічні відносини між країнами, що використовуються державними органами, службами й інституціями, відповідно до державних і національних інтересів, цілей і завдань. Держави здійснюють свій вплив за допомогою прийняття законів та інших підзаконних актів.

Як відомо, функціонал – це відображення векторного простору на базову множину для даного простору, здебільшого на множину дійсних чисел. Прикладом функціоналу є норма. Зважаючи на таке визначення, можемо стверджувати, що сутнісно адміністрування та регулювання і є тими функціоналами, які на легітимній (правовій) основі спрямовують зовнішньоекономічну діяльність суб’єктів, забезпечуючи цим соціально-економічний розвиток держави та її населення.

Загальновідомі два основних напрямки зовнішньоекономічної політики урядів – протекціонізм і фритредерство. Політика протекціонізму спрямована на захист власної промисловості, сільського господарства від іноземної конкуренції на внутрішньому ринку. Характерними для протекціонізму є високі митні тарифи, обмеження імпорту. Фритредерство – це політика вільної торгівлі. Воно передбачає скасування різного роду обмежень на шляху імпорту товарів, установа низьких митних тарифів. Варто відзначити, що сьогодні непоодинокими є випадки, коли спостерігається ситуація комбінованого застосування обох цих підходів, підґрунтя яких становить низка методів і засобів державного регулювання ЗЕД.

Разом із тим, ураховуючи затверджений Президентом України “пакет реформ” [3], зокрема щодо децентралізації влади, і тенденції глобальної інтеграції, сьогодні перед Україною стоїть завдання щодо вдосконалення своєї державної політики у сфері ЗЕД. Власне, має відбутися зміна пріоритетів управлінських функцій – перехід від суто адміністративного управління до виваженого регулювання. Серед методів регулювання ЗЕД (правових, адміністративних, економічних і соціально-психологічних) міжнародна спільнота надає очевидний пріоритет правовим методам як основі формування та функціонування інших механізмів публічного управління такою системою господарювання. З огляду на це вважаємо, що державна політика України у сфері ЗЕД повинна бути спрямована на покращення системи методів її здійснення шляхом корегування вітчизняної законодавчої бази, на розширення участі України у міжнародних зв’язках, а також на впровадження дистанційного контролю у сфері ЗЕД і віддаленого митного спостереження.

Список використаних джерел:

1. Особливості публічного управління та адміністрування : навч. посіб. / Бакуменко В. Д., Бондар І. С., Горник В. Г., Шпачук В. В. – К. : КНУКіМ, 2016. – 167 с.

2. Стеценко Ж. В. Державне регулювання зовнішньоекономічної діяльності в Україні [Електронний ресурс] / Ж. В. Стеценко // Економічний Вісник НТУУ “КПІ”. – 2010. – Режим доступу: <http://economy.kpi.ua/uk/node/145>.

3. Стратегія сталого розвитку “Україна – 2020” [Електронний ресурс]: Указ Президента України від 12.01.2015 р. № 5/2015. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/5/2015>.

ІДЕНТИФІКАЦІЯ ВПЛИВУ ЗМІНИ ВАЛЮТНОГО КУРСУ НА ЕКОНОМІЧНІ РЕЗУЛЬТАТИ ПІДПРИЄМСТВА

Рудняєва К. О., студентка

(Науковий керівник – к.е.н., доцент Павлова К. І.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Майже кожен суб’єкт ЗЕД відчував дію коливань валютних курсів на власні фінансові результати. За таких умов актуальним питанням є мінімізація валютних ризиків для підприємства.

Для виявлення впливу змін валютного курсу на господарюючого суб’єкта пропонуємо методику аналізу, розроблену на базі обробки досвіду компаній, котрі стикалися з багатостороннім впливом валютних ризиків. Згідно з нашою методикою, одне підприємство може одночасно існувати у формі кількох наступних “чистих суб’єктів”: експортер та імпортер, фірма, що діє на внутрішньому ринку та має іноземних конкурентів, підприємство-позичальник валютних кредитів, підприємство, яке здійснює інвестиції у валюті (або надає кредити), фірма-споживача. Таким чином, можна проаналізувати вплив валютного ризику на будь-яку компанію, представивши її як комплекс “чистих суб’єктів”, та підсумувавши дію валютних ризиків на кожного з них.

Застосування цієї методики продемонструємо на прикладі ТОВ “Roshen”, яка містить у собі кілька “чистих суб’єктів”. Це підприємство можна представити як:

- експортера: частка доходу від експорту складає 37 %;
- імпортера: частка імпорту при закупівлі ресурсів складає 19 %;
- позичальника валюти: є 1 валютний кредит в сумі 60 млн. дол.;
- інвестора валютних коштів: є дочірні підприємства у Польщі, Канаді, США та інших країнах;
- компанію, яка діє на українському ринку і має іноземних конкурентів тут: компанії Kraft Foods (США) та Nestle (Швейцарія).

Отже, вплив коливань валютних курсів на фінансові результати ТОВ “Roshen” складається з різновекторних напрямів. За результатами 2016 р. компанія за рахунок девальвації гривні з 24,0007 грн. до 27,1909 грн. за долар отримала приріст доходу від експорту на 649,21 млн. грн., ціна імпортованих ресурсів піднялась на 242,46 млн. грн., а гривнева вартість валютного кредиту зросла на 191,412 млн. грн. (табл. 1).

Вплив змін валютного курсу на фінансові результати ТОВ “Roshen”

№	Назва показника	Фактичне значення показника станом на 31.12.16	Розрахункове значення за курсу 24,00 грн/дол. (курс станом на 01.01.2016 р.)	Вплив валютного ризику на показник (4–3)
1	Доходи від експорту, млн. грн.	5533,35	4884,14	649,21
2	Вартість імпорتنних ресурсів, млн. грн.	2066,51	1824,05	242,46
3	Гривнева вартість валютного кредиту, млн. грн.	1631,45	1440,04	191,41
4	Частка компанії на внутрішньому ринку, %	29	29	0
5	Сукупний ефект (1–2–3), млн. грн.	–	–	215,34

Отже, девальвація гривні на компанію “Roshen”, як на внутрішнє підприємство, негативного ефекту не справила: незважаючи на сталу частку внутрішнього ринку, компанія отримала дохід у розмірі 215,34 млн. грн. за рахунок великої долі доходів від експорту у загальному обсязі виручки. Тому компанія не використовує інструментів мінімізації валютних ризиків, натомість очікує ефекту “природного” хеджування: частина валютної виручки витрачається на закупівлю імпорتنних ресурсів. Але застосування управління валютними ризиками дозволить підприємству залучити додаткові кредитні кошти, і за рахунок цього збільшити частку власної продукції на внутрішньому ринку та розвивати мережу іноземних дочірніх підприємств.

Але, з іншого боку, більшість підприємств в Україні не здійснює експортних операцій, натомість навіть користується цінними імпортними матеріалами та комплектуючими, тому сукупний ефект для таких компаній набуде негативного значення. Отже, девальвація та ревальвація гривні може справляти позитивний та негативний вплив на різні групи компаній (табл. 2).

Таблиця 2

Вплив змін валютного курсу на економічні результати підприємств

Девальвація гривні та ревальвація долара		Ревальвація гривні та девальвація долара	
Позитивний вплив	Негативний вплив	Позитивний вплив	Негативний вплив
Експортери; внутрішні компанії з іноземними конкурентами; інвестори валютних коштів	Імпортери, позичальники валютних кредитів, споживачі	Імпортери, позичальники валютних кредитів, споживачі	Експортери; внутрішні компанії з іноземними конкурентами; інвестори валютних коштів

Як видно з таблиці 2, майже на кожен компанію впливає зміна валютного курсу. І тому, в умовах економічної нестабільності питання управління валютними ризиками набуває нового сенсу.

Список використаних джерел:

1. Вафина Н. Х. Методы управления валютным риском международных корпораций / Н. Х. Вафина, А. Д. Алексеев // Банковские услуги. – 2007. – № 7. – С. 27–31.
2. Вербіцька І.І., Хеджування валютних ризиків/ І. І. Вербіцька// Міжнародний науково-виробничий журнал. – 2013. – № 4.
3. Клапків М. Методи ідентифікації фінансових ризиків // Фінанси України. – 2000. – № 1. – С. 39–46.

СУТНІСТЬ ТА ОСОБЛИВОСТІ ЗДІЙСНЕННЯ ОПЕРАЦІЙ З ІМПОРТУ ОСНОВНИХ ЗАСОБІВ

Сабарська Є. В., студентка

(Науковий керівник – к.е.н., доцент Васильєва В. Г.)

(Університет митної справи та фінансів, м Дніпро)

Для багатьох підприємств гострим є питання оновлення їх матеріально-технічної бази. За певних обставин необхідні основні засоби доводиться розшукувати і знаходити їх за кордоном. Їх одержання від іноземних контрагентів можливе за умови укладання угод купівлі-продажу, лізингу та інших видів контрактів на постачання основних засобів, що не заборонені чинним законодавством. Загальні засади здійснення операцій з імпорту основних засобів регулюються Законом України “Про зовнішньоекономічну діяльність” № 959. Між українським та іноземним суб’єктами господарювання має бути укладено контракт, який повинен відповідати вимогам Положення про форму зовнішньоекономічних договорів (контрактів) № 201. У розрахунках з іноземним суб’єктом господарювання слід керуватися вимогами Закону України “Про порядок здійснення розрахунків в іноземній валюті” № 185 щодо термінів одержання основних засобів у разі сплати авансу постачальникові, які не повинні перевищувати 180 календарних днів.

За вимогами Митного кодексу України, товари та інші предмети, що переміщуються через митний кордон України, до оформлення митної декларації перебувають під митним контролем. Імпортер сплачує митні платежі за митне оформлення товарів. Товари та інші предмети, що ввозяться на митну територію України і вивозяться за межі цієї території, підлягають обкладенню митом.

Згідно Податкового Кодексу України дата оформлення ввізної митної декларації є датою виникнення податкових зобов’язань. Крім того, при імпортуванні (ввезенні, пересиланні) підакцизних товарів на митну територію України стягується акцизний податок. Оскільки моментом фактичного здійснення імпорту є момент оформлення митної декларації, саме в цей момент виникають податкові зобов’язання з акцизного податку за такими операціями.

Таким чином, при імпорті основних засобів, а саме при оформленні митної декларації, виникають обов'язки з митних платежів: мита, акцизу (для підакцизних активів), ПДВ. Базою для визначення їх розміру є митна вартість основних засобів, яка перераховується у гривні за курсом НБУ на дату оформлення митної декларації (момент виникнення податкових зобов'язань). При імпорті виробничих основних засобів на підставі митної декларації виникає податковий кредит з ПДВ. Датою його виникнення, є дата сплати податку за податковими зобов'язаннями, тобто дата оформлення митної декларації.

У разі коли платник податку здійснює операції з продажу товарів (робіт, послуг), що звільнені від оподаткування або не є об'єктом обкладення ПДВ, суми податку, сплачені (нараховані) у зв'язку з придбанням товарів (робіт, послуг), вартість яких відноситься до складу витрат виробництва (обігу) та основних фондів і нематеріальних активів, що підлягають амортизації, відносяться відповідно до складу витрат виробництва (обігу) та на збільшення вартості основних фондів і нематеріальних активів і до податкового кредиту не включаються. У разі коли виготовлені та/або придбані товари (роботи, послуги) частково використовуються в оподатковуваних операціях, а частково – ні, до суми податкового кредиту включається та частка сплаченого (нарахованого) при їх виготовленні або придбанні податку, яка відповідає частці використання таких товарів (робіт, послуг) в оподатковуваних операціях звітного періоду. При імпорті невиробничих основних засобів право на податковий кредит з ПДВ, нарахований при оформленні митної декларації, не виникає.

При відображенні операцій з придбання основних засобів у фінансовому обліку слід керуватися вимогами П(С)БО 7 “Основні засоби”. Незалежно від використання у виробництві, до визначення загальної первісної вартості основні засоби враховують як капітальні інвестиції.

При визначенні вартості, вираженої в іноземній валюті, у фінансовому обліку потрібно враховувати вимоги П(С)БО 21 “Вплив змін валютних курсів”, згідно з яким операції в іноземній валюті під час первісного визнання відображаються у валюті звітності (національній валюті України) шляхом перерахунку суми в іноземній валюті із застосуванням валютного курсу на дату здійснення операції (дата визнання активів, зобов'язань, власного капіталу, доходів і витрат).

Сума авансу (попередньої оплати) в іноземній валюті, надана іншим особам у рахунок платежів для придбання немонетарних активів (запасів, основних засобів, нематеріальних активів тощо) й отримання робіт і послуг, при включенні до вартості цих активів (робіт, послуг) перераховується у валюту звітності із застосуванням валютного курсу на дату сплати авансу.

На кожен дату балансу:

а) монетарні статті в іноземній валюті відображаються з використанням валютного курсу на дату балансу;

б) немонетарні статті, які відображені за історичною собівартістю і зарахування яких до балансу пов'язане з операцією в іноземній валюті, відображаються за валютним курсом на дату здійснення операції;

в) немонетарні статті за справедливою вартістю в іноземній валюті відображаються за валютним курсом на дату визначення цієї справедливої вартості.

Визначення курсових різниць за монетарними статтями в іноземній валюті проводиться на дату здійснення розрахунків та на дату балансу.

Отже, здійснення операцій з імпорту основних засобів вимагає аналізу альтернативних напрямків облікової політики, вироблення оптимальних рішень, які не суперечать міжнародним та національним стандартам бухгалтерського обліку.

МИТНА ДІАГНОСТИКА ЯКІСНИХ ХАРАКТЕРИСТИК ПІДПРИЄМСТВ – СУБ'ЄКТІВ ЗЕД

Сілаєва В. О., студентка

(Науковий керівник – старший викладач Книшек О. О.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Однією з форм взаємодії між господарюючими суб'єктами та органами Державної фіскальної служби України є можливість спрощення процедур митного контролю через механізм отримання спеціального статусу підприємства – уповноваженого економічного оператора (УЕО) [1]. Надання такого статусу можливо здійснювати на основі результатів митної діагностики за п'ятьма тематичними блоками і полягає в аналізі та оцінці якісних характеристик підприємства-суб'єкта ЗЕД [2] (табл. 1).

Кожний тематичний блок має свій набір параметрів, за якими здійснюється аналіз та оцінка відповідності стану підприємства-суб'єкта ЗЕД митним вимогам для надання статусу УЕО. Для оцінки досліджуваних параметрів розроблені варіанти відповідей, що характеризують ступінь відповідності якісних характеристик підприємства, а результат оцінки обирається з наданих варіантів, кожному з яких відповідає певна кількість балів (від 1 до 3). Оціночні бали за кожним параметром підсумовуються у межах окремого тематичного блоку (j), а оціночний результат за даним блоком (B_j) визначається з урахуванням кількості параметрів у ньому:

$$B_j = \frac{\sum_{c=1}^{m_j} \beta_c^{(j)}}{m_j}, \quad (1)$$

де β – кількість балів, якою оцінений рівень відповідності якісних характеристик підприємства митним вимогам; j – тематичний блок; c – параметр тематичного блоку j ; m_j – кількість параметрів у тематичному блоці j .

**Оцінка і аналіз відповідності якісних характеристик підприємства
митним вимогам за тематичними блоками**

Тематичний блок	Кількість параметрів	Сфера аналізу та оцінки якісних характеристик суб'єктів ЗЕД на відповідність митним вимогам
1. Дотримання положень законодавства України, в тому числі з питань державної митної справи	4	Аналіз стану та динаміки ЗЕД підприємства. Митна історія суб'єкта ЗЕД. Стан дотримання митних вимог при здійсненні ЗЕД.
2. Система обліку, звітності та внутрішнього контролю	7	Аналіз систем бухгалтерського обліку та внутрішнього контролю підприємства, оцінка рівня забезпечення захисту комп'ютерних систем, інформації та звітності.
3. Платоспроможність і фінансовий стан	10	Аналіз структури активів підприємства та джерел їх формування за статтями бухгалтерського балансу, оцінка основних параметрів фінансового стану та результатів діяльності.
4. Дотримання стандартів надійності та безпеки	5	Аналіз процедур щодо виявлення і оцінки ризиків, пов'язаних з питаннями безпеки, правильної організації і здійснення захисту об'єктів підприємства.
5. Забезпечення практичних стандартів компетенції або професійної кваліфікації	1	Оцінка здатності підприємства до самостійного моніторингу та контролю дотримання умов, передбачених дозволами на застосування спеціальних спрощень, наданих йому як УЕО.

Розрахунок інтегрального показника можливо здійснювати з урахуванням вагомості кожного параметра та тематичного блоку. Вагомість для відповідних параметрів доцільно встановлювати або за допомогою експертного методу, або, відповідно до виявлених закономірностей та встановлених пріоритетів, при цьому вага показника визначається його впливом на інтегральний результат.

За кожним тематичним блоком здійснюється кількісна оцінка відповідності якісних характеристик аналізованих підприємств митним вимогам. Інтегральний показник відповідності підприємства митним вимогам (*INT*), який враховує результат оцінки за всіма тематичними блоками, визначається:

$$INT = \frac{\sum_{j=1}^d B_j}{d}, \quad (2)$$

де *d* – кількість тематичних блоків (*d* = 5).

Для відображення результатів митної діагностики, на підставі якої приймається рішення щодо надання статусу УЕО, пропонується використовувати градацію INT та варіанти рішень щодо надання такого статусу: безумовно-позитивний; позитивний; умовно-позитивний; негативний; відмова від надання статусу. На основі розрахованого рівня показника INT визначається інтегрально-рейтингова оцінка підприємств для оцінки можливості надання підприємству – суб'єкту ЗЕД статусу УЕО.

Отже, для отримання статусу УФО підприємствам – суб'єктам ЗЕД необхідно гармонійно розвиватися, приділяючи увагу розвитку всіх напрямків діяльності відповідно до тематичних блоків, за якими запропоновано проводити митну діагностику.

Список використаних джерел:

1. Митний кодекс України : Закон України від 13.03.2012 р. № 4495-VI (зі змінами) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/4495-17>.

2. Про внесення змін до Митного кодексу України. (щодо уповноваженого економічного оператора та спрощень митних формальностей) : проект Закону (Версія 03.06.2016) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=593.

REENGINEERING: ITS RELEVANCE AND POTENTIAL

Tabunidze K., student

(Alfred Nobel University, Dnipro)

(Scientific adviser – Doctor of Science, Full Professor Hlukha H. Y.,

Language adviser – Senior Lecturer Medynska S. I.)

Under the circumstances of unstable environment and under the risks the company faces in various crisis situations, management of businesses has to find measures that effectively help maintain business stability and increase competitiveness in today's difficult conditions. Since the main focus of business consulting is the process of change, it must be using some of the methods by which we could implement these changes effectively. Currently, choosing from all the known methods in this area, reengineering of business processes is considered to be the most progressive, radical and universal one.

Thus, the relevance of the topic of the study is that it is reengineering of business processes that can provide a serious effect in solving crisis problems as soon as possible, because it assumes substantial and revolutionary changes in company management on the basis of the introduction of new management technologies aimed at business process optimization. The other methods are based on evolutionary, gradual achievement of company objectives. Reengineering is a radical restructuring of the existing company business processes to achieve radical, substantial improvement of the company. Restructuring of the company, its industrial or commercial processes, complex transformation of the company's management policy and team minds are examples of these changes to name a few.

It is believed that reengineering was a fashionable trend in management in the early 1990s but over time it has become forgotten. However, it is not true. It would be wrong to say that it has become popular again because it has never lost its relevance. Although reengineering is no longer paid so much attention, companies often use it to convert their main elements of the manufacturing process. Fulfillment of orders, production, purchasing and service have also changed beyond recognition just over the last few years.

In fact, reengineering is one more story of success of another company. Once these techniques were considered revolutionary, but now they are widespread and play an important role in reviving companies.

Before reengineering it was difficult for businesses to determine how numerous investments in different information systems will increase their efficiency. Reengineering shows how to transform processes and working methods to benefit from technology.

It was expected that reengineering became a very popular direction in management. Everyone wanted to introduce it in their companies. But there was a problem – people did not understand what they were going to do. And disaster occurred quickly. They began to believe that reengineering was a panacea. Managers did not think of the definition of the term and were trying to find easier ways to change.

Very soon the term “reengineering” lost its original meaning. Some companies used it to refer to general changes or as a synonym for all its actions to improve anything – from the development of information systems to changes in the strategy of personnel management.

On the contrary, in fact, the introduction of new information technologies to automate business processes, software change, restructuring and / or downsizing of the business, as well as the introduction of global quality management are not examples of reengineering.

That is why because of misunderstanding of the concept, incorrect implementation of reengineering and wrong expectations from these unprecedented results, the companies failed. But those who were able to embrace the essence of this concept and use it properly gained the impressive benefits.

Reengineering was really quite successful. Moreover, its potential has not been fully manifested yet. On the one hand, companies in some areas (such as banking and utilities) are only beginning to develop it which has enabled them to avoid significant changes in their work; reengineering potentialities have not been exhausted even in companies that have been working with these ideas for some time. On the other hand, new technologies create opportunities for a completely new wave of reengineering projects. In the early 1990s back office, production and storage were exposed to reengineering. Now it is used in the front office where money is made: in development, sales and marketing.

ШЛЯХИ МІНІМІЗАЦІЇ ВТРАТ ВІД КУРСОВИХ РІЗНИЦЬ ПІД ЧАС ЗДІЙСНЕННЯ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Ніколенко В. В., студентка

(Науковий керівник – к.е.н., доцент Дубицький Д. П.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

За сучасних умов, коли набувають інтенсивного розвитку процеси міжнародної економічної інтеграції, міжнародного поділу праці, транснаціоналізації, глобалізації світового господарства важливою умовою повноцінного функціонування економіки кожної країни є залучення країн в світогосподарські зв'язки та розвиток системи зовнішньоекономічної діяльності (ЗЕД). Основною ланкою зовнішньоекономічного комплексу нашої країни стає підприємство. Проте, більшість підприємств, незалежно від форм власності та сфер господарювання, здійснюючи ЗЕД, можуть зазнавати значних втрат внаслідок впливу курсових різниць. Причиною виникнення курсових різниць є зміна курсу валюти, яка використовується у зовнішньоекономічних операціях, по відношенню до національної валюти, під час здійснення цих операцій (руху товарів чи надання послуг).

Слід зазначити, що зміни валютного курсу можуть призвести як до доходів, так і до втрат. Проте особливу увагу управлінцям слід приділяти саме управлінню здійснення ЗЕД у напрямку мінімізації втрат від курсових різниць.

Розмір та визнання курсової різниці можна звести до мінімуму використовуючи наступні методи: метод хеджування валютних ризиків; метод укладання чітких зовнішньоекономічних контрактів; метод здійснення авансових платежів.

Одним із ефективних методів, який дозволить мінімізувати негативний ефект від коливань валютного курсу, є процес хеджування валютних ризиків. Поширеним інструментом хеджування валютних ризиків є форвард, використання якого повністю нівелює поняття курсової різниці в масштабах підприємства [1]. Адже при укладенні форвардної угоди підприємство укладає договір купівлі-продажу, за яким зобов'язується купити (або продати) іноземну валюту за обмінним курсом, зазначеним у договорі, у визначений термін у майбутньому чи протягом деякого майбутнього періоду. Даний метод хеджування дозволяє повністю усунути невизначеність щодо обмінного курсу придбаної (проданої) валюти в майбутньому, проте потребує додаткових витрат підприємства (в тому числі альтернативних) [2].

Наступним, не менш ключовим, методом є укладання чітких зовнішньоекономічних контрактів. Укладаючи договори купівлі-продажу, слід враховувати, за яким курсом валюти буде сплачено за товар: за курсом укладання договору чи за курсом поставки товару. Адже, фіксуючи в договорі умови розрахунку, можна уникнути великих втрат від курсових різниць.

При використанні методу авансових платежів питання курсових різниць практично втрачає свою актуальність, особливо при здійсненні 100 %

передоплати. Оскільки, при одержанні від покупця авансових платежів в іноземній валюті частинами та відвантаження частинами покупцеві активів, дохід від реалізації активів визнається за сумою авансових платежів із застосуванням валютних курсів, виходячи з послідовності одержання авансових платежів [3].

Обрання методу мінімізації впливу курсових різниць на діяльність підприємства залежить від конкретних умов функціонування підприємства та вибору управлінського персоналу.

Для дієвого управління курсовими різницями на підприємстві необхідно забезпечити функціонування системи управлінського обліку, яка буде забезпечувати підприємство необхідною інформацією для прийняття ефективних управлінських рішень. З цією метою необхідно запровадити на підприємствах спеціальні форми управлінського обліку щодо ЗЕД які б містили інформацію про курсові різниці. Аналітичні форми обліку доходів і витрат від курсових різниць в розрізі договорів зовнішньоекономічної діяльності, дозволять зменшити на підприємстві втрати від негативних курсових різниць.

Дані аналітичні форми повинні містити наступні обов'язкові реквізити: предмет договору; загальна сума договору; умови поставки згідно правил "Інкотермс"; терміни та курс поставки; терміни та курс оплати; вплив зміни курсу валюти.

Список використаних джерел:

1. Колосов И. М. Инновации в сфере валютного хеджирования на промышленных предприятиях/ И. М. Колосов // Финансы и кредит. – 2013. – № 13. – С. 69–75.
2. Киселёв М. В. Классификация технологий сделок с деривативами / М. В. Киселёв // Экономические стратегии. – 2012. – № 4. – С. 46–51.
3. Вплив змін валютних курсів: Положення (Стандарт) бухгалтерського обліку 21 від 10.08.2000 р. № 193 (зі змінами від 19.08.2014 р.).

РОЗМЕЖУВАННЯ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ПРОЦЕДУРИ ТА АДМІНІСТРАТИВНОЇ ПОСЛУГИ ПУБЛІЧНИХ АДМІНІСТРАЦІЙ НА ПРИКЛАДІ УТВОРЕННЯ ОРГАНІВ САМООРГАНІЗАЦІЇ НАСЕЛЕННЯ

Кравчук М. О., студентка

(Науковий керівник – д.ю.н., професор Кунєв Ю. Д.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Актуальність теми дослідження зумовлюється тим, що у процесі здійснення адміністративної реформи на нормативному рівні поняття "адміністративна процедура" та "адміністративна послуга" ототожнюються, що призводить до неправильного їх праворозуміння та застосування.

Питанню дослідження адміністративної процедури та адміністративної послуги присвячені праці В. П. Тимощука, С. С. Овчарука, М. О. Колес-

никова, Д. О. Власенка та інших. Проте, у контексті повноважень публічних адміністрацій дане питання не було висвітлено у достатньому обсязі.

Метою даної статті є визначення окремих критеріїв співвідношення адміністративної процедури та адміністративних послуг публічних адміністрацій на прикладі утворення органів самоорганізації населення.

Одним із критеріїв класифікації адміністративних послуг, який може мати і теоретичне, і практичне значення, є зміст адміністративної діяльності щодо надання адміністративної послуги. Це зокрема, реєстрація, надання дозволу (ліцензії), сертифікація, атестація, верифікація, нострифікація, легалізація, встановлення статусу тощо. Але часто навіть за однією назвою криється різне змістове навантаження. В. П. Тимощук зазначає, що у визначенні процедури надання адміністративної послуги необхідно орієнтуватися саме на кінцевий результат, якого очікує споживач. Якщо кінцевий результат є важливим для самого органу, то має місце адміністративна процедура. Проте, у разі, якщо кінцевий результат важливий для особи, яка за ним звернулася, то має місце адміністративна послуга [1, 123].

Доречним є підхід Ю. Д. Кунєва, за якою “адміністративна процедура”, маючи переважно практичну, ніж теоретичну цінність, не розглядається як самодостатня категорія, а як установлений законодавством формальний шлях, яким має проходити адміністративний захід, формалізація такого шляху полягає у встановленні конкретизованих обов’язків для адміністративного органу [2, 91].

Відповідно до Закону України “Про органи самоорганізації населення” при утворенні органу самоорганізації населення потрібно спочатку отримати дозвіл на його створення сільською, селищною, міською, районною у місті (у разі її створення) радою, а потім пройти процедуру легалізації шляхом його реєстрації або повідомлення про заснування. У разі реєстрації орган самоорганізації населення набуває статусу юридичної особи. Реєстрація органу самоорганізації населення здійснюється виконавчим комітетом відповідної ради [3].

Районні у місті Дніпра ради відносять вищенаведені процедури до переліку адміністративних послуг. Проте, з точки зору теорії адміністративного права, таке розмежування викликає дискусію.

Так, у випадку надання дозволу на створення органу самоорганізації населення має місце адміністративна послуга, так як наявні усі формальні ознаки адміністративної послуги [2, 119]: 1) адміністративна послуга надається за заявою ініціативної групи та протоколом зборів (конференції) жителів за місцем проживання про ініціювання створення органу самоорганізації населення; 2) надання адміністративних послуг пов’язано із забезпеченням умов для реалізації суб’єктивних прав членів територіальних громад – вирішенні окремих питань місцевого значення; 3) адміністративні послуги надаються адміністративними органами (сільською, селищною, міською, районною у місті (у разі її створення) радою) і обов’язково через

реалізацію владних повноважень; 4) результатом адміністративної послуги в процедурному значенні є адміністративний акт – рішення сільської, селищної, міської, районної у місті (у разі її створення) ради про надання дозволу на створення органу самоорганізації населення. Як підсумок, кінцевий результат надання дозволу на створення органу самоорганізації населення необхідний безпосередньо заявникам для представництва своїх інтересів на рівні територіальних громад.

Щодо легалізації органу самоорганізації населення, то тут існують певні уточнення. Легалізація органу самоорганізації населення є обов'язковою і здійснюється шляхом його реєстрації або повідомлення про заснування. У випадку реєстрації орган самоорганізації населення набуває статусу юридичної особи, що обумовлюється потребами самого органу – для отримання делегованих повноважень від сільської, селищної, міської, районної у місті рад та фінансування на них.

Проте, чим може обумовлюватися інтерес органу самоорганізації населення у повторному їх повідомленні про заснування? Разом з тим, при здійсненні повідомлення про заснування органів самоорганізації населення не потрібно подавати заяву – достатньо лише здійснення письмового повідомлення. Здійснення даних дій не пов'язано із забезпеченням умов для реалізації суб'єктивних прав членів територіальних громад – вони і так можуть їх реалізовувати шляхом отримання тільки дозволу. Більше того, дана процедура не передбачає за собою отримання адміністративного акту про результати її здійснення, що є визначальним при аналізі приналежності даної процедури до адміністративних послуг.

З огляду на вищенаведене, можна зробити висновок про приналежність процедури легалізації органів самоорганізації населення саме до адміністративної процедури, а не адміністративної послуги. З метою усунення розбіжностей, на рівні сільських, селищних, міських та районних у місті рад необхідно переглянути перелік адміністративних послуг, що надаються цими публічними адміністраціями.

Список використаних джерел:

1. Тимощук В. П. Адміністративна процедура та адміністративні послуги. Зарубіжний досвід і пропозиції для України / В. П. Тимощук. – К. : Факт, 2003. – 496 с

2. Кунев Ю. Д. Адміністративна процедура: загальна проблематизація праворозуміння та правозастосування / Ю. Д. Кунев, Л. Р. Баязітов // Вісник Академії митної служби України. Серія : Право. – 2015. – № 2. – С. 79–93. – Режим доступу : http://nbuv.gov.ua/UJRN/vamsup_2015_2_14

3. Про органи самоорганізації населення: Закон України від 11.07.2001 № 2625-III // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2001. – № 48. – ст. 254.

ПРОЕКТУВАННЯ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ

Ничипорчик С. В., студент

*(Науковий керівник – к.ф.-м.н., доцент Фірсов О. Д.)
(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)*

Транспорт відіграє значну роль у для економіки та суспільства в цілому: він слугує матеріальною основою поділу праці, а також являє собою систему зв'язку між виробником і споживачем, промисловістю і сільським господарством, добувною та обробною промисловістю, економічними регіонами всередині країни та між країнами.

На сьогоднішній день для оформлення відправок тарно-штучних вантажів і контейнерів клієнти все частіше користуються послугами транспортно-експедиторських і агентських фірм. Створюються нові експедиторські підприємства, до яких звертаються фірми, що не мають можливості тримати власний транспортний підрозділ.

Вимоги, які надаються до сучасних експедиторів перевезень вантажів постійно зростають. Вони повинні володіти певним мінімумом знань перевізних і комерційних технологій всіх видів транспорту, вміти використовувати транспортні тарифи, добре знати одну чи декілька іноземних мов, а також громадянське транспортне законодавство, різноманітні транспортні статuti і кодекси.

У даній роботі було спроектовано чотири варіанти доставки вантажів у контейнерах по заданому маршруту і обрано найбільш ефективний серед них. Дослідження були виконані на базі статистичних даних про роботу транспортно-експедиторської компанії ТОВ “МАРІН КОНТЕЙНЕР СЕРВІС ЛТД”.

У ході роботи було виконано ряд завдань: визначено і надано транспортну характеристику вантажу і контейнеру, визначено технологію, час доставки і наскрізний розрахунок тарифної ставки по кожному з варіантів, визначено економічну ефективність варіантів доставки, а також розглянуто питання щодо удосконалення комерційно-експедиторського забезпечення доставки вантажів.

Встановлено, що наскрізна ставка менша для власних контейнерів вантажовідправника. А доставка 40` контейнерів обходиться дорожче в 1,35 рази в порівнянні з 20`. Доцільно використовувати 40` контейнер лише при достатньому обсязі вантажу, що перевозиться.

За результатами розрахунків виконано порівняння економічних показників, які дозволяють зробити вибір між досліджуваними варіантами доставки вантажів. Варіант № 1: Циндао – Дніпро через Чорноморський є найбільш ефективним, оскільки він має найменший час доставки, що дозволяє підвищити кількість оборотів вантажу в контейнерах.

Список використаних джерел:

1. Правдин Н. В. Взаимодействие различных видов транспорта: / Правдин Н. В., Негрей В. Я., Подкопаев В. А. – М. :Транспорт, 1989. – 208 с.

2. Галабурда В. Г. Единая транспортная система: Учеб. для вузов/ Галабурда В. Г., Персианов В. А., Тимошин А. А. и др.; под ред. Галабурды. В. Г. 2-е изд. с изм., и доп. – М. : Транспорт, 2001. – 303 с.
3. Гаджинский А.М. Основы логистики. – М.: Маркетинг, 2006. – 245 с.
4. Смехов А. А. Основы транспортной логистики / Смехов А. А. – М. : Транспорт, 2009. – 197 с.
5. Мельников А. Р. Функции экспедитора в обеспечении перевозки грузов, доставляемых согласно базисным условиям поставки товаров по договорам купли-продажи (по Инкотермс-2000). Транспортно-экспедиционное и информационно документарное обеспечение доставки грузов на видах транспорта. Учеб. пособие. – Владивосток: МГУ им. адм. Г. И. Невельского, 2007. – 220 с.
6. Плужников И. К. Транспортное экспедирование / Плужников И. К. – М. : Тр-т.1999. – 470 с.
7. Винников В. В. Экономика предприятия морского транспорта (экономика морских перевозок). Учебник для вузов водного транспорта. 2-е изд., перераб. и доп. – Одесса : Латстар, 2001. – 416 с.

ЕКОНОМІЧНЕ ПІДГРУНТЯ ДІЯЛЬНОСТІ ВАНТАЖНИХ МИТНИХ КОМПЛЕКСІВ

Лужанська Н. О., здобувач

(Науковий керівник – к.т.н., доцент Коцюк О. Я.)

(Національний транспортний університет, м. Київ)

Здійснення митного оформлення товарів і транспортних засобів комерційного призначення, що переміщуються через митний кордон України, є одним із основних завдань, які виконують органи Державної фіскальної служби України. Необхідність виходу на якісно новий рівень регулювання процесу виконання митних формальностей, у тому числі пов'язаних із здійсненням транспортно-логістичного обслуговування, визначає актуальність завдання вдосконалення митної справи шляхом розробки оптимізаційних рішень, що підвищать ефективність роботи вантажних митних комплексів.

Масштаб діяльності вантажного митного комплексу (ВМК) можна виміряти кількістю товарів (Q) в тонах, що надходять на обслуговування при імпорті та експорті за певний період часу. Узагальнюючим показником економічної ефективності діяльності ВМК є показник сумарного чистого прибутку від діяльності (E) за фіксований період часу, який залежить від масштабу діяльності: $E(Q)$. Специфіка дослідження полягає в тому, що величина Q складається з: кількості товарів, що експортуються (Q_1) і імпортується (Q_2), що формуються в економічно різних умовах, які характеризуються різними показниками витрат і митних платежів.

Введемо наступні позначення:

b_1, b_2 – середні показники митних платежів у розрахунку на одну тону товарних потоків, що надходять на ВМК відповідно в режимах експорту та імпорту, грн./т.

c_1, c_2 – середні витрати по поточній діяльності ВМК з розрахунку на одну тону товарних потоків, пропорційні обсягу товарів відповідно по експорту та імпорту (умовно-змінні витрати), грн./т.

Z_1, Z_2 – умовно-постійні сумарні витрати по поточній діяльності ВМК, відповідно по експорту та імпорту, які не залежать або мало залежать від масштабу його діяльності, грн.

Оскільки економічна ефективність ВМК при експорті та імпорті може істотно розрізнятися, пропонується її визначати окремо: для експорту $E_1(Q_1)$ та імпорту $E_2(Q_2)$.

Відповідно для застосування відомого методу маржинального аналізу [1] пропонується також розподіляти загальну суму умовно-постійних витрат по ВМК (Z) на Z_1 та Z_2 пропорційно кількості експортних та імпортованих товарів. Тобто отримаємо:

$$Z_1 = Z \times \frac{Q_1}{Q_1 + Q_2} \quad (1)$$

$$Z_2 = Z \times \frac{Q_2}{Q_1 + Q_2} \quad (2)$$

До основних економічних показників, що формують сумарні величини отриманого чистого прибутку відповідно по експортній та імпортованій складовій діяльності ВМК, можна віднести:

1. Митні платежі:

$$\text{– по експорту: } B_1 = b_1 \times Q_1 \quad (3)$$

$$\text{– по імпорту: } B_2 = b_2 \times Q_2 \quad (4)$$

2. Сумарні витрати по поточній діяльності:

$$\text{– по експорту: } C_1 = Z_1 + c_1 Q_1 \quad (5)$$

$$\text{– по імпорту: } C_2 = Z_2 + c_2 Q_2 \quad (6)$$

Точки Q_1^* та Q_2^* називаються точками беззбитковості і визначаються за формулами:

$$Q_1^* = \frac{Z_1}{b_1 - c_1} \quad (7)$$

$$Q_2^* = \frac{Z_2}{b_2 - c_2} \quad (8)$$

Таким чином, тільки при масштабі діяльності $Q \geq Q^*$ діяльність ВМК буде беззбитковою.

Позначимо через R_n нормальний рівень рентабельності виробництва товарів (робіт, послуг). Тоді з урахуванням формули рентабельності, отримаємо:

$$Q_i^H = \frac{3_i(1 + R_n)}{b_i - c_i(1 + R_n)}, i = 1, 2 \quad (9)$$

Таким чином, точки Q_1^H та Q_2^H визначають масштаби діяльності, при яких досягається нормальний рівень рентабельності діяльності ВМК.

Список використаних джерел:

1. Гринев Г. П. Методика маржинального анализа / Г. П. Гринев // Теория экономического анализа. – М. : Московский институт менеджмента, экономики и права, 2010. – 412 с.

ПРОБЛЕМАТИКА ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ НА МАКРОРІВНІ

Тесленко В. А., студентка,

Трясорук А. С., студентка

(Науковий керівник – д.е.н., доцент Осадча Н. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Зовнішньоекономічна діяльність є складовою національної економічної політики, а тому підлягає регулюванню з боку держави. Це пов'язано, головним чином, з метою захисту інтересів країни та суб'єктів її зовнішньоекономічної діяльності, створення для останніх рівних можливостей розвивати всі види підприємницької діяльності та напрями використання доходів і здійснення інвестицій, заохочення конкуренції й ліквідацію монополізму в сфері зовнішньоекономічної діяльності, більш повного використання ЗЕД як фактору економічного росту. Держава насамперед, покликана, захищати інтереси своїх виробників, вживати заходів для збільшення обсягів експорту, залучення іноземних інвестицій, збалансування платіжного балансу, валютного регулювання, і, що особливо важливо, – приймати законодавчі акти, що встановлюють правила здійснення ЗЕД, і контролювати їх неухильне дотримання.

Загалом система регулювання зовнішньоекономічної діяльності функціонує на п'яти рівнях [1]: мікрорівень; мезорівень; макрорівень; метарівень; мегарівень. Розглянемо безпосередньо макрорівень – рівень держави. Основними суб'єктами цього рівня є, безперечно, уряд країни та парламент.

Макроекономічне регулювання ЗЕД включає дві складові: державне регулювання та регулювання з боку національних недержавних установ.

Державне регулювання спирається на діяльність загальнодержавних і місцевих органів влади і управління, що регламентується Конституцією і Законами. Так, Верховна Рада України виконує такі функції:

– приймає закони і постанови, що регулюють ЗЕД;

- ратифікує міждержавні й міжнародні документи;
- асигнує фінансові засоби, надає пільги для ефективного розвитку ЗЕД.

Кабінет Міністрів має такі завдання:

- видання розпоряджень на ґрунті законів щодо розвитку ЗЕД;
- контроль за виконанням законів і розпоряджень;
- розробка проектів законів, зокрема закону про Державний бюджет.

Найбільший вплив на регулювання ЗЕД здійснюють міністерства і державні комітети та відомства, які курирують економічні зв'язки з іноземними партнерами. Насамперед йдеться про Міністерство економіки, в якому існують чотири департаменти, які займаються регулюванням ЗЕД:

- державної політики у сфері зовнішньої торгівлі;
- міжнародного торговельно-економічного співробітництва;
- торговельних обмежень і контролю за ЗЕД;
- міжнародного розвитку і європейської інтеграції.

Важливе значення за традицією мають укази Президента України. Міністерство фінансів, Державна фіскальна служба України, Антимонопольний комітет України, інші загальнофункціональні установи розробляють документи з конкретних питань, що впливають на багатогалузеві аспекти ЗЕД.

На жаль, законодавство України про зовнішньоекономічну діяльність містить ряд недоліків, зокрема недостатню системність нормативно-правових актів; наявність великої кількості нормативно-правових актів, що регламентують подібну сферу правовідносин; численні прогалини та колізії правових норм.

Серед головних проблем правового регулювання зовнішньоекономічної діяльності, слід охарактеризувати наступні:

1) Неузгодженість норм Закону України “Про зовнішньоекономічну діяльність” з нормами інших законів, що регулюють дану сферу діяльності.

Як приклад такої неузгодженості, можна навести положення ч. 10 ст. 16, де зазначено, що рішення про запровадження режиму ліцензування у разі застосування заходів щодо захисту вітчизняного товаровиробника приймається Міжвідомчою комісією з міжнародної торгівлі згідно із законодавством [2]. Проте, у Законі України “Про порядок ліцензування імпорту товарів в Україну, які є об’єктом застосування спеціальних заходів” не передбачена можливість застосування ліцензування як спеціального заходу;

2) Надмірна деталізація змісту зовнішньоекономічного законодавства. Законодавство перетворюється із зібрання загальних правил поведінки на казуїстичне – розраховане лише на ті чи інші казуси, випадки. Останнім часом спостерігається тенденція до прийняття законів, що регулюють окремі вузько направлені аспекти зовнішньоекономічної діяльності (наприклад, “Про вивізне (експортне) мито на живу худобу та шкіряну сировину”, “Про ставки вивізного (експортного) мита на насіння деяких видів олійних культур”, “Про вивізне (експортне) мито на відходи та брухт чорних металів” та багато інших) [1, 183].

Отже, для створення сприятливих умов здійснення зовнішньоекономічної діяльності визначальною першоосновою є наявність сприятливого

законодавчого поля, що регулює дану сферу правовідносин, та характеризується ознаками гармонійності, взаємоузгодженості його правових норм.

Список використаних джерел:

1. Тюріна Н. М. Зовнішньоекономічна діяльність підприємства [текст] навчальний посібник / Н. М. Тюріна, Н. С. Карвацка. – К. : “Центр учбової літератури”, 2013. – 408 с.
2. Про зовнішньоекономічну діяльність : Закон України від 16.04.1991 № 959-XI (із змінами та доповненнями) // Відомості Верховної Ради УРСР (ВВР), 1991, № 29, ст. 377.

ПОТРЕБА У МОДЕРНІЗАЦІЇ СИСТЕМИ ПЛАНУВАННЯ ДФС УКРАЇНИ

Хитрик В. П., студент,

Пунова В. В., студент

(Науковий керівник – д.е.н., доцент Осадча Н. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Ринкова економіка за усього розмаїття її моделей характеризується соціально-орієнтованим господарством, яке доповнюється державним регулюванням, у тому числі з боку Державної фіскальної служби України. Значну роль як у самій структурі ринкових відносин, так і у механізмі їхнього регулювання з боку митних органів відіграє процес планування їхньої діяльності. Він є невід’ємною часткою ринкових відносин і водночас важливим інструментом реалізації державної політики. Тому важливо усвідомити природу системи планування, особливості розробки та складання різноманітних планів діяльності митних органів та способи їх виконання в інтересах ефективного розвитку економіки України.

Процес планування діяльності митних органів в Україні ще недостатньо розроблений і потребує внесення певних коректив та покращень, особливо зважаючи на сьогоденні несприятливі тенденції в економіці України.

Проблема системи планування набуває особливої важливості в умовах економічної кризи, коли навколишнє середовище постійно змінюється, що, у свою чергу, вимагає оперативного прийняття різного роду управлінських рішень щодо діяльності митного органу, швидкого та гнучкого реагування на зміни зовнішнього середовища з боку керівництва митних органів при розробці планів діяльності.

Планування діяльності митних органів являє собою управлінський процес визначення цілей фіскальної служби і засобів їх досягнення, забезпечення і підтримки відповідності між ними. Існує прямий зв’язок між успішною роботою митних органів і плануванням їхньої діяльності. Вказуючи на цю закономірність, можна виділити такі позитивні результати формального планування:

- сприяє чіткішій координації зусиль митних органів;
- змушує чітко визначити завдання та пріоритети;

– робить керівництво митних органів більш підготовленим до ринкових змін;

– дає можливість застосовувати контроль.

Для визначення цілей та завдань ДФС, а також вибору оптимальної моделі їх досягнення повинно здійснюватися стратегічне планування, яке являє собою управлінський процес створення і підтримки стратегічної відповідності між цілями ДФС та потенційними можливостями окремого митного органу. Стратегічне планування передбачає вибір стратегії ДФС, на підставі якої повинні розроблятися функціональні стратегії кожного підрозділу. Важливо, щоб усі функціональні стратегії були узгоджені.

В процесі стратегічного планування діяльності органу повинен бути закріплений взаємозв'язок між стратегічним планом розвитку органу державного управління та індивідуальним плануванням роботи співробітників. Якісна організація стратегічного планування діяльності органу державного управління забезпечує не тільки реалізацію цілей та стратегії органу влади та виконання посадових регламентів, службових контрактів, а й підвищує мотивацію співробітників, їх професійних розвиток та посадове просування.

Сьогодні перед митними органами стоїть проблема визначення впливу чинників зовнішнього середовища та адекватного впорядкування своєї діяльності.

Кумулятивний ефект дії чинників проявляється передусім у таких аспектах:

– невизначеність ситуації;

– непередбачуваність поведінки суб'єктів ЗЕД при здійсненні ними операцій експорту-імпорту;

– динамічність і мінливість розвитку зовнішньоекономічної торгівлі.

Забезпечення ефективного планування митних надходжень повинно будуватися на методичних підходах, які враховують прямі та опосередковані фактори, із залученням до цієї роботи органів державної влади, котрі впливають на стан здійснення зовнішньоекономічної діяльності.

З метою покращення рівня митного планування господарських операцій в Україні доцільно:

1) визначати потенційні можливості митних органів з виконання фіскальних функцій з врахуванням впливу різних факторів;

2) оцінювати ефективність функціонування митних органів при формуванні доходної частини Державного бюджету;

3) здійснювати розробку та обґрунтування пропозицій щодо вжиття системи заходів, спрямованих на вдосконалення технологічних схем та методів митного контролю;

4) враховувати зміни у нормативній базі регулювання зовнішньоекономічної діяльності та їх впливу на поповнення бюджету;

5) здійснювати розробку пропозиції щодо вдосконалення законодавчої та нормативної бази з питань нарахування, стягнення та перерахування податків до Державного бюджету.

Вдосконалення організації митного планування та прогнозування господарчих операцій дасть можливість керівникам митних органів усіх рівнів, а також працівникам економічних підрозділів митниці визначати ефективність своєї роботи, встановлювати реальні планові показники для підпорядкованих митних органів, а також перспективи своєї діяльності.

Також ефективна реалізація завдань, які покладені на митну службу України, можлива лише завдяки раціональному плануванню стратегічного потенціалу, серед складових якого важливе місце займає кадровий потенціал. Базою кадрового планування є аналіз потреб у персоналі і вивчення інформації про продуктивність працюючих і витрати на їх утримання. Завдання кадрового планування не може вирішуватися у відриві від завдання планування діяльності митниці в цілому.

Основним завданням планування діяльності ДФС є необхідність економічно обґрунтовано забезпечити якісні та кількісні параметри запланованих бюджетних завдань і перспективних програм соціально-економічного розвитку країни.

Список використаних джерел:

1. Управлінські рішення в органах державної влади: монографія / за заг. ред. А. О. Дегтяра. – Х. : С.А.М, 2010. – 275 с.
2. Ліхоносова Г.С. Митне планування господарчих операцій / Г. С. Ліхоносова, М.Ю. Гребенюкова // Науковий вісник Херсонського державного університету. Сер. : Економічні науки. – 2014. – Вип. 5(1). – С. 207–210.
3. Кулик К.Ю. Модернізація митної служби України в контексті управління змінами і стратегічного ризик-менеджменту / Г. Ю. Кулик, Б. В. Літовченко // Вісник Академії митної служби України. Сер.: Державне управління. – 2011. – № 2. – С. 85–92.
4. Коляда С. П. Побудова ефективної системи розвитку персоналу митного органу / С. П. Коляда, В. І. Рябой // Вісник Академії митної служби України. Серія: Економіка. – 2014. – № 1. – С. 112–119.

СФЕРА ВИСОКОТЕХНОЛОГІЧНИХ ТОВАРІВ І ПОСЛУГ В УКРАЇНІ В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ

Черниш Л. В., студент

(Науковий керівник – к.т.н., доцент Мормуль М. Ф.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Технологічні переваги – це необхідна умова зростання продуктивності та конкурентоспроможності як із позиції міжнародного ринку товарів, у які втілено високий рівень технологій, так і з позиції ефективнішого управління витратами при виробництві інших товарів задля підвищення їх цінової конкурентоспроможності. Ці постулати багато років потому засвоїли країни, які сьогодні є інноваційними лідерами. Із метою попередження негатив-

вних наслідків майбутніх глобальних, екологічних, демографічних змін та вирішення соціально-економічних проблем ними останніми роками було розроблено нові національні інноваційні стратегії (НІС), ключовою ланкою яких стало створення провідних технологій, їх швидка трансформація в інноваційні продукти та робочі місця.

Зміни у взаємозалежності індустріальної парадигми та парадигми знань призвели до того, що лінійна модель інноваційного процесу, котра передбачає причинний зв'язок між науковими знаннями й інноваціями, сьогодні уже являє собою швидше виключення, ніж правило. Тому інноваційний процес все частіше став розглядатися в контексті континуума, або єдиного цілого механізму. Цим обумовлено специфіку нових НІС провідних країн світу [1].

Україна, обравши шлях інноваційного розвитку, поступово стає більш залежною від галузей промисловості, зорієнтованих на випуск комерційно затребуваної високотехнологічної продукції та технічних засобів для надання знаннємістких послуг. Через це господарюючі суб'єкти, діяльність яких пов'язана з випуском продуктів провідних технологій, набувають стратегічного значення з точки зору ефективності економічної системи та національної безпеки. Їх потенціал обумовлює можливість створення та випуску національних високотехнологічних товарів, конкурентоспроможних на зовнішніх ринках. Крім того, формування правильних пріоритетів науково-технологічного розвитку України та їх успішна реалізація неможливі без урахування ресурсів та напрямів розвитку зазначених підприємств.

Розширено коло високотехнологічних видів діяльності, додавши до них і середньо високотехнологічні види промислової діяльності за класифікацією Організації економічного співробітництва та розвитку – усі ті галузі, що займаються виробництвом:

- основних фармацевтичних продуктів і препаратів,
- хімічних речовин і продукції,
- комп'ютерів, електронної та оптичної продукції,
- повітряних і космічних літальних апаратів та супутнього устаткування,
- електронного устаткування, інших машин та устаткування,
- автотранспортних засобів, причепів, напівпричепів та інших транспортних засобів,
- медичних і стоматологічних інструментів і препаратів [2].

Для більшості компаній у секторі високотехнологічних послуг характерна концентрація уваги на якості і ступені задоволеності замовників, цінних характеристиках наданих послуг, довірі та особистісних контактів. Також досліджені закономірності виникнення нових підприємств і фактори їх успішності у секторі високотехнологічних послуг, особливо на початковому етапі, після входження в певну галузь.

Існує певна специфіка в утворенні структури і величини доданої вартості високотехнологічних послуг (наукоємні послуги – KIS). Слід зазначити, що KIS-послуги, як правило, мають індивідуальний характер і створюються для конкретного замовника, який виступає в ролі співвиробника послуги, і мають так звану ринкову актуальність для ринку. Оскільки в процесі співробітництва високотехнологічні послуги знання замовників розширюються, то може змінитися їх інформованість про безліч доступних можливостей даних послуг. Такий феномен відомий як “перевага гнучкості”, що проявляється в тому, що коли економічний суб’єкт стикається з невизначеністю щодо безлічі альтернатив, доступних йому сьогодні, він прагне уточнити і змінити зроблене раніше замовлення. Участь споживача в співвиробництві KIS-послуги підвищує його кваліфікацію, але не є гарантією перетворення його в інноваційний суб’єкт.

Безперечно, норми ЄС (втім, як і норми СОТ) обмежують коло інструментів держпідтримки відверто протекціоністського характеру. Угода про асоціацію між Україною та ЄС (Глава 10 Розділу 5) [3] визначає, що Україна повинна формувати національну політику з розвитку промисловості та підприємництва на основі політики ЄС з урахуванням визнаних на міжнародному рівні принципів та практики в цих сферах.

Проте майже повний карт-бланш отримує держпідтримка підприємств з метою забезпечення відповідності стандартам ЄС щодо охорони навколишнього середовища, стимулювання окремих напрямків та секторів, що не підпадають під загальне регулювання ЄС (таку допомогу називають груповими виключеннями або горизонтальними блоками виключень).

Саме цей вид допомоги передбачає сприяння високо та середньо високотехнологічним секторам та може стати одним з ключових у розвитку новітніх технологій в Україні.

На виконання своїх зобов’язань Україна вже прийняла Закон “Про державну допомогу суб’єктам господарювання” (набирає чинності 02.08.2017) [4], який ґрунтується на європейському законодавстві та положеннях Угоди про асоціацію.

На відміну від Директиви ЄС в цьому законі немає жодної згадки щодо ролі та важливості нових (високих) технологій. Хоча заради справедливості слід зазначити, що за умови ефективного використання розвиток високих технологій можна підтримати за рахунок такої державної допомоги, як:

– виконання загальнодержавних програм розвитку та розв’язання соціальних та економічних проблем загальнонаціонального характеру;

– сприяння окремим видам господарської діяльності або суб’єктам господарювання в окремих економічних зонах, за умови, що це не суперечить міжнародним договорам України, згода на обов’язковість яких надана Верховною радою України.

Прийняття закону є лише першим кроком у наближенні вітчизняного законодавства до стандартів ЄС. Адже має бути прийнята низка норматив-

но-правових актів, які деталізуватимуть форми державної допомоги, обсяги, умови та процедури її надання, вимоги до отримувачів та інші технічні деталі. І саме від цього буде залежати її ефективність, і чи буде там місце високим та перспективним технологіям та інноваціям тощо.

Реформування системи державної підтримки, в т.ч. високотехнологічних секторів, та приведення її “якості” до європейського рівня є не стільки економічними, скільки політичним, інституційним, корупційним питанням [2].

Список використаних джерел:

1. Саліхова О. Б. Оцінка високотехнологічної виробничої сфери – фундамент для створення дієздатної інноваційної стратегії держави / О. Б. Саліхова // Інвестиції: практика та досвід. – № 5 (березень). – С. 22–29.
2. Грига В. Високі технології в умовах євроінтеграції: обмеження чи можливості / В. Грига, О. Крижанівська // Для Європейської правди, 2016. [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://www.eurointegration.com.ua>
3. Конституція України. Угода про асоціацію між Україною та ЄС, березень 2014. – Глава 10 Розділу 5 – Київ : Велес, 2005.
4. Про державну допомогу суб’єктам господарювання Конституція України : Закон України від 02.08.2017р. – Київ : Велес, 2005. – 48 с.

АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ УХИЛЕННЯ СУБ’ЄКТІВ ЗЕД ВІД ОПОДАТКУВАННЯ ЕКСПОРТНО-ІМПОРТНИХ ОПЕРАЦІЙ

Штичко Д. М., студент

(Науковий керівник – к.держ.упр., доцент Єдинак Т. С.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

У сучасному світі відбувається активний процес міжнародної інтеграції, що призводить до зростання зовнішньоекономічної діяльності підприємств. При здійсненні зовнішньоекономічної діяльності постає багато проблем при оподаткуванні експортно-імпортних операцій – чимало підприємницьких структур будують свій бізнес так, щоб уникнути сплати ПДВ, застосовуючи для цього велику кількість схем мінімізації платежів – від легальних до напівкримінальних.

Для цілей оподаткування під експортно-імпортними операціями розуміється вивезення (ввезення) товарів та інших активів з перетином митного кордону країни, а також надання (отримання) послуг з метою отримання прибутку або соціальних вигід для суб’єкта господарювання. Поняття експорту та імпорту для цілей оподаткування не враховує операції без їх фактичного вивезення чи ввезення. Такі господарські операції не мають спеціальних правил податкового обліку і тому на практиці виникають проблеми в частині їх оподаткування.

Всі країни світу мають власні правила та законодавство, що регулюють податковий режим своїх резидентів, які здійснюють ділову активність

за кордоном, і для іноземних платників податку, які діють у країні. Але між усіма країнами існує відмінність підходів до оподаткування експортно-імпортних операцій, що зумовлює складність оформлення необхідної податкової звітності та призводить до подвійного оподаткування.

Найбільшою проблемою в системі оподаткування експортно-імпортних операцій є ухилення суб'єктами ЗЕД від сплати податків. Можна виділити такі основні способи ухилення від сплати податків:

- штучне заниження ціни товару при імпорті;
- фіктивний експорт;
- транспортування товарів об'їзними шляхами із сусідніх держав;
- перерваний транзит – вантаж, що ввозиться в Україну нібито з метою транзиту, з країни не виїжджає;
- оформлення декларації на товар під іншою назвою;
- бартерні схеми, які застосовуються для заниження митної вартості як увезених, так і вивезених товарів;
- “інвалідні” схеми – користування податковими пільгами щодо митних платежів, які мають неприбуткові організації (товариства інвалідів, ветеранів), для провезення товарів, що ввозяться не за призначенням.

Однією з нагальних проблем для України сьогодні є незаконне бюджетне відшкодування ПДВ, від'ємне значення якого формується шляхом:

- проведення суб'єктами ЗЕД псевдоекспортних операцій;
- штучного заниження вартості товарів при їх продажу та завищення при придбанні з метою формування від'ємного значення ПДВ для подальшого відшкодування його з Держбюджету;
- безтоварних операцій.

Існує багато чинників загальнодержавного та регіонального характеру, що уможливають ухилення від сплати податків, зборів і обов'язкових платежів при зовнішньоекономічних операціях, які здійснюють суб'єкти підприємницької діяльності.

Переважна більшість схем діє за участю посередницьких фірм, на які переносять зобов'язання щодо сплати податку, які навмисно їх не нараховують і не сплачують до бюджету, так званих “податкових ям”.

“Податкова яма” – це суб'єкт господарської діяльності, який використовують інші платники для одержання “податкової вигоди” у вигляді ухилення від сплати податків, незаконного відшкодування ПДВ з бюджету тощо.

Можна виокремити типові ознаки “податкової ями” як різновиду фіктивного підприємництва, до яких належать такі: реєстрація на підставних осіб (недієздатних, малозабезпечених, безнадійно хворих на втрачені або підроблені паспорти); реєстрація на громадян, які проживають у сільській місцевості, інших регіонах України та за кордоном; придбання зареєстрованих малопробутових підприємств з подальшою зміною засновників і посадових осіб; реєстрація за юридичною адресою, на яку зареєстровано підприємство, суперечливі дані про посадових осіб і засновників (серія і номер паспортів не від-

повідують реквізітам регіону, у якому їх було видано), засновник, директор і головний бухгалтер – одна й та сама фізична особа тощо.

Діючи в Україні система оподаткування експортно-імпортних операцій є досить деформованою по відношенню до систем оподаткування експортно-імпортних операцій у розвинених країнах і перебуває на стадії формування. Ознаками деформації є численні недоліки в системі й механізмі оподаткування, а саме: великий податковий тиск, зменшення обсягів імпорту, наявність великої кількості податкових пільг, нерівні умови господарювання тощо. Розроблення та вдосконалення системи оподаткування експортно-імпортних операцій, яка є адаптованою до умов економічного співробітництва, враховуючи економічний потенціал нашої країни, є необхідністю для України. Процес оподаткування повинен розглядатися як інструмент захисту вітчизняного виробника, а не тільки як податковий механізм, що забезпечує наповнення державного бюджету.

*Секція 3. Фінансово-економічна безпека держави
у системі міжнародних відносин*

**GLOBALIZATION AND DEGLOBALIZATION: MAJOR IMPACT
AND IMPLICATIONS OF PRESIDENT TRUMP'S NATIONALISTIC
AND PROTECTIONISTIC POLICIES FOR THE WORLD ECONOMY,
IN GENERAL, AND ASIAN ECONOMIES, IN PARTICULAR.
DANGEROUS FAULT LINES AND EXPLOSIVES LANDMINES**

Gary Lit, Visiting Professor

The World has witnessed rapid changes in recent decades both in terms of frequency, intensity and velocity. The advent of the internet, budget air travel, smart phones, satellite television, among others, have resulted in an expansion of opportunities for and contraction of spaces and distances between nations and people all around the world (Robertson, 1992; Giddens, 1990; Lechner and Boli, 2012). The increasing participation of and contribution to the global economy of former Western colonial nations and former members of the Soviet Union have created a new and vast consumer middle class, underpinning a global free market economy and democracy and driving global economic growth and prosperity, leading to the End of History as propounded by Francis Fukuyama (Fukuyama, 1992). This has led to an optimistic assessment and prediction for global integration and economic development and prosperity for all nations (Micklethwait and Wooldridge, 2000; Sen, 2002; Graham 2001) with Kenichi Ohmae declaring a “Borderless World” and the end of the nation state (Ohmae, 1995).

The far reaching effects and consequences of globalisation have been felt throughout the world. Besides the economic and financial aspects, globalisation has also impacted the world culturally, socially and politically too. The forces and factors driving globalisation are irreversible, irresistible and irrepressible. Those nations which embrace globalisation enthusiastically stand to gain while those nations which closed its doors will be stranded and left behind in the wake of its relentless march forward. Despite its many supporters, globalisation also has its fair share of detractors, with Nobel Prize winner Joseph Stiglitz pointing to the rising discontentment (Stiglitz, 2002) and Dani Rodrik questioning whether indeed it has gone too far (Rodrik, 1997). Others have also likened globalisation to McDonaldisation or Americanisation, with its adverse impact on local culture and identity (Ritzer, 2004; Gray, 1998; Barber, 1995).

Over the past 50 years, Globalization has brought about extensive and intensive economic growth and development in many countries in East Asia. Beginning with Japan in the fifties, the Tiger economies of Korea, Taiwan and Singapore also took off in the sixties and seventies. This pattern is repeated by the second tier Tigers of Malaysia, Thailand and Indonesia in the eighties. Although China launched its Open Door policy belatedly in 1978 via their SEZs, its economy skyrocketed to become the biggest economy in the world, on purchasing power parity terms, within just 35 years (according to World Bank and IMF esti-

mate). Given the sheer size and scale of the Chinese economy, many of the economies in Asia and around the world have also benefited substantially from the rise of China as China is now either their biggest or second biggest trading partner. Lately, Vietnam is also experiencing economic take off with huge FDI inflows and an infra-structure boom. This phenomenal economic growth over the past decades has led the World Bank to declare it as the East Asian Economic Miracle.

One of the most common reasons given by many experts and authors to explain the phenomenal rise of the East Asian economies is that they all share a similar Oriental and Confucian culture. However, the Asian Financial Crisis in 1997 put paid to this deterministic cultural theory. I would argue that the subsequent revival of these economies is aided not so much by cultural factors than by the forces of Globalization as the world ushers in the World Trade Organization. The resultant global value chain in East Asia serve to propel their economies forward while upgrading its skills and technology base.

One of the frequent criticism of Globalization is that while it generates economic growth and development, it also increased the Gini ratio between the have and have-not. This brings to mind the stern reminder by Joseph Stiglitz of the “Contented vs Discontented” and also by Manuel Castells of the “Connected vs Disconnected” in the new global economy. The relentless march of Globalization has widened the national divide not just economically but also socially and politically. In fact, Globalization has now created a class of global elites, detached and distanced from the realities and difficulties faced by the mass workers of their countries. Their financial and political power has earned them the ears and eyes of the policy makers, often to the detriment and disadvantage of their fellow middle and working class citizens. This has led to the perception that policy makers are increasingly out of touch with the masses.

Lately, the dominant and over-arching trend of Globalization has undergone a sharp and sudden turn around. The recent Trump’s victory in the US Presidential election together with Brexit and the collapse of the Renzi’s government in Italy can be seen as part of the wider forces of DeGlobalization at work. The consequential outcome has been a counter trend towards Nationalism, Protectionism, Populism and even Isolationism. Furthermore, President Trump has announced some major decisions and policies which are detrimental to the free flow of goods, services and talents. This latest counter trend of DeGlobalization portend more destabilising forces and events to come, with the French election being held in April and the German election in September this year. The positive tailwinds of Globalization in recent decades have now become negative headwinds of DeGlobalization for many economies around the world. This has understandably caused an accompanying rise in tension and anxieties as DeGlobalization has created some serious dangerous fault lines and explosive land mines both in the USA as well as around the world too. The high and unreasonable taxes and tariffs proposed by President Trump remind us of the Smoot-Hawley Tariff act in 1929 which caused a collapse in the world economy, paving the way to the Great Depression and, subsequently, the Second World War.

In my presentation, we shall conduct a critical analysis of the implications of Trump's anti-Globalization policies and how they might impact on the global economy, in general, and Asian economies, in particular. Asia is now bracing itself for the rising uncertainties and ambiguities stemming from the protectionistic and nationalistic policies of President Trump. The cancellation of the TPP has heightened such anxieties and tensions in Asia and around the World too. Now, Trump is considering to cancel the TTIP too. Given the cancellation of the TPP, it now appears that the RCEP will likely become a reality. This anti-Globalization move of President Trump has motivated other nations to seek better alternatives. China, for example, has ramped up its OBOR programme to increase its economic leverage and geo-political footprint across much of Asia and Eurasia. We shall be critically examining the TPP vs RCEP and the implications arising from these trade talks and projects.

Among the issues, we shall be examining the impact and implications of Trump's anti-Globalization policies for the World, in general, and Asia, in particular. We shall also be focussing on the following key questions:

- How does Trump's policies impact on the Global economy, in general, and Asia economies, in particular?
- What might be the new growth trajectory of these economies be like, especially the New Normal Paradigm in China?
- What are the economic and geo-political implications arising from the OBOR project?
- What might be some of the implications for the new and rising economic and political configuration?
- What are some potential consequences from these policies and changes?
- Compare and Contrast TPP and RCEP and what might be the potential involved?
- Who might be the latest Winners and Losers?

**МАСШТАБИ ТА ЕКОНОМІЧНІ НАСЛІДКИ
КОНТРАБАНДИ ПОБУТОВОЇ ТЕХНІКИ, ЕЛЕКТРОНІКИ
ТА ЕЛЕМЕНТІВ ЖИВЛЕННЯ ДЛЯ УКРАЇНИ
В РАМКАХ МІЖНАРОДНИХ ТОРГОВЕЛЬНИХ ВІДНОСИН**

Цатурян К. А., студент

(Науковий керівник – к.б.н. Булейко А. А.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Уряд декларує невинну боротьбу з контрабандою. Однак, незважаючи на активну рекламу роботи контрольних органів в цьому напрямку, частка побутової техніки, електроніки, всіляких гаджетів і елементів живлення, які ввозяться в Україну контрабандою, залишається дуже значною.

За даними Асоціації підприємств інформаційних технологій України (АПІТУ), частка нелегально ввезеної в Україну електроніки в першій половині 2016 р. в порівнянні з кінцем 2014 р. – початком 2015 р. зростає.

Наприклад, в 2016 р. частка контрабанди в поставках накопичувачів пам'яті становила понад 40 % від загального обсягу продажів, в категорії ІТ-товарів вона варіювалася від 15 % до 40 %, а серед смартфонів становила близько 25 %. За даними компанії “ГФК Юкрейн” (входить до складу міжнародної дослідницької мережі GfK), частка “сірого” і “чорного” ринків плоскопанельних телевізорів становить 9–10 %, холодильників і пральних машин – 10–15 %, пилососів – 16–18 %, телефонів, смартфонів і ноутбуків – 15–20 %, планшетів – 20 %, а фотокамер – 20–25 %. Компанія Sony зазначає, що при цьому частка контрабанди техніки окремих марок може бути ще більше: наприклад, у випадку з преміум-смартфонами Sony вона становить 45 %, а по телевізорах з великим екраном – всі 60 %. Окремим рядком слід згадати контрабанду iPhone – частка “чорних” апаратів, які продаються в Україні, становить близько 65 %. Примітно, що раніше нелегально ввозили до 90 %, однак зниження частки контрабанди відбулося аж ніяк не через боротьбу з нелегальним ввезенням контролюючими органами, а, головним чином, за рахунок скорочення різниці в ціні між “чорним” і “білим” товаром. Нелегальний імпорт фіксуються практично у всіх товарних групах – від великогабаритних телевізорів до карт пам'яті і батарейок. Контрабанда поступово захоплює все нові ринки, витісняючи легальну продукцію. Представник компанії Duracell Ірина Молчанова зазначила, що ще в 2012 р. всі без винятку елементи живлення цієї марки продавалися в Україні тільки через офіційне представництво, але вже в 2016 р. частка легальних продажів склала лише 60 %, решта 25 % – це нелегальний імпорт, а ще 15 % – підробки.

Велика частина контрабандної техніки не відповідає вимогам українського законодавства, і тому виробник не може гарантувати її надійність. Коли така техніка виходить з ладу, покупці в першу чергу звертаються до сервісних центрів компаній і просять провести гарантійний ремонт, але отримують цілком обгрунтовану відмову. В результаті покупці “сірої” та “чорної” техніки втрачають гроші, а компанії-офіційні імпортери – клієнтів. Виробники та продавці техніки різко критикують нинішню ситуацію на ринку, адже поки вони дотримуються правил ринку – платять всі мита і податки, несуть відповідальність перед клієнтами, а недобросовісні імпортери “знімають вершки” з ринку. Вони вільні від зобов'язань і мають можливість продавати “сірі” та “чорні” товари майже вдвічі дешевше “білих”. На думку офіційних імпортерів і продавців, влада повинна активізувати підтримку легального бізнесу, оскільки саме він розвиває економіку України, сплачує мита і податки, створює нові робочі місця, дає поштовх у розвитку інших галузей: транспорту, складського бізнесу, роздрібною торгівлі та реклами.

Втрати державного бюджету від “сірого” і “чорного” імпорту обчислюються мільярдами гривень. За оцінками АПІТУ, навіть в нинішніх умовах зниження обсягів покупки техніки населенням держбюджет недоотримує через контрабанду близько 3,6 млрд грн на рік. Тільки через контрабанду iPhone бюджет втрачає щорічно від 0,8 до 1 млрд грн.

Компанії-офіційні імпортери для боротьби з контрабандою пропонують владі ввести більш суворий митний контроль за імпортом техніки, тим більше, що арсенал дієвих заходів може бути достатньо широким, наприклад:

– зобов'язати імпортерів вказувати в митній декларації товарний знак ввезеної техніки, а митницю інформувати офіційного постачальника про кожну партію товару його торгової марки, що дозволить виявити “сірих” постачальників;

– підвищити відповідальність за незаконне ввезення техніки в країну;
– блокування вендорами пристроїв або ненадання деяких функцій, як це частково робить Samsung (це стосується смартфонів або телевізорів);

– посилити контроль за ввезенням в країну техніки фізичними особами, оскільки багато постачальників використовують цю схему для переправлення через митний кордон техніки, яка в подальшому продається. Доцільно обмежити кількість товарів, яке фізособа може ввезти в країну протягом календарного року без сплати ПДВ, і посилити контроль над дотриманням ліміту за ціною і вагою товарів [1–5].

Список використаних джерел:

1. Асоціація підприємств інформаційних технологій України (АПІТУ) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://apitu.org.ua>
2. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://biz.liga.net>
3. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.gfk.com/uk-ua>
4. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ubr.ua/ukraine-and-world/technology>
5. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.sony.ua>

IN SEARCH OF TAX AWARENESS – BASED ON THE EXPERIENCE OF A SURVEY AMONG YOUNG PEOPLE

Andrea Bari, BA Student

(Scientific adviser – lecturer Adrienn Magasvári)

(National University of Public Service, Budapest)

In our days taxation as conception became known for most of the people. It is not an exaggeration to say that even simple folk, tradesman, and rulers also dealt with this before the Common Era. However, there are negative experiences that many people have tried to reduce their obligation rather illegally, though, it has more legal tolas as well. I chose the topic of the tax behavior of my dissertation to show you the tax morale and awareness of the Hungarian people, especially in relation to young people. As I am also a college student, this age-class is closer to me. The primary aim of my dissertation is to become acquainted with the knowledge of young people in connection with taxes.

Taxation is not a neologism expression for me, as I attended an economical vocational school, where I could get acquainted with this topic. It is true that this has not provided a full scale knowledge, but i have an average skill.

My essay is divided into three main parts. The first part of my dissertation is a short looking back to the history of taxation, from the ancient times to nowadays. In the second part I would like to stress the literature review. I mentioned the difference between shadow economy, hidden economy and informal economy. This is followed by the investigation of the hidden economy in connection with Hungary, and a couple of solutions to reduce this. I study the tax awareness through a survey, which was made in 2012 and through my questionnaire in 2016 in the last and the most important part of my essay.

My aim was to show how today's youth are aware of our country's tax system and how conscious are the surveyed university students and young workers of taxation. The results also show that it is not necessarily required to be proficient in this knowledge, the most moral factors influence this attitude.

ВЗАЄМОЗВ'ЯЗОК ІНФЛЯЦІЇ ТА ОБМІННОГО КУРСУ ДОЛАРА США В УКРАЇНІ

Аганова В. В., студентка

(Науковий керівник – к.е.н., доцент Зайцев В. Є.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Аналіз динаміки рівня інфляції в Україні за 2001–2016 рр., який відображено на рис. 1, дає можливість зробити висновок, що різке зростання індексу споживчих цін відбулось у 2014–2015 рр. Відносно стабільним спостерігався період 2012–2013 рр., в якому рівень інфляції тримався на рівні менше 1 %. У 2013–2014 рр. економічна ситуація в Україні погіршилася. На фоні ведення воєнних дій на сході країни прискорилося падіння обсягів промислового виробництва та будівельних робіт. Погіршення купівельної спроможності населення вплинуло на зниження обороту роздрібною торгівлі. Єдиною галуззю економіки, де спостерігалось зростання обсягів виробництва, залишалось сільське господарство, що стало основним фактором підтримки економічної активності в Україні з липня по листопад 2014 р.

У 2014 р. зміна індексу була різкою та мала найбільший темп зростання, приросту й абсолютного відхилення за період, що розглядався. Темп зростання ІСЦ у 2014 р. становив 124,2768 %, темп приросту, відповідно, мав значення 24,2768 %. Найменше значення протягом розглянутого періоду ІСЦ мав 2002 р., коли його показник мав значення –0,6 %.

Розрахований коефіцієнт кореляції, тобто щільність зв'язку між рівнями споживчих цін та офіційним курсом дол. США протягом 2002–2016 рр. становить 0,4928 і вказує на позитивний середній рівень кореляції. При цьому, можна відзначити, що коефіцієнт кореляції в різні періоди мав відмінні значення: протягом 2002–2008 рр. – –0,3310; 2009–2016 – 0,6066, тобто ці дані можуть вказувати на те, що взаємозв'язок зміни курсу валют рівня інфляції є суттєвим саме протягом останніх 8 років.

За розглянутий період ціна на дол. США переважно мала тенденцію до збільшення, протягом 2002–2007 рр. спостерігали порівняно незначні

коливання валютного курсу, причому в 2005 р. ціна на дол. США знизилася й зберігала стабільний курс до 2008 р. Переламними роками в динаміці зміни курсу валют були в розглянутому періоді такі роки, як 2008–2009 р., за який, відповідно, курс долара зріс на 47,92 % та 2013–2015 рр., коли за два роки відбулось зростання курсу дол. США спочатку на 48,71 % (2014 р.) та на 83,77 % (2015 р.). За розглянутий період найбільше значення показник курсу долара, найбільший темп його зростання, приросту, а також зміни в абсолютному вираженні спостерігали в 2014 р.



Рис. 1. Динаміка індексу споживчих цін (рік до попереднього року та грудень до грудня попереднього року, %) та офіційного курсу гривні (за 100 дол. США) протягом 2002–2016 рр.
Джерело: складено автором на основі [1].

Період 2013–2015 рр. характеризувався одночасним зростанням рівня інфляції (на 24,28 %) та офіційного курсу дол. США (на 48,71 %). З 2014 р. почали відбуватися різкі зміни цін на іноземну валюту, що зумовило у відповідні періоди надмірний попит на неї, який призводив до ще більшого зростання цін на іноземну валюту. Через це очевидним було зростання цін у гривневому еквіваленті на товари та послуги, розрахунок за які здійснювали в доларах, євро або іншій іноземній валюті. Таким чином, на підставі проаналізованих даних можна визначити переламні періоди зміни курсу, пов'язані з відповідними змінами в українській економіці в цілому. Світова фінансова криза, що розпочалася в 2007–2008 рр., а також зміни в економіці України з 2014 р. торкнулися й змін валютних курсів. Своєю чергою, зміна ціни на іноземну валюту теж відповідним чином вплинула на економічні процеси в країні, відзначившись, зокрема, на інфляції.

Список використаних джерел:

1. Офіційний сайт Національного банку України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.bank.gov.ua>

GLOBALIZATION AND CHANGE: OPPORTUNITIES FOR YOUNG PROFESSIONALS IN A DYNAMIC ENVIRONMENT

John J. Poggi, Jr., Visiting Law Lecturer

(Senior Lawyers Program, Center for International Legal Studies)

The noted economist Joseph Schumpeter originated the phrase “creative destruction,” or “*schöpferische Zerstörung*”¹, to describe the results of change and economic innovation. New forms of doing business, new tools and methodologies, inexorably replace and destroy the old.

The concept of creative destruction explains why themes of globalization and technological change are sources of both enthusiasm and anxiety. Like the weather, change is a force which affects us all, but over which we have no control. If a rainstorm approaches, we know to carry an umbrella or seek shelter indoors. However, changes in the global economy or regulatory sphere may require more complex and difficult responses than a rainstorm. The challenge posed for the young (or young-minded) professional of today is how to adapt and derive opportunities and benefits from a constant storm of new issues in administration, finance, law, information technology and security.

Constant change: the new normal

Perhaps no era in human history has witnessed a rate of change as rapid as the last century. In the fields of information technology and communication, it certainly can be argued that no other period has seen such radical transformation as the last 50 years. In almost every area of human activity, people in every country of the world continue to experience dramatic changes in how we work, live and play.

Change was not always a social norm. The American historian William Manchester described Europe in the Middle Ages² as a time when most people led their lives exactly as their parents and grandparents had – living in the same locality, in the same social class, practicing the same religions and doing the same daily work with the same tools and in the same way as that work been done for generations.

Between the 14th and 17th centuries the Renaissance accelerated social change with new ideas, advancements in the arts and sciences and increased literacy and education. But the spread of innovation was relatively slow: craft

¹ See e.g., Schumpeter, Joseph A., *Capitalism, Socialism and Democracy* (1942).

² Manchester, William, *A World Lit Only by Fire* (Little, Brown and Company, 1992).

guilds and nations protected their innovations for economic advantage³, printing was expensive, and scholars and printed materials could travel only as fast as sailing ships or the caravans on overland trade routes⁴.

In the 18th and 19th centuries, the Industrial Revolution introduced vastly increased capabilities in manufacturing, communication, medicine and transportation, and triggered vigorous economic growth, improved living conditions and unimagined growth in connectivity⁵ throughout the developed world. Which leads us to today, the age of computers, digital information and new media: the Digital Age⁶.

Returning to the challenge identified in the opening paragraph, how can today's young professional benefit from a dynamic environment of constant change? While members of the younger generation often tend to discount the experience of their parents, anyone who has worked in an office over the last few decades can provide dramatic illustrations of dealing with change.

An example of rapid change: spreadsheets and databases

A common example of radical, transformative change may be seen in the use of spreadsheets and databases. Forty years ago, business and government offices still used mechanical calculators with paper tape rolls for many routine tasks (and cashiers in stores often made change based solely on mental arithmetic!). The only electronic computers were large, expensive machines kept in air-conditioned rooms, and operated by information technology (IT) specialists. The limitations of the computer hardware and software⁷, and the decisions of the IT staff, determined how data was gathered, what calculations were made and who received information. Except for the IT specialists, no employee in a professional or managerial position ever touched a keyboard – typing and data entry were jobs for administrative staff, not professionals or university graduates. Then, the world of data management and enterprise accounting began to change, driven by the innovations of visionary scientists, engineers and business entrepreneurs.

³ As late as the 18th and early 19th centuries, Britain prohibited skilled textile engineers, mechanics and machine operators from emigrating to America.

⁴ For an interesting discussion of the spread of knowledge and technology, see Diamond, Jared, *Guns, Germs and Steel* (W. W. Norton, 1997).

⁵ Until 1850, the average life expectancy at birth in Western Europe was between 35 and 40 years. By 1900 it had increased to 47 years; by 1960, in the range of 68 years; and today, 78 years or more. See, e.g., <https://ourworldindata.org/life-expectancy>

⁶ According to Wikipedia, as of 2013-15, there were more than 7 billion mobile phones in use – by a world population of 7.3 billion. The 2013 data for Ukraine was 57.5 million phones for a population of 45.6 million [Електронний ресурс]. – Режим доступу : https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_countries_by_number_of_mobile_phones_in_use

⁷ On large mainframe computers, software applications were not shared across multiple platforms, and typically were customized for individual users. “LANPAR, available in 1969, was the first electronic spreadsheet on mainframe and time sharing computers. LANPAR was an acronym: LANguage for Programming Arrays at Random. “See <https://en.wikipedia.org/wiki/Spreadsheet>, citing Higgins, Hannah, *The Grid Book* (MIT Press, 2009)

The following 40-year chronology focuses on our spreadsheet/database example⁸:

1977 Apple introduced the Apple II PC with a maximum 48 kB of RAM, priced at USD \$2,638 (or about the price of a good used car, equal to \$10,604 in 2017 dollars);

1979 VisiCalc, the first commercial spreadsheet, enabled data manipulation and complex calculations to be done by anyone who could afford an Apple computer;

1981 IBM released its PC – making the desktop computer “businesslike”;

1983 Lotus 1-2-3 became the first “killer application” for the IBM PC, enabling integrated use of spreadsheet calculations, database functionality and graphics;

1985 Microsoft releases its Excel spreadsheet;

1991 Introduction of the World Wide Web;

1994 Microsoft introduces a web browser for its Windows 95 operating system;

1995 AOL, CompuServe and Prodigy offer Internet access as a consumer product;

1998 Google introduces its internet search engine;

2011 Twitter and Facebook are key communication platforms for civil disobedience and mass popular demonstrations of the “Arab Spring” uprisings;

2017 Almost every office worker and university student in the world has access to a computer with spreadsheet and database software, and all of the data available on the *World Wide Web*.

During the last 40 years, the office professionals who embraced desktop computing and spreadsheet software became the leaders who improved performance and output, lowered costs and generally revolutionized how an office work. The professionals who did not explore new technologies and learn new tools became the subordinates of the ones who did. And, those who clung to the past and refused to learn new ways often discovered that the organization no longer had jobs for them.

As we know, the evolution and growth of “desktop” or “personal” computing, coupled with the communication revolution represented by the internet and cellular telephones, resulted in a fundamental change in how people work and organizations function. In both public and private sectors, a much larger group of employees and managers gained access to data, and the ability to analyze, detect trends and develop useful information. New technologies enabled faster analysis, faster communication and better-informed decisions.

In addition, a significant implication of worldwide internet access is that information and new ideas can be disseminated almost instantly. Thus, if a junior customs officer in Ukraine develops an innovative software program for managing data rele-

⁸ For a general timeline of the development of personal computing and the internet [Электронный ресурс] // Zimmerman Kim Ann Internet History Timeline: ARPANET to the World Wide Web. – June 4, 2012. – Режим доступа : <http://www.livescience.com/20727-internet-history.html>

vant to the Trade Facilitation Agreement ⁹, that program can quickly become a standard solution adopted in Amsterdam, Buenos Aires, Singapore and Sydney.

The opportunity presented by change: adapt and flourish!

In an era of globalization and rapid change, the message for professionals in any field is clear: new laws, regulations and technologies are opportunities. Especially for early-career professionals, the person who does the work to become expert in new and emerging fields – especially the *first* person in an organization who masters the new area – is an important and necessary member of the organization.

Managers with several decades experience can remember compiling data and preparing budgets before spreadsheets were generally available. When hiring a new professional today, they no longer ask about the ability to operate a mechanical adding machine – but they do require at least basic computer and keyboard skills.

Similarly, in 1977 “globalization” was not yet a term in common use, and the new desktop Apple II computer offered 48 *kilobytes* of RAM. Today the handheld iPhone 7 provides 2 *gigabytes* of RAM – a memory increase of 2,000 times! – plus incomparably greater functionality, at less than 10 % of the time-adjusted cost. Decades from now, when today’s young professionals approach the ends of their careers, they may remember 2-gigabyte mobile phones and Excel spreadsheets as obsolete tools, much as their predecessors remember obsolete mechanical calculators.

What changes might our young professionals of today see in the coming 40 years?

**ВПЛИВ ДЕЦЕНТРАЛІЗАЦІЇ НА ЗМІЦНЕННЯ
ФІНАНСОВОЇ ОСНОВИ МІСЦЕВОГО САМОВРЯДУВАННЯ**

Костенко О. А., аспірантка

(Науковий керівник – д.е.н., професор Баранник Л. Б.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

В умовах розбудови ринкової економіки та складного фінансового становища країни питання децентралізації набуло особливо гострого звучання. Процес євроінтеграції вимагає від української держави проведення глибинних реформ в економіці держави, у розвитку владних та громадських інститутів, суспільної свідомості загалом. Вирішення проблем територіального розвитку наразі також залежить від ефективності реформ, які сприятимуть нарощенню внутрішнього потенціалу територій. Надмірно централізована регіональна політика вичерпала себе, вона не дозволяє у повній мірі розкрити можливості регіонів і сфокусувати їх на розв’язанні конкретних проблем.

⁹ The Trade Facilitation Agreement, negotiated among members of the World Trade Organization at its 2013 Bali Ministerial Conference, entered into force on 22 February 2017 following ratification by two-thirds of the WTO membership [Електронний ресурс]. – Режим доступу : https://www.wto.org/english/tratop_e/tradfa_e/tradfa_e.htm

Низька ефективність бюджетної політики щодо розвитку регіонів України впродовж останніх років зумовлена низкою ключових чинників: станом сучасного суспільства та наростаючою потребою в посиленні громадянського впливу на підготовку та прийняття публічних рішень; запитом на підвищення якості державного управління на всіх рівнях; євроінтеграційним курсом країни та необхідністю імплементації європейських стандартів місцевого самоврядування; хронічним дефіцитом фінансових ресурсів у органів місцевого самоврядування на виконання делегованих повноважень та нестабільністю їхніх власних доходних джерел; непрозорістю формування показників місцевих бюджетів та розподілом обсягів міжбюджетних трансфертів; обмеженим доступом місцевих бюджетів до ринку запозичень тощо. З іншої сторони, практична затребуваність проведення реформ у даній сфері обумовлена низькою результативністю використання бюджетних коштів, які є бар'єром ефективного управління бюджетними видатками на регіональному та місцевому рівнях [1, 52].

Проголошена Урядом реформа бюджетної системи, спрямована на децентралізацію бюджетних коштів через перерозподіл видаткових повноважень між рівнями влади, джерел їх фінансування та забезпечення фінансової стійкості місцевих бюджетів. Це важливий крок до створення необхідних умов для децентралізації влади, що у подальшому дозволить наблизитися до європейських стандартів адміністративної та фінансової незалежності місцевих органів самоврядування [2].

Децентралізація влади та суттєве розширення повноважень територіальних громад неминує породжує бюджетну децентралізацію, тобто перерозподіл повноважень, ресурсів на всіх рівнях влади, підвищення фінансової самостійності місцевих бюджетів, зміцнення їх матеріальної та фінансової основи. Бюджетно-податкові новації ухвалені Верховною Радою України наприкінці 2014 р. [2; 3], дозволили виокремити наступні напрями реформування: забезпечення автономії та фінансової самостійності місцевих бюджетів; закріплення стабільних джерел та розширення доходної бази місцевих бюджетів; стимулювання громад до об'єднання та формування спроможних територіальних громад; децентралізація видаткових повноважень та чіткий розподіл компетенцій, сформований за принципом субсидіарності; запровадження нових видів трансфертів.

Отже, можна констатувати, що процеси бюджетної децентралізації в Україні започатковані. Однак, низка питань, пов'язаних із впливом бюджетної децентралізації на соціально-економічні процеси в регіонах, її оптимальним рівнем та бажаною моделлю, і що не менш важливо, умови та готовність суспільства до її реалізації, залишаються невирішеними.

Розширюючи повноваження органів влади на "місцях" щодо прийняття управлінських рішень по формуванню та використанню бюджетних ресурсів (бюджетна автономія) необхідно чітко розуміти переваги та ризики від реалізації такої бюджетної політики; визначати необхідний та достатній рівень її впровадження, адже по суті мова йде про ефективне управлін-

ня (розподіл) бюджетними коштами, а поглиблення бюджетної децентралізації здатне спричинити горизонтальну бюджетну конкуренцію між регіонами та в майбутньому викликати горизонтальний бюджетний дисбаланс, і що не менш важливо, готовність центральної влади країни та суспільства в цілому до таких змін. Безумовно, для кожної окремої країни (регіону), на певному етапі розвитку реалізація принципів бюджетної децентралізації має свої позитиви та ризики. Оцінюючи переваги й недоліки процесів централізації/децентралізації, чи не найбільшою проблемою є знаходження балансу між цими конкуруючими підходами реалізації бюджетної політики. Видається, що для певного етапу розвитку конкретної території, існує оптимальний набір параметрів, що характеризує нерозривність їх існування.

Отже, саме бюджетна децентралізація передбачає стимулювання регіонів до фінансової автономії, пошуку додаткових власних ресурсів, активізації внутрішнього потенціалу розвитку; дозволяє балансувати потреби та можливості регіонів. Проводити реформи у такий складний час – дуже не просто. Але цей шлях пройшли всі розвинуті країни світу.

Список використаних джерел:

1. Територіальний розвиток та регіональна політика в Україні / наук. редактор В. С. Кравців ; НАН України. – Л. : ДУ “Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долишнього НАН України”, 2016. – 218 с.

2. Про внесення змін до Бюджетного кодексу України щодо реформи міжбюджетних відносин [Електронний ресурс] : Закон України від 28.12.2014 р. № 79-VIII. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws>

3. Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо податкової реформи [Електронний ресурс] : Закон України від 28.12.2014 р. № 71-VIII – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/71-19/conv>

RISK MANAGEMENT MASTER’S DEGREE, OR PAST EXPERIENCE AND NEW DIRECTIONS FOR THE ANALYSES AND ASSESSMENT SPECIALIZATION

*Andrea Szabó, Doctor of Science,
Head of the Customs and Finance Guard Department
(National University of Public Service, Budapest)*

The aim of law enforcement manager MA programme to train such law enforcement professionals who will able to carry out in the middle and high management positions in the professional knowledge of special fields like as judicial, municipal, financial, correction, policing administration, disaster management as well as the NTCA, national security service and civil security.

The input criterion for applying to the MA programme: the already existing service by the armed force and have at least two years of relevant and proven

professional experience by the armed force gained after obtaining the degree. Additional requirement that the candidate has at least 60 credits from the previous studies, namely: knowledge of social sciences, knowledge of legal literature, knowledge of general administration, knowledge of special administration, knowledge of finance and economic, knowledge of public administration and labour law, knowledge of economic management, knowledge of EU.

Colleagues with at least ten years professional experience may require to calculate (validation) their experience but in this case evidence (title and role of management positions held) are required.

The institute invites to the written entrance exam only those candidates who at least have 50 credits comparing to the Faculty's BA programme.

The graduated will be able to solve efficiently the management tasks in a frame of international cooperation too furthermore to continue their studies with PhD research. In this programme the candidates can choose from the specialization of Law Enforcement Theory, Law Enforcement Manager, Police Support Units, Analysis and Assessment and Prevention of Organized Crime both in part-time and full-time courses.

Since 2014–2015 law enforcement MA candidates have to choose one from the abovementioned specializations.

In specialization of Analysis and Assessment, the students can acquire the knowledge of the key concept of the risk management, its general task, and the applied methods in the EU. Accordingly to the risk management the concept of the used information, its source and data content is presented. Understanding the uncovering of the risks, their identification and handling mechanism as well as the available possibilities concerning to the activity. Have an overview about the levels of the analysis and assessment, the organisational peculiarities, the assets of the strategically and crime intelligence analysis, IT systems.

The establishment of the specialization of Analysis and Assessment was an aim by the management of the NTCA to achieve by 2014. While the preparation of the specialization the need has arisen that the programme should be “opened” to other colleagues of the law enforcement, furthermore that so for engaging them fully in education and training was forthcoming. The original thought was also that the methods of the risk management – in the law enforcement authorities – made them to available, to learn and understand the methods of data-profiling but mainly the mindset in this field.

The theme of the risks and risk management is quite interdisciplinary and that may caused problems immediately by studying the key-concepts while the individual disciplines concerning to their own needs have defined unique definitions which are sometimes completely different.

The concept “risk” can be defined in different ways, but in generally means the activity, the unknown outputs of the acts and from the resulting uncertainty.

The concept risk may certainly lie in the fact that in which relation, in which field has to be defined. It means something different in relation of environmental

protection, medical, disaster management, criminal, financial and customs administration. The training of specialization of Analysis and Assessment provide a whole picture – accordingly to the legislation and appropriate processes – about the risk analysis and assessment concerning to the NTCA (tax, customs, excise, European Agricultural Guarantee Fund, post clearance audit, metal trade).

In the NTCA the central level risk management there are a lot of available external and internal information. The challenge of this level to acquire the knowledge for the information processing so this knowledge needs to be passed on. The training purpose of the specialization of Analysis and Assessment that's the experts not only learn one special knowledge but have more special knowledge and furthermore be able to systemically connecting information.

ЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА ДЕРЖАВИ У СИСТЕМІ МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН

Хорікова О. О., студентка,

Лимар О. В., студент

(Науковий керівник – к.е.н., доцент Павлова К. І.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Забезпечення фінансової безпеки держави особливо актуально для країн з транзитивною економікою, це зокрема, стосується і України, адже система державних фінансів не є достатньо стійкою. Фінансова безпека держави – це стан бюджетної, валютної, грошово-кредитної, банківської, систем та фінансових ринків, який характеризується здатністю забезпечити ефективне функціонування національної економічної системи та економічне зростання, стійкістю та збалансованістю до внутрішніх і зовнішніх загроз. Фінансова система містить такі складові:

1. бюджетна безпека – стан забезпечення платоспроможності держави за допомогою державного і місцевих бюджетів.

2. валютна безпека – стан курсоутворення, який створює оптимальні умови для інтеграції України до світової економічної системи.

3. грошово-кредитна безпека – стан грошово-кредитної системи, який характеризується стабільністю грошової одиниці.

4. боргова безпека – рівень внутрішньої та зовнішньої заборгованості з урахуванням вартості її обслуговування.

5. безпека страхового ринку – рівень забезпеченості страхових компаній фінансовими ресурсами.

6. безпека фондового ринку – оптимальний обсяг капіталізації здатний забезпечити стійкість емітентів фінансових інструментів ті інших учасників фондового ринку [1].

Економічну безпеку держави можна забезпечувати як економічними так і не економічними методами, а також політичними і військовими. Виокремлюють кілька основних блоків проблем економічної безпеки, а саме:

1. Підтримка та збереження господарського комплексу.
2. Військово – економічні проблеми.
3. Економічні проблеми із зовнішнім світом.
4. Підтримання економіки в надзвичайних умовах.

В Україні серед основних загроз національній безпеці можна відокремити загрози для фінансової безпеки нашої країни, а саме: велика боргова залежність держави, критичні обсяги державного зовнішнього і внутрішнього боргів, “тінізація” економіки тощо. Досить серйозною загрозою є те, що громадяни і підприємці не мають довіри до монетарної політики уряду, виникає недовіра до державної валюти, наслідком чого є доларизація економіки. Основними зовнішніми загрозами економічній безпеці України ми вважаємо такі:

1. Надмірний вивіз сировинних ресурсів, недостатній державний контроль експорту та імпорту, через що виникає експортно-імпортна незбалансованість.
2. Втрата традиційних ринків збуту військової та машинобудівної продукції.
3. Значне зростання зовнішньої заборгованості, нераціональне використання іноземних кредитів.
4. Залежність процесу реформування економіки України від іноземних кредитів та інших іноземних позик.
5. Некерований вплив за кордон трудових та інтелектуальних ресурсів.
6. Витіснення України з частини зовнішніх ринків збуту продукції, зокрема у країнах СНД і Східній Європі.
7. Ввезення в Україну технічно застарілих та екологічно небезпечних виробництв.
8. Витіснення іноземними товарами вітчизняної продукції з внутрішнього ринку [2].

Фінансову безпеку країни можна поділити на кілька рівнів: 1) підприємства; 2) галузі; 3) країни; 4) світової економіки. Без фінансової безпеки окремих підприємств і галузей не можна гарантувати фінансової безпеки для країни в цілому. Фінансова безпека України передусім залежить від гармонійного взаємозв'язку складових фінансової системи нашої країни. Розбалансованість державного бюджету є головним дестабілізуючим чинником фінансової системи, і, відповідно, фактором негативного впливу на фінансову безпеку країни.

Важливим напрямом підвищення фінансової безпеки України є протидія доларизації грошової сфери нашої країни. За різними оцінками, поза банками у нас перебуває близько 14–20 млрд дол. США, що є умовою функціонування і розвитку тіньової економіки. Причому щорічно ця сума збільшується. Нестабільність фінансової системи України, також може пояснити факт, про масове вивезення українського капіталу за кордон, що також свідчить про недовіру його власників до фінансово-банківської системи нашої країни. За експертними оцінками, щорічний експорт капіталу за межі України становить близько 3–5 млрд дол. США, а загальна сума виве-

зеного за роки незалежності капіталу сягнула більше 20 млрд дол., США [3]. Найчастіше джерелом такого капіталу є порушення законодавства, спекулятивні фінансові операції, ухилення від податків, перерозподіл державної власності тощо. Тому, по перше, в Україні потрібно створити умови для легального вивезення капіталу, який не має кримінального характеру, а по друге, необхідно значно посилити відповідальність за приховування доходів за кордоном.

Список використаних джерел:

1. Карлін М. І. Фінансова безпека країни та проблеми її забезпечення в Україні : навч. посібн. / М. І. Карлін. – К., 2014. – 384 с.

2. Базилюк Я. Б. Українська економіка сьогодні – досягнення, проблеми, перспективи / Я. А. Жаліло, Я. Б. Базилюк, Я. В. Белінська та ін. – К. : НІСД, 2007.

3. Система протидії “втечі капіталу” в країнах з перехідною економікою [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://old.niss.gov.ua/book/tyn_ekon/06.htm

ITALIAN REGENCY OF CARNARO – CONSTITUTIONAL EXPERIMENT BY THE ADRIATIC SEA

Maciej Rakowski
(Univeristy of Lodz)

The Gulf of Carnaro is the northern part of The Adriatic Sea. The main port on its shores is named Rijeka (by Croats) or Fiume (by Italians). Till the end of the I world war it belonged to the Habsburg Empire – to The Kingdom of Hungary, in which it was treated as the autonomous *corpus separatum*. One hundred years ago Fiume had about 50.000 inhabitants, about half of them declared to be Italian.

In 1915 Italy entered the world war fighting against the central states. It was decided in the treaty of London, in which Italy was promised to get some parts of the Austro-Hungarian state, but the city of Fiume was not mentioned in this document. When the war had finished and the new state – Kingdom of Serbs, Croats and Slovenes was created, Fiume didn't belong to Italy, Kingdom of SHS nor to Hungary. The discussions about its national status were held during the peace conference in Paris. The leaders of the main powers believed that the best solution of the problem of Fiume is the status of independent pocket-state. The Italian diplomats weren't able to get the acceptance of the annexation of the port to Italy. Because the negotiations didn't bring the compromise, the future of Fiume had to be decided by military actions.

On November 30, 1918 Italians living in the city created The National Council (*Consiglio Nazionale*), which proclaimed the declaration about attachment of Fiume to Italy. In the next months the Council was the main authority of the city. In fact it was an usurpatory body, because it was not elected by the in-

habitants of the town. The executive power was The Directive Committee (*Comitato direttivo*), elected by the Council. The organization of the authorities of Fiume was described in the National Council's decree of January 22, 1919.

In July 1919, after the incidents between Italian and French soldiers, the commission representing the allied states ordered Italian grenadiers to leave the city. They moved to Ronchi - the neighbouring town on the Italian side of the border. The famous poet and playwright Gabriele D'Annunzio take the lead of these force and on September 12, 1919 the rebellious soldiers moved back to Fiume.

Since then the region was ruled by D'Annunzio who had the power as the commander of the city of Fiume. The National Council still existed as the representation of the Italian inhabitants, but in fact it accepted the leadership of D'Annunzio. In practice the January decree lost its force, because the main authority was not the Council, but the commander of Fiume who nominated his government (*Gabinetto di Comando*) with Giovanni Giurati as the chief. In January 1920 he was replaced by Alceste de Ambris.

On October 26, 1919 the elections of Municipal Council were won by the National Block supporting D'Annunzio and anexation to Italy. It is not clear (because of the contrary informations in literature), but we can presume, that after the elections two collective bodies represented the people of Fiume – *Consiglio Municipale* (with Ricardo Gigante as the mayor of the city) and *Consiglio Nazionale* (led by Antonio Grossich).

The annexation of Fiume to Italy, desired by D'Annunzio, his legionaries and Italians living in the region, was still impossible because of the position of the allied powers and the careful policy of the government in Rome. In that situation, on August 12, 1920, D'Annunzio proclaimed establishing the new state – *Reggenza Italiana del Carnaro* – The Italian Regency of Carnaro.

Constitution of the new state – called *Carta del Carnaro* – was prepared by Alceste De Ambris, remade by D'Annunzio and proclaimed by him on 30th of August. The poet was an author of some parts of the act which look strange in a document of this kind. They are rather lyric poetry then a juridical text – as an example we can take articles about music – 64 and 65.

Carta del Carnaro consists of introduction and 65 articles. In the introduction we find the confirmation of the will of annexation to Italy – due to the principle of self-determination of the people. In the articles of the constiution there were described the rights and duties of citizens and the authorities of the state. In this short report there is place only to mention the most original concepts and ideas.

Due to the constitution of Regency both sexes were equal. Women had electoral rights (article 1) and the right to choose the profession (article 12). We should remember that in Italy women were given electoral rights in 1946.

The social rights were guaranted. Every citizen had right to the primary education, the physical training, the minimal salary for work, the assistance in illness, disability and unemployment, the pension in the old age (article 8). All cit-

izens, also women, were obliged to military service (article 47). The state had to be secular, particularly the school (article 54).

Some articles differed this constitution from constitutions of liberal states. The ownership was defined as the social function, not as the absolute rule of person over the thing (article 9). In a few articles the importance of the productive labor was emphasized – it was described as the fundament of the state and the position of the citizen.

The right of people's legislative initiative, the people's veto and the citizen's right of petition were described in articles 56, 57 and 58. These institutions were constructed in such way, that it was very difficult to use them in practice.

The society of the Regency was to be organized in corporations, like it was later in the fascist Italy. Every citizen had to be a member of one of ten corporations, due to his profession or economical activity (articles 18 and 19) – for example the first one was for workers in the industry, agriculture, commerce and transport, to the fourth belonged employers. Every corporation was the juridical person, had its own consuls, own taxes, norms, songs, celebrations and heroes. Those organizations were also responsible for helping their members and watching over the discipline of work (article 20).

The Regency of Carnaro had no head of the state – like monarch or president. Only in the extraordinary situations (for example during the war) a commander (*il comandante*) was elected by the National Council (article 43). In the De Ambris' project of the constitution it was indicated that the commander is elected for no more than 6 months, but D'Annunzio changed this article, and it was only written that National Council had to fix the time for which the commander is elected.

The legislative power was in the hands of two bodies. The organization of the parliamentary work was described in a very specific way. Each of the chambers had its own competence – and in the limits of that competence it was making decisions alone, without cooperation with the second chamber.

The members of The Council of the Eminent (*Consiglio degli Ottimi*) were elected for 3 years in the general election, one deputy for thousand of voters. Seats were distributed according to the principle of proportional representation (articles 28 and 29). The Council of Provisors (*Consiglio dei Provvisori*) consisted of 60 members elected by the corporations for 2 years, also with the proportional representation of seats (articles 31 and 32). Both chambers met together in December as The Great National Council (*un Grande Consiglio Nazionale*) – articles 34 and 35.

The competence of each of these bodies was precised in the norms of the constitution (articles 30, 33 and 34). For example: legislation in the criminal and civil law belonged to The Council of the Eminent, in the commercial and maritime law to The Council of Provisors and in the financial and constitutional affairs to The Great National Council.

Council of seven rectors (*rettori*) was the executive power. Rectors were elected for only one year by each of both chambers and by The Great National Council. There was the first rector, who was chairman of this „government”, responsible for foreign affairs. He was elected by The Great Council (articles 35 and 36). Rectors weren't politically responsible to the chambers.

The system of the courts of the Regency was very complicated, with *La Corte della Ragione* as the supreme court. The most interesting element of this system were the labor courts; probably it was the first constitution which introduced this kind of courts (article 39).

The constitution of the Regency was never introduced in life because the existence of that state was very short. On November 12, 1919 Italy and Kingdom of Serbs, Croats and Slovenes signed the treaty of Rapallo. It was decided that the new independent State of Fiume would be created. In execution of the treaty Italian army invaded Fiume on December 24. After a few days of fight D'Annunzio and *Consiglio Nazionale* decided to surrender.

Because of the internal conflicts (between fascists and autonomists) The State of Fiume was unable to the normal constitutional life. Riccardo Zanella, who was elected the president, was forced to leave Fiume. In January 1924 the Yugoslav government, signing the treaty of Rome, agreed to the annexation of Fiume to Italy, what happened a few days later.

СУЧАСНИЙ СТАН БЮДЖЕТНОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ: ОСНОВНІ ПРОБЛЕМИ ТА ШЛЯХИ ЇХ ПОДОЛАННЯ

Синюк А. О., студентка

(Науковий керівник – д.е.н., професор Лисяк Л. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Бюджетна безпека держави є одним з найбільш важливих компонентів фінансової безпеки [1; 2]. Бюджетна безпека є необхідною умовою забезпечення позитивних зрушень у підвищенні соціального захисту населення, стимулювання структурних зрушень в економіці. Сьогодні бюджетна безпека нашої країни знаходиться під впливом значної величини дефіциту державного бюджету та загрозливих темпів зростання державного боргу, що обумовлює актуальність даного дослідження.

Відповідно до Методичних рекомендацій щодо розрахунку рівня економічної безпеки України, затверджених наказом Міністерства економічного розвитку і торгівлі України від 29 жовтня 2013 р. № 1277 “Про затвердження Методичних рекомендацій щодо розрахунку рівня економічної безпеки України” [4], бюджетна безпека – це стан забезпечення платоспроможності та фінансової стійкості державних фінансів, що надає можливість органам державної влади максимально ефективно виконувати покладені на них функції. Таким чином, бюджетна безпека є невід’ємною складовою фінансової безпеки та важливим фактором соціально-економічного розвитку, виступаючи індикатором ефективності реалізації бюджетної політики держави та функціонування всієї бюджетної системи.

Оцінимо рівень бюджетної безпеки України впродовж 2012–2016 рр. (табл.1).

Як свідчать показники бюджетної безпеки України, що представлені у табл. 1 майже всі вони відхиляються від встановлених порогових значень [3], однак таке відхилення у більшості випадків не є критичним. При цьому слід враховувати, динаміка показників бюджетної безпеки в нашій країні не є сталою. Зокрема, значне занепокоєння викликають показники відношення дефіциту (профіциту) державного бюджету до ВВП та відношення обсягу сукупних платежів з обслуговування та погашення державного боргу до доходів державного бюджету, оскільки значення саме цих індикаторів значно відхиляються від норми. При цьому необхідно зазначити позитивну динаміку практично всіх показників бюджетної безпеки України в 2016 р. порівняно з 2015 р., що пов'язано, в першу чергу, із пожвавленням економічної динаміки в країні та зменшенням витрат на погашення державного боргу. Водночас витрати на його обслуговування та дефіцит державного бюджету зросли, та склали 96310,7 млн грн (зростання на 12,4 %, порівняно з 2015 р.) й 83 694,0 млн грн (зростання на 10,2 %, порівняно з 2015 р.) відповідно.

Таблиця 1

Показники бюджетної безпеки України в 2012–2016 рр.

Показник, одиниця вимірювання	2012	2013	2014	2015	2016	Порогове значення, %
Відношення дефіциту державного бюджету до ВВП, %	3,79	4,45	4,98	2,28	2,94	Не більше 3–4
Дефіцит/профіцит бюджетних та позабюджетних фондів сектора загальнодержавного управління, % до ВВП	1,1	–0,5	–0,7	–3,2	–1,4	0
Рівень перерозподілу ВВП через зведений бюджет, %	35,0	34,3	33,4	34,6	35,1	Не більше 28
Відношення обсягу сукупних платежів з обслуговування та погашення державного боргу до доходів державного бюджету, %	25,5	33,0	45,3	65,2	38,1	Не більше 6

Джерело: розраховано автором за [3; 4].

Таким чином, стан бюджетної безпеки в Україні на сьогодні забезпечено не повною мірою. Для покращення ситуації необхідна невідкладна реалізація наступних заходів: взаємоузгодження видаткової та доходної частини державного бюджету, налагодження ефективної системи фінансо-

вого контролю за формуванням та використанням бюджетних коштів, оптимізація структури державного боргу, розробка стратегічного документу зміцнення фінансової безпеки України та її основних підсистем [2], а також здійснення моніторингу та прогнозування загроз та індикаторів фінансової безпеки загалом та бюджетної безпеки зокрема. Бюджетна безпека нерозривно пов'язана з бюджетною політикою в аспекті забезпечення платоспроможності держави у процесі збалансування доходів і видатків державного та місцевих бюджетів, а також ступеня її фінансової незалежності і здатності виконувати свої функції і завдання.

Список використаних джерел:

1. Зверук Л. А. Бюджетна безпека як важливий пріоритет розвитку бюджетної системи України / Л. А. Зверук, О. Г. Білик // Інтернаука. Серія: Економічні науки. – 2017. – № 2. – Режим доступу : http://nbuv.gov.ua/UJRN/mnjie_2017_2_8.

2. Лисяк Л. В. Сучасний стан та основні проблеми фінансової безпеки України / Л. В. Лисяк, Я. Ю. Подлужна // Ефективна економіка. – 2015. – № 12. – Електронний ресурс. – Режим доступу : <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=4690>

3. Офіційний сайт Міністерства фінансів України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.minfin.gov.ua>

4. Про затвердження Методичних рекомендацій щодо розрахунку рівня економічної безпеки України [Електронний ресурс] : наказ Міністерства економічного розвитку і торгівлі України від 29.10.2013 № 1277. – Режим доступу : http://cct.com.ua/2013/29.10.2013_1277.htm

ELECTRONIC TRADE AND TRANSPORT CONTROL SYSTEM

Marcell Benyus, BA Student

(Scientific adviser – lecturer Dr. Suba László)

(National University of Public Service, Budapest)

My presentation will be divided into two main parts.

In the first part I am going to introduce the main reasons of the establishment and how does it works in practice. The Electronic Road Goods Transportation Control System (EKAER) are effective in Hungary from 1 January! In order to curb VAT fraud, the Hungarian Parliament introduced the Electronic Road Goods Transportation Control System which will enable the actual movement of cargo to be tracked. The primary purpose of this system is to track the movement of goods transported by motor vehicles. This system can be expected to be connected to other databases; be used to check CMR notes (which is standardized document for cross-border transport of cargo by road); operate only within the borders of Hungary, however, it will have to be applied to transport to and from foreign countries as well.

The obligation to make submissions continues to refer to taxable supplies of goods transported by tolled vehicles (that is to say, vehicles with a total

weight larger than 3.5 tons) in public road transport in cases of 1) acquisition of goods from another Member State of the European Union to the territory of Hungary, 2) supply of goods from the territory of Hungary to another Member State of the European Union, and 3) first supplies of goods subject to taxation in domestic trade, to users other than end users.

Some humanitarian and military vehicles are exempt from the obligation.

How can the reporting obligation be fulfilled? The report must be made on the electronic platform of the EKAER system. The movement of the product will be tracked using the EKAER number provided by the platform. Each EKAER number is valid for 15 days.

The EKAER number identifies one consignment; which can consist of several products (forming a “product unit”); to the same client; transported by a specific vehicle (in a single journey); to a given place of delivery.

The EKAER system records the following data: EKAER number; The sender’s details; Address where loaded the goods; The recipient’s details; Delivery address; Detailed information of the products attached to the EKAER number: General designation, customs tariff number, gross weight, (for risky materials, hazard label), product article number; The registration number of the transporting motor vehicle; the date of arrival at the delivery.

Risky products: One of the proposals contained two major groups of risky products, risky foodstuffs and other risky products. Risky foodstuffs include different types of meat, flour, sugar and oil, while other risky products include commodity items such as a wide range of clothing items and building materials. When transporting risky products, the reporting party is obliged to provide a security deposit. The amount of the deposit is 15 percent of the net value of the goods. The deposit must be provided to a deposit account, or via a financial guarantee.

Taxpayers registered as qualified taxpayers or those that have been operating for at least two years.

What kind of legal consequences can be imposed for failing to fulfill the reporting obligation?

If the EKAER report is faulty, incomplete or contains false information, the default fine will be imposed (up to 40 percent of the value of the product)

Official sealing – sealing the package or the warehouse with an official stamp
Seizure – the authorities may confiscate the transported products, except with regard to perishable goods and livestock.

Minutes are taken up about the seizure and the seized goods may be impounded and removed from the premises

The second part of the presentation is going to show what kind of practical issues apparent in the system.

The cardinal point of the system is that to imports food product to European Union member state are allowing to lay out just the first announced storage site in Hungary. Those who marketed food from the EU or besides the EU territory must register themselves and the first storage location site in Hungary, where the goods are entered the storage.

Using the system will result in a significant amount of excess administrative obligations and costs, which would put law-abiding companies at a competitive disadvantage compared to foreign competitors.

If a Hungarian company imports cargo from another EU member state and does not receive the necessary information in time, it will not be able to record the transport in the EKAER system, which can lead to problems. Since the law will only apply in Hungary, it is uncertain whether other EU member states will provide the necessary information accurately and at the right time.

In my opinion in the near future the main aim will be to coordinate the registration of the authorities. In order to control VAT fraud, the cooperation is necessary. Not only is VAT fraud damaging to public finances, it is also damaging to the bona fide business community. This is why we tackle VAT fraud so vigorously to prevent it from happening and put a stop to it as soon as we can. Estimated €5bn a year is lost in tax revenues as many import firms illegally underdeclare value of goods arriving in EU.

МІЖНАРОДНИЙ ДОСВІД РЕФОРМУВАННЯ КАДРОВОЇ ПОЛІТИКИ ТА ЙОГО ЗАСТОСУВАННЯ В УКРАЇНІ

Шрамко М. Р., студент

(Науковий керівник – к.держ.упр., доцент Брус Т. М.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Для успішної реалізації програми реформування державної служби важливим є перейняття прогресивного досвіду інших країн. А, отже, ми вважаємо необхідним розгляд міжнародного досвіду удосконалення управління персоналом в системі державної служби через вплив на основні форми роботи з кадрами: механізм підбору та розстановки кадрів, їх професійна підготовка, адаптація та перепідготовка, кар'єрний розвиток посадовців та оцінювання їх діяльності.

Проблеми, які існують в системі державної служби, навіть з урахуванням процесу її реформування, полягають у тому, що на різних рівнях влади відсутня програма дій щодо розвитку персоналу, а кадровий процес зводиться до здійснення контролю за негативними проявами в роботі з персоналом, причинами виникнення конфліктів. Характерною є відсутність висококваліфікованих кадрів, мотивації до праці посадовців, засобів діагностики кадрової ситуації, оцінки праці та персоналу, прогнозу кадрових потреб тощо [1, 1].

Одним із наочних прикладів міжнародного регулювання, формування та реформування кадрової політики можна назвати програму SIGMA (Support for Improvement in Governance and Management – Програма підтримки вдосконалення врядування та менеджменту) – один з аналітичних центрів Європейського Союзу, створений в 1992 р. за ініціативи Організації економічного співробітництва та розвитку та Європейського Союзу. Метою започаткування цієї програми стала потреба надання допомоги країнам Центральної та Східної Європи в модернізації їх систем державного управління [2].

Допомога програми SIGMA у сфері модернізації системи державної адміністрації може надаватися шляхом:

- здійснення аналізу адміністративних структур;
- розробки та впровадження реформ адміністративної системи;
- здійснення аналізу запропонованих законопроектів та програм;
- організації навчання та обміну інформацією;
- підготовки планів технічної допомоги.

Програма SIGMA відіграє ключову роль у підготовці країн-кандидатів до вступу до ЄС та у підтримці реформ державного управління та визначенні їх пріоритетів.

Основні сфери діяльності даної програми:

- стратегічні рамки реформи державного управління;
- розроблення політики та її координація;
- державна служба та управління персоналом;
- підзвітність;
- надання послуг;
- управління державними фінансами, державними закупівлями і зовнішній аудит.

Відповідно до Концепції адаптації інституту державної служби в Україні до стандартів Європейського Союзу [3], пріоритетні напрями реформування і модернізації державної служби до стандартів Європейського Союзу:

- вдосконалення правових засад функціонування державної служби;
- реформування системи оплати праці державних службовців;
- встановлення порядку надання державних послуг та вдосконалення нормативного регулювання вимог професійної етики державних службовців;
- вдосконалення та підвищення ефективності управління державною службою;
- професіоналізація державної служби.

Оцінювання діяльності державних службовців має відбуватися на основі принципів управління з орієнтацією на досягнення очікуваних результатів, (інколи називають, управління діяльністю на основі її результатів, *performance management*). Вимоги результативності, ефективності, прозорості, справедливості (недискримінаційності/рівного ставлення), професіоналізму, об'єктивності є визначальними для проведення оцінювання у країнах ЄС.

Отже, на нашу думку, розробка підзаконних нормативно-правових актів, реалізація закладених в законах України норм, що регулюють питання кадрової роби та системи державної служби в цілому мають ґрунтуватись на системному підході до відбору, підбору найму, розстановки, навчання, підвищення кваліфікації, ротатії, оцінки кадрів, враховуючи професійну діяльність й особливості особистості, інноваційність інформаційно-технічного розвитку, принципи державної служби та прогресивний міжнародний досвід.

Список використаних джерел:

1. Золотарьов В. Ф. Зарубіжна практика управління кадровими процесами в органах влади [Електронний ресурс] / В. Ф. Золотарьов // Державне будівництво. – 2014. – № 1. – Режим доступу : http://nbuv.gov.ua/UJRN/DeBu_2014_1_24
2. Support for Improvement in Governance and Management [Електронний ресурс] // Офіційний сайт SIGMA. – Режим доступу : <http://www.sigmaweb.org>
3. Про Концепцію адаптації інституту державної служби в Україні до стандартів Європейського Союзу [Електронний ресурс] : Указ Президента України від 05.03.2004 № 278/2004. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/278/2004>

HISTORY OF THE HUNGARIAN CUSTOMS ADMINISTRATION (BEGINNING-2017)

Zoltán Nagymihály, BA Student

(Scientific adviser – lecturer Adrienn Magasvári)

(National University of Public Service, Budapest)

In my presentation I am introducing the history of the Hungarian Customs Administration from the beginning till nowadays.

My presentation is divided into two parts. The first part is starting with the managing customs duties in the Hungarian Kingdom from 1000 BC till 1867, then in the second part I'm continuing with the establishing of the Hungarian royal finance guard in 1867.

At the beginning (around 1000 BC) levying customs duties related closely to levying taxes. Acts of St. István I. and St. László I. determine tithes service. The tithes was controlled by bailiffs. First data reporting about levying customs duties may be read in the decree of Könyves Kálmán, we may speak about regular use of customs since the holy wars.

Eightieth, the border customs duty appears in the customs tariff of King András II. in 1212. In 1405 King Zsigmond ordered to pay thirtieth part of the value of exported and imported goods, so the border customs duty changed to thirtieth from eightieth. That time The thirtieths, collectors of foreign trade customs duties were also charged with tasks beyond customs clearance.

In 1829 Ferdinánd I. established border guard for guarding and supervising the external customs borders of the Empire in order to supervise the service of border and trade customs offices and to repress smuggling.

In 1835 excise guard was established for controlling of sugar factory, distillery and brewery. In 1843 by joining the border guard the imperial and royal finance guard was established which was subordinated to the Court Chamber, headed by a central inspector. The finance guard's tasks of that time were following: fighting black market and excise contraventions, help competent offices in their proceedings, preventing suspicious persons and the ones having no certificate entering the country.

In 1848 court chamber's name changed to imperial-royal ministry of finance. As achievement of the Hungarian civil revolution of 1848 the minister of finance take over the cases in competence of the Hungarian treasury, the managing of treasury and crown lands, mints, mines, thirties, customs, fees and taxes.

In 1850 the organization of fiscal guard was started, its task was to control indirect taxes (tax of wine, sugar, meal, beer and spirit), state monopoly (tobacco, gunpowder, saltpetre) and excises (stamp and right fee, hall-mark, border, customs, lottery, post and salt fee). Beyond these it performed border policing and investigation of excise cases, furthermore it was involved in averting natural disasters and stopping dangerous persons.

From 1867 till recent days.

The Compromise between Austria and Hungary was confirmed by Act nr. XII. of 1867 which provided sovereignty for Hungary, so the attribute "imperial-royal" was cancelled in the public administration and the attribute "Hungarian royal" and the Hungarian language became official.

Lord Menyhért Lónyay, minister of finance of the Hungarian government established the Hungarian royal finance guard in his order on 10th March 1867.

The organization was based on finance guard platoons headed by an examiner or a chief guard. The finance guard district headed by a guard or a deputy guard managed the platoon. A financial guard or financial inspector as a finance guard assistant supervised the districts, whose competence covered more counties. Central finance guard chief inspectors supervised the finance guard's organs. Main task of the finance guard was to stop smuggling and violation of fiscal laws and rules.

During the First World War the state border was under military surveillance, therefore the tasks of border platoons of the finance guard increased. In the 1930's customs and border guard services tasks have been separated, and a customs investigation group has been established to perform data collection and organize observation service. At the end of the decade the tasks of finance guard and central customs directorate has been increased by reannexations. After entering the Second World War strict wartime economy has been introduced to provide state revenues so extending the finance guard's tasks has been continued.

After the war the reorganization of economic life, the rehabilitation of the public administration, the settlement of the competence of customs and finance guard's service have been started.

An important step in the organization's life was accepting on 15th December 1950 in Brussels the international agreement on Customs Cooperation Council, which Hungary has also joined.

On 23rd March 1950 the national general directorate of finance guard (OPF) was established. In 1953 the customs guard performing customs related cases was separated from finance guard's organization, of which general directorate (VOP) was subordinated to ministry of foreign affairs.

In 1963 VOP was dissolved and customs general directorate was established and replaced under the supervision of the ministry of finance. The Na-

tional Directorate of Finance and Customs Guard was established by merging the customs general directorate and OPF.

From the beginning of the 1990's the economy's structure has been changed, several entertainments have been established and that had influence on the organization's life by changing its scope of duties.

The Customs and Finance Guard bears a more significant part than ever in the economy in the field of control because its role has not changed during centuries, its primary task is to perform state incomes and to protect state budget interests.

On 1st of Mai 2004 Hungary has joined into the European Union. The entire structure of the Customs and Finance Guard was reorganized in seeking to perform the working more effectively. The border control by Customs and Finance Guard has ended in the EU common borders.

In 2011 the Customs and Finance Guard reached a significant milestone. The National Tax and Customs Administration was established by Act nr. CXXII. of 2010 with the integration of Customs and Finance Guard and Tax and Financial Control Administration. The different divisions of tax and customs after the integration started working collaboratively.

ПРОГНОЗУВАННЯ СУМИ ВАЛОВИХ СТРАХОВИХ ПРЕМІЙ ЗІ СТРАХУВАННЯ ЖИТТЯ НА СТРАХОВОМУ РИНКУ УКРАЇНИ ЗА ДОПОМОГОЮ ЕКОНОМЕТРИЧНИХ МЕТОДІВ

Вербицька К. С., студентка

Малоок І. А., студентка

(науковий керівник – к.ф.-м.н., доцент Рудянова Т. М.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Страховання життя є стратегічно важливим для економіки будь-якої країни, оскільки не лише забезпечує страховий захист окремих громадян, звільнюючи таким чином державний бюджет від фінансування певних статей витрат, пов'язаних із соціальними проблемами, а й сприяє інвестиційному розвитку держави шляхом акумуляції значних фондів грошових коштів населення у вигляді страхових резервів та подальшого їх розміщення у різних галузях економіки.

Згідно з Законом України “Про страхування” страхування життя є видом особистого страхування, який передбачає обов'язок страховика здійснити страхову виплату згідно з договором страхування у разі смерті або дожиття застрахованої особи до закінчення стр. дії договору страхування та (або) досягнення застрахованою особою визначеного договором віку [1].

У зв'язку з вищесказаним виникає необхідність прогнозування суми валових страхових премій зі страхування життя на страховому ринку України для визначення суми коштів потенційних інвестицій у вітчизняну економіку.

Для прогнозу будемо прямолинійну регресійну модель на основі статистичних даних страхового ринку України стосовно валових страхових премій зі страхування життя у 2002–2015 рр. (рис. 1):

$$\hat{y} = 190,49x - 381558,40$$

де x – рік;

y – валові страхові премії зі страхування життя.

Перевіривши існування тренду в часовому ряді за допомогою методу Фостера–Стьюарта, виявлено, що за критерієм Стьюдента з ймовірністю 0,95 гіпотеза про відсутність тренду відхиляється, оскільки розрахункові значення більші за табличне: $t_p^1 > t_\alpha$ ($4,2 > 2,2$), $t_p^2 > t_\alpha$ ($6,2 > 2,2$).

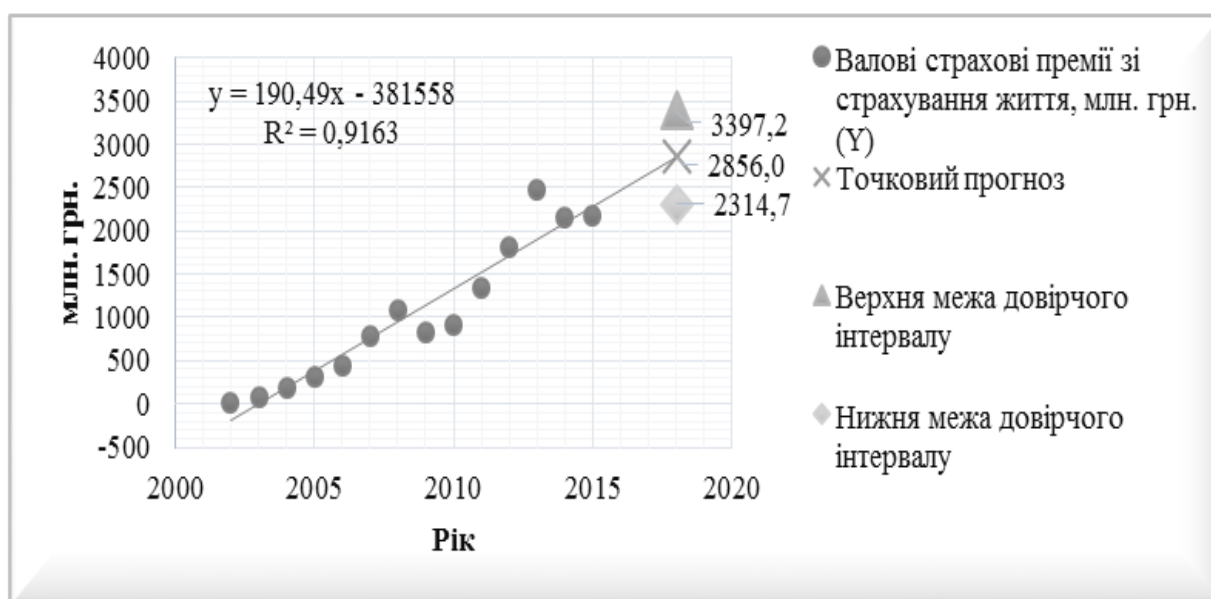


Рис. 1. Графічна інтерпретація прогнозу суми валових страхових премій зі страхування життя на страховому ринку України в 2018 р.

За критерієм Фішера модель адекватна з надійністю 95 %, оскільки $F_r = 131,4 > F_{кр} = 4,7$; за критерієм Стьюдента параметр $b_1 = 190,5$ з надійністю 95 % статистично значимо відрізняється від нуля, оскільки $|t_{b_1}| = 11,5 > t_{кр} = 1,8$.

У результаті дослідження спрогнозовано суму валових страхових премій на 2018 р.: точкова оцінка прогнозу становить 2855,97 млн грн, нижня межа довірчого інтервалу – 2314,74 млн грн, верхня межа довірчого інтервалу – 3397,20 млн грн. Тобто, на основі побудованої моделі з похибкою 5 % можна стверджувати, що сума валових страхових премій зі страхування життя на страховому ринку України у 2018 р. знаходитиметься в межах від 2314,74 млн грн до 3397,20 млн грн [3; 5].

Сума страхових премій зі страхування життя в Україні має тенденцію до зростання, але її частка по відношенню до номінального ВВП досить не значна: у 2015 р. даний показник становив 0,11 % (у 2014 р. – 0,14 %). Натомість, у Чехії, Угорщині та Польщі ринок страхування життя становить близько 1–2 % від ВВП, у США – 4–5 %, в Японії – 8–9 % [2; 4; 5].

Розвиток українського ринку страхування життя стримують такі фактори, як: низький рівень страхової культури та платоспроможності населення, недостатня поінформованість громадян про поліси пенсійного страхування, а також політична нестабільність в країні.

Узагальнюючи вищесказане, робимо висновок, що страхування життя може стати потужним джерелом інвестицій у разі, якщо населення країни вільні грошові кошти та заощадження направить в довгострокове страхування, збільшивши таким чином суму валових страхових премій, та у разі, якщо держава забезпечить належні умови для розвитку страхового ринку в цілому.

Список використаних джерел:

1. Про страхування [Електронний ресурс] : Закон України від 07.03.1996 № 85/96-ВР за редакцією від 01.01.2017. – Режим доступу : <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/85/96-%D0%B2%D1%80>

2. Валовий внутрішній продукт України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://index.minfin.com.ua/index/gdp>

3. Наконечний С. І. Економетрія : підручник / Наконечний С. І., Терещенко Т. О., Романюк Т. П. – 3-тє видання, доп. та перероб. – К. : КНЕУ, 2004. – 520 с.

4. Орлова О. В. Організація та перспективи розвитку страхування життя в Україні / О. В. Орлова // Вісник соціально-економічних досліджень. – 2013. – Вип. 1 (48). – С. 384–390.

5. Статистика страхового ринку України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://forinsurer.com/stat>

ОСНОВНІ ТЕНДЕНЦІ РОЗВИТКУ ЕКСПОРТУ В УКРАЇНІ

Юнак С. В., студент

(Науковий керівник – к.т.н., доцент Мормуль М. Ф.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Товари українського виготовлення все більше і більше розповсюджуються по світу: олія, насіння, молоко, гречка, автомобільні запчастини та навіть дошки для серфінгу. Всього і не перелічити. Угода України з ЄС дала можливість вітчизняним виробникам значно збільшити свою присутність в асортименті європейських магазинів.

Загалом, українські товари можна придбати майже у 200 країнах світу. Серед них не лише промислові та продуктові, а й навіть твори мистецтва та літаки. Істотне збільшення експорту товарів у січні (на 52,7 %) обумов-

лене як низькою базою у порівнянні з минулим роком, так і нарощуванням обсягів експорту в основних групах товарів. До країн Євросоюзу Україна експортує близько третини товарів, друге місце займає – Росія, далі – Туреччина, Єгипет, чимало країн колишнього Радянського Союзу, а також США.

“Україна достатньо сильна тим, що в людей є інженерна освіта, інженерне бачення. Ми можемо більше нарощувати експорт високотехнологічних товарів і виробляти їх тут. Наприклад, літаки “Антонов”, двигуни, турбіни, запчастини до спеціальних реактивних виробів, помпи. Скажімо, у Єгипті в багатьох містах і селищах по 20 років працюють українські помпи і насоси без відповідного обслуговування з боку України. Потрібно проїхатися по цих місцях і сказати, що ми й далі виробляємо ці помпи, ці насоси. І це означає, що це є наш ринок”, – сказала заступник Міністра економічного розвитку і торгівлі України Наталія Микольська.

За кордоном досить велика конкурентноспроможність українських продуктів харчування, товарів машинобудівної галузі, продукції легкої промисловості. Наприклад, запчастини до автомобілів, які використовують чимало автомобілебудівників у Європі. Для того аби збільшити продаж товарів за кордон, Україні потрібна система державної підтримки експорту, а також загальна промоція бренду “Зроблено в Україні”. На полицях європейських супермаркетів досить багато товарів не під українськими брендами, а під так званими “private label” – під маркою цього супермаркету, але продукція виготовлена в Україні. Просування наших товарів – ще один спосіб і іноді достатньо прибутковий. Українська олія, українське печиво, українські соуси й кетчупи продаються по всьому світу під так званими “private label”. Для них це є достатньо вигідно, як перший крок для заходження на цей ринок. Ця частина нашого експорту приносить нам достатньо значну частину валютного прибутку. В багатьох випадках експорт товарів до ЄС майже автоматично прокладає експорт і до інших країн.

Рекордсменом по експорту стає м’ясо птиці і субпродуктів, а також свинини. У січні–лютому 2017 р. Україна експортувала 31,73 тис. т м’яса птиці і субпродуктів, що на 45,4 % більше, ніж за аналогічний період 2016 р. Про це повідомила прес-служба ДФС. За даними служби, у грошовому обчисленні експорт цієї продукції збільшився на 37,8 % – до \$39,75 млн. Крім того, за інформацією ДФС, експорт свинини за підсумками січня–лютого 2017 р. порівняно з відповідним періодом 2016 р. зріс на 56,7 % – до 1,13 тис. т. Цієї продукції було поставлено на суму \$2,11 млн проти \$1,07 млн за січень–лютий 2016 р.

У 2016–2017 маркетинговому році експорт цукру виріс у 33 рази в порівнянні з минулим роком – до 344 тисяч тонн. Про це заявив міністр аграрної політики і продовольства України Тарас Кутовий. Аграрії виростили не тільки добрий, а й якісний товар цукрових буряків. Покращення якості сировини дозволило в поточному сезоні отримати 6,9 тонн цукру з одного гектара, що в три рази більше, ніж в 2010 р. “На 25 % до попереднього року збільшилися площі під цукровими буряками, на 30 % – виробництво цук-

рової сировини, на 40 % – виробництво цукру. Така динаміка вражає, якщо говорити про світову практику”, – зазначив глава аграрного міністерства.

У перший місяць 2017 р. підвищення світових цін на метали сприяло нарощуванню обсягів експорту чорних і кольорових металів на 70,1 %. Значне розширення поставок зернових культур відбилося річним зростанням експорту продовольчих товарів на 55,4 %, що забезпечило половину зростання загального експорту. Значним також було зростання експорту продукції машинобудування – 34,3 % рік до року, тоді як річні обсяги експорту хімічної продукції скоротилися на 8,7 %.

Україна увійшла в трійку країн, які найбільше експортують аграрну продукцію на ринки Європейського союзу. Спостерігається позитивна тенденція в торгівлі з ЄС. За загального падіння українського експорту темпи експорту в ЄС зростають. І цей рівень зростання склав уже 3 %. Україна ввійшла в ТОП-3 країн, які фактично годують ЄС, тобто постачають агропродукцію. Обертів набирає й експорт продукції легкої промисловості, близько 80 % експортних товарів цього сегменту виробництва продаються на ринках ЄС.

У 2016 р., з початком тимчасового застосування Угоди про асоціацію між ЄС і Україною, український експорт до Євросоюзу виріс. Це засвідчують дані Державної служби статистики, повідомляє Представництво ЄС в Україні. “І навіть не дивлячись на те, що це зростання поки залишається незначним, воно показує, що Угода, а особливо створення поглибленої і всеосяжної зони вільної торгівлі, приносить користь Україні”, – йдеться в повідомленні.

У 2016 р., після двох років падіння торгівлі через зовнішньої агресії, глобального зниження цін на сировину і потужної економічної кризи, експорт з України в ЄС знову почав зростати – до 3,7 % (в цілому до \$13,5 млрд). Євросоюз на даний час є найбільшим партнером України по експорту: його частка склала 37,1 % загального експорту України в 2016 р. (експорт з України в Росію становить лише 9,9 % від загальних обсягів).

ПРОБЛЕМИ ФОРМУВАННЯ ОФІЦІЙНОГО ВАЛЮТНОГО РЕЗЕРВУ В УКРАЇНІ

Бабак К. О., студент,

Локота О. О., студент

(Науковий керівник – к.е.н., доцент Павлова К. І.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Золотовалютні резерви – це запаси золота й грошові ресурси, номіновані у вільно конвертованій валюті, що є власністю держави і призначені для забезпечення та вирішення особливо важливих проблемних завдань, що постають перед державою. Необхідність розробки низки нормативно-правових актів та знаходження економічних шляхів, на основі яких уряд і НБУ зможуть нарощувати золотовалютний запас країни є достатньо важливим фактором економічної безпеки країни.

Як свідчать дані табл. 1, обсяг золотовалютних запасів України є катастрофічно малим та потребує негайного збільшення (табл. 1).

Таблиця 1

Розмір золотовалютних запасів України у 2014–2016 рр. [1]

Рік	Сума, млн дол. США	Відхилення від попереднього року	
		млн дол. США	%
2014	7533,3	-12 882.4	-63.10 %
2015	13300,0	+5766.7	+76.55 %
2016	15539,3	+2239.3	+16.84 %

За даними МВФ, на 31 грудня 2016 офіційні резервні активи України становили 15539,3 млн доларів США. Отже, бачимо, що є нагальна потреба поповнення резервів нашої країни. Як відомо, формування офіційних валютних резервів будь-якого центрального банку відбувається за рахунок таких основних джерел як: 1) золото та дорогоцінні метали; 2) профіцит торговельного балансу; 3) залучення фінансових інституцій; 4) іноземні інвестиції; 5) встановлення валютних обмежень. Розглянемо можливі варіанти для умовно швидкого поповнення золотовалютних резервів України.

Одним із способів поповнення резервів є купівля золота та металів за межами країни. Однак девальвація національної валюти не дозволить закупати дорогоцінні матеріали у достатніх кількостях.

За даними НБУ, дефіцит поточного рахунку платіжного балансу в 2016 р. зріс до 3,4 млрд дол. США (3.6 % від ВВП) порівняно з 186 млн дол. США (0.2 % від ВВП) у 2015 р. Темпи падіння експорту товарів та послуг становили 4,1 % (у 2015 р. – 26,9 %), імпорт зріс на 3,9 % (у 2015 р. імпорт скоротився на 29,2 %). У грудні 2016 р. дефіцит поточного рахунку становив 292 млн дол. США. Експорт товарів зріс на 9,2 % (у листопаді – 15,4 %), водночас відбулося суттєве зростання імпорту товарів – на 36,0 % (у листопаді – 18,1 %). Експорт товарів за рік скоротився на 5.2 % (у 2015 р. – на 29,9 %) і становив 33,6 млрд дол. США [1]. Отже, спостерігається тривале зниження економічної активності країни.

Водночас економічна та політична нестабільність у країні спричинила вплив капіталу за фінансовим рахунком платіжного балансу. Тому, поповнити золотовалютні резерви країна у найближчий час не зможе і за рахунок третього та четвертого джерел. Єдиним кредитором для України залишається МВФ. Загальний обсяг залучених за роки незалежності кредитів – 29,5 млрд дол., які повинні бути направлені на поповнення золотовалютного резерву, але до резерву було направлено лише частину позики.

Не очікує сьогодні Україна й на значне зростання притоку прямих іноземних інвестицій (табл. 2).

Таблиця 2

Прямі іноземні інвестиції у 2014–2016 рр., млн дол. США [2]

Рік	ППІ в Україну	ППІ з України	Сальдо
2014	410	111	+299
2015	2961	-51	+3012
2016	3130	6	+3124

Щодо останнього джерела поповнення золотовалютних резервів, то воно також сьогодні є проблематичним. НБУ влітку встановив норматив обов'язкового продажу валютної виручки у розмірі 65 %, проте така норма не дала позитивного результату та суттєвих притоку до золотовалютного запасу, як і попередні встановлення на рівні 100 % та 75 %.

Підсумовуючи зазначене вище можна сказати, що в Україні сьогодні практично вичерпані джерела поповнення золотовалютних резервів Національного банку України. Серед основних джерел найбільш доступним для України залишається позики від МВФ.

Отже, необхідність формування та підтримання оптимального рівня золотовалютних резервів є вкрай важливою умовою захисту економіки від розповсюдження на її фінансові ринки епідемії валютно-фінансових криз з інших країн. Україні необхідно розробити відповідне законодавство, за допомогою якого буде сформований оптимальний рівень золотовалютного резерву, сформувані важелі для ефективного управління ним, а також розробити міцну базу для поживлення економічної активності в країні на основі використання сучасних інструментів регуляторної політики. Потрібно провести чітке розмежування між товарами, які країна вимушена імпортувати, та між товарами, які країна спроможна виготовляти сама (наприклад, продукція легкої промисловості), і відмовитись від значної частини імпорту цих товарів. Це стане основою для становлення економіки країни та її подальшого процвітання.

Список використаних джерел:

1. Офіційний сайт Національного банку України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://bank.gov.ua>
2. Офіційний сайт Міністерства фінансів України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://index.minfin.com.ua/index/assets>

ДЕТЕРМІНАНТИ ЕКОНОМІЧНОЇ ЗЛОЧИННОСТІ ЯК РИЗИК ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ДЕРЖАВИ ТА МЕХАНІЗМИ ЇХНЬОЇ ПРОТИДІЇ

Барановський Н. А, студент

(Науковий керівник – д.держ.упр. Борисенко О. П.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Перехід України до ринкової економіки, розвиток підприємництва, захоплення конкуренції, розширення зовнішньої торгівлі сприяли створенню нових підходів для злочинної діяльності у сфері економіки. У даному виді злочинів з'являються більш складні та віртуозні способи вчинення, підвищується їх суспільна небезпечність. Для ефективнішої боротьби з таким явищем необхідно знати чинники, які призводять до його виникнення [2].

Серед українських вчених до дослідження цього аспекту звертались такі вчені, як Л. В. Бертовський, В. Т. Білоус, А. Ф. Волобуєв, О. М. Джужа, О. Г. Кельман, А. Г. Корчагін, Г. А. Матусовський, В. А. Образцов, М. М. Олашин, П. С. Яні та ін.

Причинний комплекс економічної злочинності охоплює досить широке коло детермінантів як за власним походженням, так і за механізмом впливу на злочинність. За останньою ознакою їх доцільно розподілити на загальні (опосередкованого впливу) і спеціальні (чинники безпосередньої дії). Загальні фактори впливають на кримінальну ситуацію у цілому. З огляду на це, кримінологами визначені такі групи чинників: соціально-економічні, нормативно-правові та організаційно-управлінські [1].

Соціально-економічні чинники – це комплекс історично мінливих негативних явищ в економічному житті суспільства, які, з одного боку, формують певний рівень економіко-правової свідомості людей, а з іншого – створюють у сфері виробництва, розподілу і обміну матеріальних благ умови для реалізації їх життєвих потреб у матеріальному забезпеченні злочинним шляхом. Фактори економічної злочинності лежать, насамперед, в економічних відносинах соціальної системи, її суперечностях, незбалансованості господарського механізму, дефектах і недоліках економічного планування, а також в існуючій системі розподільчих відносин.

Соціально-економічними детермінантами економічної злочинності є соціально-економічна криза в державі, втрата історичних традицій і моральних норм, в основі яких – повага до приватної власності, чесного заробітку, відкритого перед державою бізнесу. Натомість: великий податковий тиск, високий рівень тіньової економіки, пасивне ставлення держави до існування кримінальної “верхівки”, значний рівень корупції і хабарництва, відсутність прозорості і чесної конкуренції.

Недоліки правового регулювання економічних відносин є одним із визначальних факторів стійкого криміногенного економічного розвитку. До них необхідно віднести, насамперед, недосконалість законодавчої бази та інших нормативних актів, які регулюють як діяльність суб'єктів госпо-

дарювання, так і діяльність правоохоронних і контролюючих органів. Правові заходи, що регулюють економічні відносини, якщо вони не відповідають завданням соціально-економічного розвитку суспільства і вимогам об'єктивних економічних законів, мають великий зворотний вплив на криміногенну ситуацію [1].

До організаційно-управлінських чинників, що зумовлюють економічні злочини, належать недоліки функціонування механізму державного управління економічними процесами та формування його апарату, здійснення контрольних-розпорядчих функцій без урахування їх економічної доцільності й завдань профілактики економічної злочинності. Існування цієї групи детермінант, передусім, пов'язано з недоліками діяльності правоохоронних і контролюючих органів, зокрема щодо їх структурної побудови та організації роботи, виконання ними основних і додаткових функцій, підготовкою і розстановкою кадрів тощо [1].

З огляду на вищесказане пропонуються наступні механізми протидії економічній злочинності:

- слід проводити організаційні профілактичні заходи, які мають бути спрямовані на вдосконалення діяльності державного управлінського персоналу на засадах економічної раціональності, підвищення ефективності роботи контрольних-ревізійних органів, удосконалення систем економічного обліку і звітності;

- у системі заходів профілактики економічної злочинності дієвим заходом є організаційно-правовий контроль, що містить різні види контролю: парламентський, відомчий, конституційний, громадський, контроль партій, трудових колективів, а також окремих громадян;

- вдосконалення чинного законодавства як нейтралізація нормативно-правових чинників економічної злочинності має бути спрямоване на: забезпечення економічних прав людини і суб'єктів господарювання; встановлення загальнообов'язкових правил поведінки на ринку для всіх господарських і управлінських структур; запровадження чіткої системи економічних санкцій для органів державного управління, юридичних та фізичних осіб за порушення законодавства.

Отже, удосконалення законодавства щодо економічних відносин, підвищення рівня життя населення та удосконалення механізму державного управління економічними процесами призведуть до зменшення рівня тіньової економіки.

Список використаних джерел:

1. Джужа О. М. Профілактика злочинів [Електронний ресурс] : підручник / О. М. Джужа, В. В. Василевич, О. Ф. Гіда та ін. ; за заг. ред. докт. юрид. наук, проф. О. М. Джужи. – К. : Атіка, 2011. – Режим доступу : <http://westudents.com.ua/glavy/68809-sotsalno-ekonomchn-determnanti.html>

2. Олашин М. М. Економічна злочинність: причини поширення і шляхи подолання / М. М. Олашин // Європейські перспективи. – 2015. – № 7. – С. 102–106.

МЕТОДИ УПРАВЛІННЯ КРЕДИТНИМ РИЗИКОМ КОМЕРЦІЙНОГО БАНКУ

Вербицька К. С., студентка

(Науковий керівник – к.е.н., доцент Губа М. О.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Банківські установи є важливою ланкою фінансової системи України, від їх ефективного функціонування залежить загальний розвиток економіки країни та добробут населення.

Банки повинні управляти кредитним ризиком таким чином, щоб отримувати максимально можливий прибуток, одночасно намагаючись максимально знизити ризик, безпосередньо пов'язаний з механізмом надання і погашення банківських кредитів. Це говорить про те, що розробка надійної системи захисту від кредитного ризику є дуже актуальним питанням.

Кредитний ризик – це імовірність часткової або повної втрати банком суми кредиту та процентів за користування кредитом або отримання доходу на вкладений капітал унаслідок впливу факторів зовнішнього та внутрішнього походження [1, 205].

Слід зазначити, що механізм управління кредитним ризиком включає наступні етапи: розробку кредитної політики; управління кредитним портфелем; управління процедурою кредитування. При цьому останній етап включає створення кредиту, його схвалення, управління кредитом та закриття кредиту [2, 248].

Нажаль, закриття кредиту не завжди означає повну його виплату комерційному банку, адже завжди існує ймовірність простроченої заборгованості за кредитом у зв'язку з впливом таких факторів, як економічна та фінансова криза, інфляція, політичний ризик тощо.

Динаміка частки простроченої заборгованості за кредитами у загальній сумі кредитів за 2008–2016 рр. представлена на рис.1.

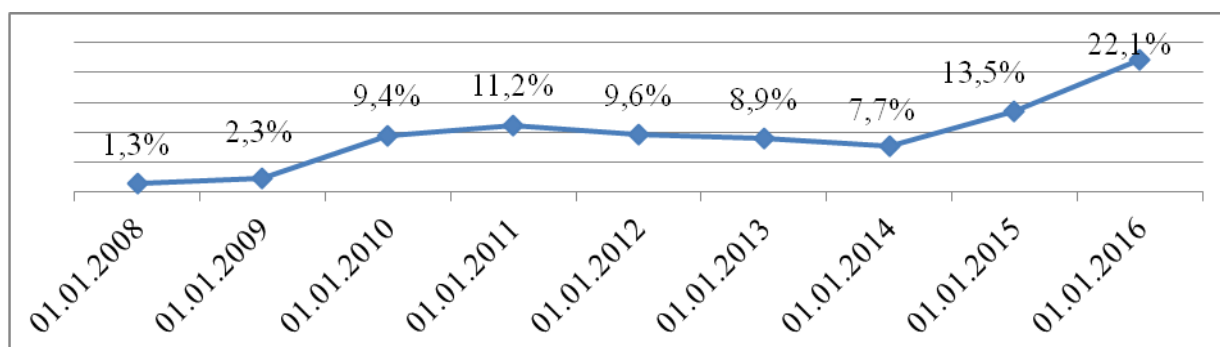


Рис.1. Динаміка частки простроченої заборгованості за кредитами у загальній сумі кредитів (побудовано за матеріалами [3])

Із динаміки частки простроченої заборгованості видно, що рівень простроченої заборгованості на початку 2016 р. у 17 разів більший, ніж на по-

чатку 2008 р., що доводить необхідність вдосконалення управління кредитними ризиками комерційних банків.

Існують різні методи зниження кредитного ризику. Серед них виділяють такі: оцінка кредитоспроможності клієнта (наприклад, бальна оцінка позичальника); зменшення розмірів кредитів, що надаються одному позичальнику; страхування кредитів; залучення достатнього забезпечення; надання дисконтних позичок [2, 248].

На нашу думку, використання даних методів дозволить комерційному банку мінімізувати кредитні ризики, а отже – зменшити ймовірність отримання збитків від кредитних операцій.

Ми вважаємо, що для ефективного управління кредитними ризиками необхідно:

- використовувати принципи зважених ризиків та поділу ризиків;
- здійснювати систематичний аналіз фінансового стану клієнтів;
- проводити детальний аналіз платоспроможності і кредитоспроможності банку;
- здійснювати рефінансування кредитів;
- впроваджувати політику диверсифікації;
- страхувати кредити і депозити;
- застосовувати застави;
- застосовувати реальні персональні і “уявні” гарантії.

Із вищевикладеного можна зробити висновок, що банківська діяльність в умовах ринкової економіки неминуче пов’язана з ризиком, який ймовірний при виконанні будь-яких операцій банку.

Ураховуючи вищезазначене, можемо дійти висновку, що кредитна політика комерційного банку є базою для здійснення кредитної діяльності. Вона має гармоніювати із загальною концепцією розвитку банку, що дає можливість якомога ефективніше здійснювати кредитну діяльність на фінансовому ринку. В умовах, коли частка простроченої заборгованості за кредитами залишається доволі високою, комерційні банки мають приділяти значну увагу саме управлінню кредитними ризиками. Це сприятиме мінімізації втрат від здійснення кредитних операцій та дозволить банківським установам у повній мірі реалізувати себе на фінансовому ринку.

Список використаних джерел:

1. Косова Т. Д. Система управління кредитними ризиками банку / Т. Д. Косова, Є. М. Поздняков // Торгівля і ринок України. – 2013. – № 35. – С. 201–211.

2. Квасницька Р. С. Управління кредитними ризиками в банківській системі / Р. С. Квасницька, Н. В. Кунда // Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки. – 2011. – № 6. – Т. 2. – С. 245–249.

3. Офіційний сайт Національного банку України [Електронний ресурс] – Режим доступу : https://bank.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=34661442&cat_id=34798593

ОКРЕМІ ПИТАННЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЕКСТРАДИЦІЇ ОСОБИ: ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Де-Луко Я. Р., студентка

(Науковий керівник – д.ю.н., професор Тертишник В. М.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Актуальність теми зумовлюється тим, що за сучасних умов процедура екстрадиції осіб, які вчинили кримінальне правопорушення, є широко застосованою, але не зважаючи на певну увагу до даної проблеми в юридичній науковій літературі [1–4], не завжди є належною і ефективною. Так, на увагу заслуговує випадок неможливості видачі экс-прем'єр-міністра Павла Лазаренка зі Сполучених Штатів Америки в Україну на підставі двостороннього договору між Україною та США з питань взаємної правової допомоги у кримінальних справах, а разом з тим і конфіскація його арештованого майна в прибуток США. Неможливість ефективного застосування інституту екстрадиції зумовлена недостатніми юридичною визначеністю та належним нормативно-правовим й організаційно-правовим забезпеченням даної процедури.

Метою даного дослідження є виявлення проблемних питань видачі осіб, які вчинили злочин, за кримінально-процесуальним законодавством України та розробка пропозицій щодо їх усунення.

При аналізі норм кримінального процесуального закону було виявлено наступні проблемні аспекти здійснення даної процедури.

По-перше, викликає дискусію назва Глави 44 Кримінального процесуального кодексу України (далі – КПК України) – “Видача осіб, які вчинили кримінальне правопорушення (екстрадиція)”. Відповідно до нової редакції КПК України в закон вводиться категорія “кримінальне правопорушення”, що включає, як видно у себе як злочини, так і кримінальні проступки. Проте, виходячи зі формулювання ст. 573 КПК України, умовою для направлення запиту про видачу особи є вчинення злочину, за яким передбачено покарання у виді позбавлення волі на максимальний строк не менше одного р. або особу засуджено до покарання у виді позбавлення волі і невідбутий строк становить не менше чотирьох місяців. Це означає, що видача особи можлива лише за вчинення злочину, що є логічним посилом, так як вчинення кримінального проступку не відповідає ступеню суспільної небезпеки та витратам на організаційне забезпечення екстрадиції особи. До того ж в КПК України взагалі немає досі ні поняття “кримінального правопорушення” ні дефініції “кримінального проступку”. Врешті-решт, важко уявити злочин в розумінні КПК України, за який передбачено покарання на рівні р. позбавлення волі. Маємо справу з конкуренцією норм КПК України і КК України, в розв'язанні якої ще більшу невизначеність породжує штучна конструкція ч. 3 ст. 9 КПК України “При здійсненні кримінального провадження не може застосовуватися закон, який суперечить цьому Кодексу”. З огляду на це, вважаємо, що коло підстав для застосування процедури екстрадиції потребує конкретизації.

По-друге, проблемним залишається визначення кола суб'єктів застосування процедури екстрадиції. Так, за ст. 574 КПК України під час досудового розслідування суб'єктами застосування процедури екстрадиції є Генеральна прокуратура України, а на етапі судового провадження або виконання вир. – Міністерство юстиції України. З огляду на це, виникає питання щодо доцільності саме на етапі судового провадження участі Міністерства юстиції України та розподілу його повноважень із судовими органами. В контексті сказаного потребує узгодження і повноваження щодо застосування екстрадиції НАБУ. Разом з тим за чинною редакцією ст. 131-¹ Конституції України значно змінені функції прокуратури, серед яких на названо виконання нею повноважень щодо представництва держави у міжнародному співробітництві у сфері правосуддя, а сам, так званий до цих змін Генеральний прокурор України, названий просто Генеральним прокурором, що може не співпадати з міжнародними угодами, де регламентувалась його роль в застосуванні інституту екстрадиції. Це може породжувати певні колізії та тяганину.

По-третє, існує проблема видачі особи, яка має порядок із громадянством України громадянство інших країн. З одного боку, у видачі іноземній державі особи, яка є громадянином України, за законодавством України має бути відмовлено. З іншого боку існує норма, за якою якщо громадянин України набув громадянство (підданство) іншої держави або держав, то у правових відносинах з Україною він визнається лише громадянином України. Проте, виникає питання, чи вважається процедура видачі особи виключно “правовими відносинами з Україною” та чи можуть у даному випадку застосовуватися дані положення. До того ж в швидкоплинних реформах внесені пропозиції щодо усунення фактів подвійного громадянства, які можуть потягнути за собою певні маніпуляції при застосуванні екстрадиції в проблемних питаннях, наприклад, в разі вирішення питання про політичний притулок при прояві фактів, що можуть показувати на можливе політичне переслідування.

З огляду на вищенаведене, процедура екстрадиції особи має ряд проблемних питань як на нормативно-правовому, так і на організаційному рівні, що зумовлює подальше дослідження даної проблематики, а сам інститут екстрадиції потребує більш чіткого юридичного визначення.

Список використаних джерел:

1. Березняк В. С. Екстрадиція як інститут кримінально-процесуального права України : монографія / В. С. Березняк, В. М. Тертишник. – Дніпропетровськ : Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ, 2010. – 432 с.

2. Міжнародна правова допомога у кримінальному провадженні в питаннях та відповідях : навч. посібн. / Л. Д. Удалова, Д. П. Письменний, О. Є. Омельченко та ін. – К. : Центр учбової літератури, 2015. – 240 с.

3. Міжнародне співробітництво під час кримінального провадження : наук.-практ. посібн. / Є. М. Блажівський, І. М. Козьяков, О. М. Толочко та ін. ; за заг. ред. Л. О. Фролової. – К. : Алерта, 2013. – 348 с.

4. Тертишник В. Проблеми міжнародного співробітництва у сфері кримінального судочинства / В. Тертишник, О. Тертишник // Підприємництво, господарство і право. – 2003. – № 10. – С. 125–128.

МЕХАНІЗМИ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ФІНАНСОВОГО СЕКТОРА УКРАЇНИ

Денисюк О. В., здобувач

(Науковий керівник – д.держ.упр., професор Домбровська С. М.)

(Національний університет цивільного захисту України, м. Харків)

Державне регулювання ринку фінансових послуг набуває особливого значення в умовах його інформатизації і глобалізації, збільшення асортименту фінансових послуг і різноманіття їх виробників. Це особливо важливо в українських умовах, де клієнтами цього ринку досі були в основному юридичні, а не фізичні особи. На відміну від норм в інших країнах, останні зміни в регулюванні фінансового сектора України не стільки носять обмежувальний характер, скільки спрямовані на підтримку фінансового сектора і спрощення деяких процедур :

– вдосконалення процедур реорганізації комерційних організацій, у тому числі кредитових;

– вдосконалення процедур звернення стягнення на закладене майно і його реалізації без рішення суду;

– створення механізму підвищення капіталізації банків з використанням державних цінних паперів;

– нові вимоги до структури власних засобів, в розрахунок яких дозволено включати тільки найбільш ліквідні активи;

– нові обмеження для здійснення незабезпечених продажів : брокер не має права здійснювати маржинальну і/або незабезпечену угоду продажу цінних паперів на 3 % нижче за ціну закриття по них за попередній робочий день (раніше – 5 %), проте обмеження не поширюється на угоди, які приведуть до зростання цін на фондовому ринку.

З метою мінімізації інфляційних наслідків механізми довгострокового рефінансування повинні доповнюватися обмеженнями на використання наданих засобів [1, 7].

Серед можливих механізмів – рефінансування валютних кредитів, виданих українськими банками українським компаніям на купівлю зарубіжних компаній або технологій; рефінансування кредитів у гривні, що заміщає зовнішнє фондування; рефінансування кредитів у гривні, виданих підприємствам секторів, що генерують немонетарну інфляцію.

На зміну стерилізації як основному антиінфляційному інструменту повинна прийти “гнучка стерилізація”, що не завдає збитку ліквідності

банківського сектора і лише доповнююча інші інструменти монетарної, бюджетної, митної і конкурентної політики. Найважливіші причини не-ефективності існуючої антиінфляційної політики – специфіка використуваних інструментів і недооцінка впливу немонетарних чинників. Нарешті, вилучення грошей з економіки породжує ряд негативних ефектів. Негнучкість механізму стерилізації, прив'язаного до цін на нафту, створює штучні перепади ліквідності; періодично виникає надмірна стерилізація, коли приріст попиту на гроші з боку економіки не покривається грошовою пропозицією. Відставання динаміки грошової пропозиції (грошової бази) від розширення попиту на гроші з боку економіки (грошової маси) – одне з найважливіших джерел системних ризиків банківського сектора [1, 114].

Представлені інструменти і механізми державного регулювання фінансового сектора економіки України повинні організовуватися у рамках системи забезпечення національної безпеки держави. На чолі усієї системи національної безпеки стоїть Рада Безпеки, керована Президентом та здійснює координацію діяльності усіх органів і інститутів, що входять в цю систему. Рада розглядає питання внутрішньої і зовнішньої політики України в області забезпечення безпеки, стратегічні проблеми державної, економічної, громадської, оборонної, інформаційної, екологічної енергетичної та інших видів безпеки. Законодавче управління фінансами здійснює Верховна рада України, як законодавчий орган, Кабінет міністрів, як виконавча влада. У їх функції входить розгляд і затвердження державного бюджету України, а також звіту про його виконання; розгляд і ухвалення законів з питань податків і зборів, фінансового, валютного, кредитного, митного регулювання, грошової емісії; встановлення розмірів державного внутрішнього і зовнішнього боргу.

Як показує зроблений аналіз, сучасна система органів забезпечення фінансової безпеки України є розгалуженою комплексною структурою. В зв'язку з цим, найбільш важливим є питання про координацію дій органів, регулюючих окремі сегменти фінансового ринку. Оскільки усі сегменти формують єдину фінансову систему, політика державної влади має бути узгоджена і побудована в єдиний злагоджено працюючий механізм. Більшість обговорюваних заходів доки не отримали достатньої політичної підтримки на національному рівні. Проте, важливо не упустити слушний момент і вже сьогодні прискорити роботу над законами, необхідними для нормального функціонування українського ринку.

Список використаних джерел:

1. Башлай С. В. Роль банківської системи в розвитку фінансового ринку України / С. В. Башлай, О. В. Шумкова // Проблеми і перспективи розвитку банківської системи України. – Т. 15. – Суми : УАБС НБУ, 2006. – 336 с.

АНАЛІЗ ФАКТОРІВ ВПЛИВУ НА ВАЛЮТНИЙ КУРС

Дмитренко А. В., студент

(Науковий керівник – к.т.н., доцент Мормуль М. Ф.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Зовнішньоекономічні операції у більшості випадків пов'язані з обміном однієї національної валюти на іншу. У цьому зв'язку виникає необхідність у встановленні співвідношення обміну між валютами – валютного курсу.

Валютний курс – співвідношення між грошовими одиницями двох країн, яке використовується для обміну валют при здійсненні валютних та інших економічних операцій.

Валютний курс необхідний для: обміну валютами при торгівлі товарами, послугами, при русі капіталів та кредитів; порівняння цін світових та національних ринків, а також вартісних показників різних країн, виражених у національних або іноземних валютах; періодичної переоцінки рахунків в іноземній валюті фірм та банків.

Як будь-яка ціна, валютний курс відхиляється від вартісної основи – паритету купівельної спроможності валют – під впливом попиту та пропозиції валюти. Співвідношення такого попиту та пропозиції залежить від багатьох чинників, які відображають зв'язок валютного курсу з іншими економічними категоріями – вартістю, ціною, грошима, процентом, платіжним балансом та ін.

Розрізняють кон'юнктурні та структурні (довгострокові) чинники, які впливають на валютний курс (рис. 1). Кон'юнктурні чинники пов'язані з коливаннями ділової активності, політичної та військово-політичної обстановки, з чутками, здогадками та прогнозами. Поряд з кон'юнктурними чинниками, вплив яких важко передбачити, на попит та пропозицію валюти, тобто на динаміку її курсу, впливають і відносно довгострокові тенденції, які визначають стан тієї чи іншої національної грошової одиниці у валютній ієрархії. Серед цих чинників можна назвати такі:

1. Темп інфляції. Чим вищий темп інфляції в країні, тим нижчий курс її валют. Інфляційне обезцінення грошей в країні викликає зниження купівельної спроможності і тенденцію до падіння їх курсу до валют країн, де темп інфляції нижчий.

2. Стан платіжного балансу. Активний платіжний баланс сприяє підвищенню курсу національної валюти, бо збільшується попит на неї з боку зовнішніх боржників.

3. Різниця процентних ставок у різних країнах. Підвищення процентної ставки стимулює приплив іноземних капіталів, у тому числі й національних за кордон. Процентні ставки впливають на операції валютних ринків та ринків позичкових капіталів.

4. Діяльність валютних ринків та спекулятивні валютні операції. Валютні ринки швидко реагують на зміни в економіці та політиці, на коливання курсових співвідношень. Тим самим вони розширюють можливості валютної спекуляції та стихійного руху “гарячих” грошей.

5. Ступінь довіри до валюти на національному та світовому ринках.

Вона визначається станом економіки та політичною обстановкою в країні, враховуючи не лише темпи економічного зростання, інфляції, рівень купівельної спроможності валюти, співвідношення попиту та пропозиції валюти, а й перспективи їх динаміки.

6. Валютна політика. Динаміка валютного курсу визначається залежно від способу регулювання валютного курсу. Співвідношення ринкового і державного регулювання валютного курсу впливає на його динаміку.



Рис.1. Фактори впливу на валютний курс

На валютний курс у разі настання певних обставин впливають надзвичайні так звані “форс-мажорні” фактори:

- фінансово-економічні кризи;
- політичні події – війна, приходи до влади президентів, політичні скандали, терористичні акти;
- стихійні лиха (землетруси, цунамі, повені та інше);
- епідемії, техногенні катастрофи та інші надзвичайні події.

Формування валютного курсу є багатофакторним процесом, зумовленим тісними взаємозв'язками національної та світової економік, взаємозалежністю різних сфер економіки та суспільства країни, різноманітними ситуаціями і явищами. Враховуючи це, аналіз структурних і кон'юнктурних чинників, визначення характеру їхнього впливу на валютний курс є необхідною умовою під час проведення валютно-курсової політики та прогнозування валютного курсу.

Урахування сукупності всіх структурних і кон'юнктурних факторів дає змогу оцінити реальні можливості зміни валютного курсу з тим, щоб застосувати необхідні інструменти валютної політики для надання бажаної спрямованості його динаміці, а також застосувати найбільш адекватні форм реалізації валютно-курсової політики країни.

ОСОБЛИВОСТІ ФІНАНСОВОЇ САНАЦІЇ СТРАХОВИХ КОМПАНІЙ ЯК ЗАПОРУКА ФІНАНСОВОЇ БЕЗПЕКИ ДЕРЖАВИ

Добролежса К. М., студентка

(Науковий керівник – к.держ.упр., доцент Шевченко Н. І.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

На сучасному етапі розвитку фінансового ринку в Україні перед його суб'єктами виникає проблема їх фінансової стабільності, яка прямо впливає на фінансово-економічну безпеку держави. Забезпечення фінансового оздоровлення страхових компаній як учасників ринку фінансових послуг має значні особливості порівняно з суб'єктами інших видів підприємницької діяльності. Однак оскільки в Україні порядок фінансової санації страховиків регламентується Законом України “Про відновлення платоспроможності боржника або визнання його банкрутом”, як і порядок оздоровлення суб'єктів господарювання, що здійснюють іншу діяльність, постає необхідність дослідження спеціальних умов санації страхових організацій.

Як зазначає А. А. Супрун [1], достатньо часто трапляються ситуації, коли страхова компанія не може вчасно провести страхові виплати, незважаючи на те, що вартість її активів набагато вища за кредиторську заборгованість за страховими і нестраховими операціями. За умови проведення санації (оздоровлення) чи реструктуризації така компанія може розрахуватися з боргами і продовжити діяльність.

Важливо, щоб фінансове оздоровлення проводилося при перших ознаках загрози невиконання зобов'язань перед клієнтами. Має бути розроблений чіткий план фінансового оздоровлення, який охоплює оцінку фінансового стану, можливості участі власників страхової компанії у її фінансовому оздоровленні (наприклад, шляхом збільшення статутного капіталу), заходи щодо зміни страхових тарифів, умов страхування, внесення коректив у структуру активів та страхового портфеля [2].

Л. М. Войтович у своєму дослідженні [3] наводить систему оперативних методів оздоровлення компанії та збереження достатнього рівня її фінансової стійкості та платоспроможності, яка у практиці фінансів страховика базується на управлінні основними чинниками, що й визначають стійкість страхової компанії: розмір власних коштів; виважена тарифна політика; збалансований страховий портфель; величина страхових резервів, адекватна сумі взятих страховиком на себе зобов'язань; перестрашування; розміщення страхових резервів.

Водночас А. М. Цугунян наголошує на необхідності складання плану заходів щодо фінансового оздоровлення [4], в якому слід провести аналіз страхових тарифів, використовуючи при цьому показник обсягу страхових послуг таким чином, щоб можна було визначити очікуваний розмір страхових надходжень. Важливою є також політика перерозподілу ризиків, прийнятих на страхування. Найбільш правильним є утворення страхових пулів в перестраховальних цілях для гарантії фінансової стійкості страхових операцій зі страхування великих ризиків.

Для удосконалення фінансового управління страховими компаніями в і запобіганню виникненню в їх діяльності кризових явищ страховикам, органам державного нагляду, професійним організаціям необхідно створити дієву систему оцінки платоспроможності страхових компаній, що має будуватися на сучасному підході управління ризиками діяльності, а саме: розробка методів оцінки платоспроможності страховиків за фінансовими факторами, що враховуватимуть такі складові, як достатність капіталу, страхових резервів, грошових коштів та їх взаємозв'язок зі страховим портфелем; дослідження можливість і розробити методики формування страхових резервів під негативну дію нефінансових чинників (наприклад, інформаційні атаки); впровадження застосування стрес-тестування страховиків як основного методу прогнозування дії зовнішніх факторів на фінансову стійкість.

Т. В. Яворська у своїй праці [2] доводить, що для здійснення належного фінансового оздоровлення страховиків доцільно активніше застосовувати процедуру тимчасової адміністрації. Однак якщо заходи щодо фінансового оздоровлення не забезпечили відповідного результату, необхідно застосувати процедуру ліквідації, яка визначається після визнання боржника банкрутом і спрямована на припинення діяльності страхової компанії для здійснення заходів щодо задоволення визнаних вимог.

Таким чином, наявна проблема проведення фінансової санації та процедури банкрутства небанківських фінансово-кредитних установ, зокрема страхових компаній, має бути вирішена у подальших дослідженнях, які мають включати конкретизацію особливостей їх оздоровлення. На практиці вирішення даної задачі має втілюватися в розробці нормативно-правових актів, які б розмежовували процедуру санації небанківських фінансово-кредитних установ від оздоровлення інших суб'єктів підприємницької діяльності, адже такі кроки необхідні для забезпечення фінансово-економічної безпеки держави.

Список використаних джерел:

1. Супрун А. Антикризове фінансове управління в страхових компаніях: інституційний і фінансовий аспект / А. Супрун // Економічний аналіз. – 2011. – Вип. 9. – Ч. 1. – С. 321–324.
2. Яворська Т. В. Концептуальні положення гарантування безпеки страхових компаній в Україні / Т. В. Яворська // Глобальні та національні проблеми економіки. – 2015. – Вип. 4. – С. 668–673.
3. Войтович Л. М. Управління безпекою страхових та перестрахових компаній в Україні / Л. М. Войтович // Науковий вісник Херсонського державного університету. – 2014. – Вип. 8. – Ч. 1. – С. 160–163.
4. Цугунян А. М. Фінансова стійкість страховиків та шляхи її зміцнення / А. М. Цугунян // Науковий вісник: Фінанси, банки, інвестиції. – 2014. – № 2. – С. 45–53.

ДОСЛІДЖЕННЯ ОСОБЛИВОСТЕЙ АСИМЕТРІЇ У ТОРГОВО-ЕКОНОМІЧНІЙ ВЗАЄМОДІЇ УКРАЇНИ

Дуда Т. В., студент

(Науковий керівник – к.е.н., доцент Зайцев В. Є.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Як відомо, сучасний етап розвитку України пов'язаний з глибокими трансформаціями і виявляє себе у багатьох аспектах, зокрема і у порушенні рівноваги та симетрії різних сфер: політичних, військових, економічних та інших.

За даними Міжнародного Аналітичного агентства Da Vinci AG, за підсумками 2015 р. та 2016 р. в п'ятірці держав/регіонів, які мають найбільшу частку в загальному обсязі українського експорту, відбулися зміни. Лише в одному з п'яти цих регіонів ЄС спостерігається зростання експорту. Решта ж найважливіших партнерів України продовжують демонструвати негативну динаміку.

Таким чином, вдалося переломити негативний тренд падіння експорту товарів в ЄС, який спостерігався раніше. Варто звернути увагу на те, що подібне зростання стало можливим, в першу чергу через збільшення поставок в Іспанію (+19,6 %), Німеччину (+6 %), Польщу (+5,3 %), Нідерланди (+5,5 %), Болгарію (+8,2 %), Угорщину (+28,2 %), Францію (+18,2 %) та Румунію (+33,3 %).

Подібні показники виглядають досить обнадійливими в контексті знаходження Україною свого місця в економіці ЄС. За думкою експертів, з такими темпами відновити позиції з експорту навряд чи представляється можливим, однак в будь-якому випадку це є позитивним сигналом.

Крім того, потужним сигналом є той факт, що країни Євразійського Союзу втратили друге місце в загальному обсязі експорту, значно зменшивши його частку. Падіння експорту в порівнянні з минулим роком склало – 34 %. Таким чином, можна спостерігати уповільнення динаміки падіння експорту в країни регіону. Однак в розрізі держав ця динаміка є неоднорідною.

Все ж позитивним моментом можна вважати хоч і незначне (в порівнянні з загальним показником) падіння експорту в Білорусь (–9 %). Це відбувається на тлі значного скорочення експорту в РФ – 36,2 %. Таким чином, Білорусь продовжує виконувати роль хаба для частини українських товарів, одночасно намагаючись зберегти з Україною власні двосторонні торгово-економічні взаємини.

Також через упровадження кроків щодо обмеження транзиту українських товарів найзначніше скоротився експорт до Казахстану (–46,2 %) і Киргизстану (–64,6 %). Незважаючи на стратегічні політичні заяви щодо встановлення альтернативних транзитних шляхів, поки що не існує жодних

перспектив щодо зміни ситуації. Саме тому українським виробникам необхідно враховувати даний тренд в середньостроковій перспективі.

Ще одним негативним трендом є поступове зниження експорту українських товарів в Китай (-14,9 %). Варто звернути увагу на те, що Китай взагалі скорочує експорт і імпорт в доларовому вираженні. Однак, крім загальної тенденції, є проблеми і в двосторонніх торгово-економічних відносинах. Так, в 2016 р. Україна отримала від Китаю ноту, що стосувалася невідповідності української кукурудзи фітосанітарним вимогам КНР. За оцінками експертів існують також і проблеми в контексті нерозуміння особливостей ринку Китаю у виконавчій владі, що, в свою чергу, гальмує розвиток торгового партнерства, і тому експерти песимістично розглядають перспективи зміцнення ролі України на ринку Китаю за такої тенденції.

Схожа ситуація і з американськими континентами. Так, експорт в країни MERCOSUR впав на 64,2 %, а в країни NAFTA – на 39,9 %. Виникає скептичне ставлення до перспектив нарощування експорту в країни регіону в зв'язку з підписанням Україною ЗВТ з Канадою. За оцінками експертів серйозного економічного ефекту для українського експорту цей документ не матиме. Єдиним винятком для тенденції експорту в держави регіону є збільшення експорту в країни ACN, та й то за рахунок збільшення поставок лише в одну країну регіону – Колумбію – при падінні в інші держави регіону.

Отже, фактично стан у сфері торгово-економічних зв'язків України наступний: стає зрозумілим, що торговельні відносини з країнами СНД суттєво утрачені, а з країнами Європейського Союзу належним чином ще не сформовані. Саме у цьому і полягає асиметричність розвитку сучасних торгово-економічних відносин України. Але, навіть не зважаючи на те, що держава понесла суттєві втрати, майже у всіх сферах господарського життя, які, своєю чергою, були пов'язані з вимушено пришвидшеною трансформацією зовнішньоторговельних відносин, повернення до колишньої структури у сфері торгово-економічного партнерства не можливе. Тому Україна об'єктивно повинна змінювати пріоритети у зовнішніх торгово-економічних зв'язках, розвиваючи насамперед обраний вектор партнерства з європейськими країнами.

Список використаних джерел:

1. Звіт Analytic Group “Da Vinci AG” LLC [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ru.davinci.org.ua/docs/3Qreport2016.pdf>
2. Міністерство економічного розвитку і торгівлі України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.me.gov.ua/?lang=uk-UA>
3. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>

СТАТИСТИКА БАНКІВСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ УКРАЇНИ

Здорик А. В., студент

(Науковий керівник – к.т.н., доцент Мормуль М. Ф.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Сучасна економіка потребує постійної, надійної та ґрунтовної інформації, яка характеризує стан грошово-кредитного ринку та діяльність банківської системи.

Банківська система України має дворівневу структуру: згідно із Законом України “Про банки і банківську діяльність” вона складається з Національного банку України НБУ та інших банків, а також філій іноземних банків, що створені і діють на території України.

Банківська статистика – це галузь фінансової статистики, яка вивчає кількісні характеристики масових явищ і процесів, що відбуваються у банківській системі.

Мета банківської статистики визначається роллю банківської системи в економіці країни: банківська статистика повинна забезпечити всебічну характеристику функціонування та розвитку банківської системи, об’єктивно оцінювати вплив банківської діяльності на розвиток реального сектору економіки країни, фінансового ринку, комплексно оцінювати стабільність банківської системи та виявляти фактори її дестабілізації.

Основні завдання банківської статистики:

- моніторинг виконання планових показників, зобов’язань банку;
- аналіз якості планування та нормування банківської діяльності;
- виявлення внутрішніх резервів підвищення ефективності банківської діяльності;
- статистичне забезпечення маркетингу банківської діяльності;
- статистичний аналіз результатів діяльності банків із залучення та використання фінансових ресурсів та проведення порівняльного аналізу діяльності різних банків;
- аналіз надійності окремих банків на ринку банківських послуг;
- статистичне забезпечення моніторингу стабільності банківської системи загалом.

Статистика банківської діяльності є важливою складовою сучасної банківської справи: за допомогою банківської статистики вивчають особливості формування і розміщення фінансових ресурсів банків, визначають пріоритети у спеціалізації банківської діяльності, здійснюють контроль за виконанням планів, зобов’язань та нормативів банківської діяльності.

У контексті взаємозв’язку між розділами-галузями фінансової статистики слід зазначити, що банківська статистика є основою для статистики грошового обігу і статистичного вивчення кредиту.

Об’єктом банківської статистики є банківська діяльність.

Предметом банківської статистики є масові явища та процеси, що становлять банківську діяльність, її умови та результати.

У процесі аналізу умов банківської діяльності розраховується індекс порівняльних умов банківської діяльності у регіонах країни, для визначення якого використовуються прямі індекси, які відображають відмінність окремого регіону від загальнонаціонального рівня розвитку: індекс обсягу фінансових ресурсів $I_{фр}$, індекс концентрації активів банків I_k , а також непрямі індекси: індекс інституційної насиченості регіону банківськими установами $I_{ін}$, індекс фінансової забезпеченості регіону банківськими послугами $I_з$ – співвідношення між активами банків і валовою доданою вартістю, індекс частки кредитів у активах банків $I_{ко}$ та індекс динаміки реальних активів $I_{ра}$. Індекс порівняльних умов банківської діяльності I_y розраховується за формулою:

$$I_y = \sqrt{I_{фр} \cdot I_k \cdot I_{ін} \cdot I_з \cdot 1/I_{ко} \cdot I_{ра}}$$

НБУ є центральним органом державного управління, юридичний статус, завдання, функції, повноваження і принципи організації якого визначаються Конституцією України, Законом України “Про Національний банк України” та іншими законами України. Основною функцією НБУ як центрального банку країни є забезпечення стабільності національної грошової одиниці – гривні. При виконанні своєї основної функції НБУ має виходити з пріоритетності досягнення та підтримки цінової стабільності в країні.

Національний банк України у своїй практиці використовує статистичні дані для цілей грошово-кредитної політики, макропруденційного аналізу та аналізу фінансової стабільності.

Міжнародні організації, вітчизняні та закордонні фінансові інститути, науковці, фінансові аналітики, політики, журналісти, студенти та широка громадськість можуть широко використовувати статистичні дані, що готуються і поширюються Національним банком України, для аналізу і прогнозування економічних та фінансових подій.

У своїй статистичній роботі Національний банк України застосовує такі принципи: професійну незалежність, повноваження щодо збирання даних, достатність ресурсів, прагнення до якості, статистичну конфіденційність, неупередженість та об’єктивність.

Згідно статистиці, треба підвищувати рівень банківської системи України. Першочерговими конкретними практичними кроками у цій справі мають стати:

- зростання реальних доходів населення і зміцнення корпоративних фінансів;
- підвищення мінімального розміру капіталу місцевих кооперативних, регіональних та міжрегіональних комерційних банків;
- розвиток системи рефінансування банків НБУ.

Крім того, необхідно забезпечити сталий соціально-економічний розвиток, проведення структурних перетворень у реальному секторі економіки.

ВИКОНАННЯ ДЕРЖАВНИХ СОЦІАЛЬНИХ ПРОГРАМ У КОНТЕКСТІ СУЧАСНИХ ЕКОНОМІЧНИХ ЗАГРОЗ

Зюзін В. О., аспірант

(Науковий керівник – д.е.н., професор Лисяк Л. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

В умовах економічних перетворень вирішення соціальних проблем є одним з ключових пріоритетів, що потребує нових підходів оскільки пов'язано з нестабільністю та невизначеністю динаміки економічного розвитку, розподілом фінансових ресурсів між багатьма соціальними програмами. Фінансове забезпечення соціальної сфери є ваговою складовою системи бюджетного регулювання та напряду залежить від функціонування економіки.

Відповідно до розрахунків Міністерства економічного розвитку і торгівлі у січні–вересні 2016 р. рівень тіньової економіки склав 35 % від офіційного ВВП, що на 5 % менше порівняно з показником відповідного періоду 2015 р. Детінізація стала результатом збереження відносної макроекономічної стабільності, поліпшення бізнес-клімату в умовах проведення політики з дерегуляції підприємницької діяльності та підвищення ефективності державного сектору, відновлення та формування нових міжгалузевих зв'язків в економіці країни, поступової легалізації відносин на ринку праці внаслідок зниження ЄСВ [1]. У рейтингу Doing Business-2017 Україна посіла 80-те місце серед 190 країн, що на 1 позицію вище, ніж у рейтингу Doing Business-2016 [2].

Найбільший рівень “тіньової” діяльності зафіксовано у наступних галузях: фінансова та страхова діяльність – 56 %, добувна промисловість і розроблення кар'єрів – 49 %. Найменший рівень “тіні” традиційно показав такий вид економічної діяльності, як “Сільське, лісове та рибне господарство” – 8 % від рівня офіційного ВДВ даної галузі [1]. Існуюча ситуація у фінансовому секторі пов'язана з великим обсягом збитків у банківській системі (зростання частки простроченої заборгованості за кредитами), у добувній промисловості – з високою часткою монополізації ринку.

В Україні процес детінізації економіки стримується наступними проблемами [1]: збереження несприятливої зовнішньоекономічної кон'юнктури; збереження фінансових ризиків в умовах триваючого банкрутства банків та недоотримання кредитних коштів від МВФ; наявність територій, непідконтрольних владі, утворених у ході збройного конфлікту на території країни та ін. При цьому фінансове забезпечення соціальних програм полягає у здатності держави ефективно використовувати наявні ресурси для вирішення проблем громадян і напряду пов'язано з економічною безпекою держави.

Як зазначає З. Варналій, в Україні використовується “пасивне” забезпечення економічної безпеки держави, що полягає у реагуванні на виклики, небезпеки та загрози в разі відхилення фактичних значень індикаторів економічної безпеки від їх безпечних рівнів. Це свідчить про ситуативне реагування, тобто ліквідацію загроз, що вже виникли, та мінімізацію їх негативного впливу на систему економічної безпеки держави [3, 22].

Зокрема в Україні згідно з прийнятими нормативно-правовими актами у 2015 р. передбачалась реалізація завдань та заходів 44 державних цільових програм (35 програм схвалено постановами Кабінету Міністрів України, 9 програм Законами України). Фактично на кінець 2015 р. було профінансовано 29 державних цільових програм (ДЦП) через те, що в 2015 р. три ДЦП достроково припинено за рішенням Уряду, дві ДЦП – визнано такими, що втратили чинність, одну – перенесено виконання на 2016 р., три ДЦП не подано звітів про виконання, шість ДЦП взагалі не фінансувались [3]. Найбільша кількість державних цільових програм реалізувалася у соціальній сфері. Однак за обсягом фактичного фінансування перше місце займають економічні програми – 42,2 млрд грн. За виконанням планових обсягів фінансування саме соціальні програми було перевиконано на 10,4 %.

Слід зазначити, що у 2015 р. жодна цільова програма не містила методики оцінки ефективності її виконання, яка повинна розроблятися державним замовником з урахуванням специфіки програми та кінцевих результатів [4]. Фактично, завдяки відсутності належного контролю за виконанням державних цільових програм вони є інструментом освоєння бюджетних коштів не беручи до уваги кількісні та якісні характеристики. А це, своєю чергою, негативно впливає на економічну безпеку країни.

Отже, головним завданням держави на сьогоднішній день має стати створення належних умов для мінімізації впливу економічних загроз та підвищення рівня життя населення. Для цього потрібно щоб соціальні програми стали дієвим та ефективним інструментом реалізації державної політики, яка буде забезпечувати розв'язання найважливіших проблем розвитку суспільства. Зменшення рівня тіньової економіки в Україні надало б можливість збільшити фінансове забезпечення програм, поліпшити їх якість та результативність.

Список використаних джерел:

1. Тенденції тіньової економіки в Україні у січні–вересні 2016 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.me.gov.ua/Documents/List?lang=uk-UA&id=e384c5a7-6533-4ab6-b56f-50e5243eb15a&tag=TendentsiiTinovoiEkonomiki>
2. Doing business 2017. A World Bank Group Flagship Report [Електронний ресурс] / World Bank Group flagship publication. – Режим доступу : <http://www.doingbusiness.org/reports/global-reports/doing-business-2017>
3. Varnaliy Z. Threat prevention mechanisms of Ukraine's economic security. Economic Annals-XXI / Varnaliy Z., Onishchenko S., Masliy A. – 2016. – № 159 (5–6). – Р. 20–24.
4. Стан виконання державних цільових програм у 2015 р. [Електронний ресурс] / Міністерство економічного розвитку і торгівлі України. – 19.04.2016. – Режим доступу : <http://www.me.gov.ua/Documents/List?lang=ukUA&tag=DerzhavniTsiloviProgrami>

ДЕКРИМІНАЛІЗАЦІЯ “ТОВАРНОЇ” КОНТРАБАНДИ – ДОЦІЛЬНІСТЬ ТА ЕФЕКТИВНІСТЬ

*Коваль В. В., головний державний інспектор
Закарпатської митниці ДФС*

У даній доповіді зроблено спробу системно поглянути на економічні результати від декриміналізації так званої “товарної” контрабанди.

Із 17 січня 2012 р. набрав чинності Закон України від 15.11.2011 р. № 4025-VI “Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо гуманізації відповідальності за правопорушення у сфері господарської діяльності”, яким скасовано кримінальну відповідальність за такий вид злочину, як “товарна” контрабанда.

Тобто, даний Закон відмінив кримінальну відповідальність і замінив її на адміністративну (за вчинення порушень митних правил, передбачених ст. 482, 483 чинного Митного кодексу України) за незаконне переміщення через митний кордон України поза митним контролем або з приховуванням від митного контролю товарів, незалежно від їх вартості та призначення.

За задумом законодавця, дані зміни мали призвести до суттєвого збільшення надходження коштів до Державного бюджету за рахунок стягнення штрафів і реалізації конфіскованих товарів у дохід держави.

Так чи стала декриміналізація контрабанди товарів, яка мала гарантувати підвищення фінансової відповідальності, ефективним інструментом запобігання незаконному переміщенню товарів та отримання очікуваних надходжень до бюджету?

На даний час, через низку існуючих у країні негативних факторів, серед яких головними є нестабільна політична ситуація та соціально-економічна криза, зумовлюється значне зростання злочинності, однією з характерних рис якої є, зокрема, криміналізація економіки.

Як наслідок, злочинність і контрабанда набуває якісно нового характеру, пов'язаного з шахрайством, маніпуляціями з кодуванням товарів, зміною даних про країну походження товарів, використанням іноземних фірм, розташованих в офшорних зонах, підміною інвойсів із заниженням вартості товарів тощо.

Товари, які ввезені із порушенням митного законодавства, на даний момент становлять суттєву загрозу національній економічній безпеці України та передбачають собою негативні наслідки, такі як: порушення бюджетного балансу, нечесна конкуренція на ринку, розширення тіньового сектору економіки, зменшення попиту на продукцію вітчизняних товаровиробників, завдають шкоди здоров'ю споживачів та інші. В результаті цього виникає єдина проблема фіскального характеру – втрати Державного бюджету.

За даними ДФС України показники діяльності митниць у напрямку протидії контрабанді та порушенням митних правил такі:

**Показники результативності роботи митниць
у напрямку виявлення ПМП протягом 2012-2016 рр.***

Рік	Порушено справ про ПМП / реально вилучено предмети правопорушень	Сума / сума реально вилучених предметів правопорушень	Розглянуто справ про ПМП митницею	Застосовано адміністративне стягнення у вигляді штрафу на суму / стягнуто та перераховано до бюджету	Передано на розгляд до суду	Сума	Рішенням суду конфісковано безпосередніх предметів правопорушень на суму	Рішенням суду накладено штрафів на суму
2012	23 386/ 15 744	1,99 млрд грн/ 760,39 млн грн	4 495	19,62 млн грн/ 9,45 млн грн	20 035	2,58 млрд грн	1,13 млрд грн	103,24 млн грн
2015	17 808/ 8 529	1787,19 млн грн/ 628,98 млн грн	7004	615,63 млн грн/ 20,38 млн грн	9767	1 772,88 млн грн	901,07 млн грн	832,66 млн грн
2016	23 235/ 7952	Понад 2 млрд грн/ 627 млн грн	12 839	556 млн грн / Дані відсутні.	8828	1,9 млрд грн	Відповідно до наявних даних – 659 млн грн	

* Складено автором на основі [1–3], дані за 2013 та 2014 рр. відсутні

**Показники результативності роботи митних органів
у напрямку виявлення контрабанди товарів протягом 2008–2012 рр.****

Показник	Одиниця вимірювання	2008 р.	2009 р.	2010 р.	2011 р.	2012 р.
Кількість кримінальних справ	од.	328	318	377	390	172
	млн грн	5515,19	445,86	695,54	538,48	28,78

** Складено автором на основі [8–10]

Дані наведених таблиць, на наш погляд, дають зрозуміти, що, враховуючи тенденції суттєвого зменшення грошового курсу гривні за останні кілька років, економічна ефективність від декриміналізації “товарної” контрабанди на даний час виглядає досить сумнівно.

Наразі у Верховній Раді України зареєстровано проект Закону України від 07.10.2015 р. № 3254 “Про внесення змін до Кримінального кодексу України щодо криміналізації контрабанди алкогольних напоїв, тютюнових виробів”, яким пропонується внести зміни до ст. 201 КК України і віднести до контрабанди переміщення алкогольних напоїв, тю-

тійових виробів через митний кордон поза митним контролем або з приховуванням від митного контролю у значних, великих та особливо великих розмірах. Вважаємо, що нинішня складна ситуація в державі вимагає вжиття конкретних правотворчих заходів у вказаному напрямку.

Список використаних джерел:

1. Звіт про виконання Плану роботи Державної фіскальної служби України на 2016 рік [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://sfs.gov.ua/data/files/199244.pdf>

2. Інформаційна довідка щодо результатів роботи митних органів у напрямку протидії митним правопорушенням упродовж 2012 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://sfs.gov.ua/diyalnist-/borotba-z-ekonomichnoyu-zlochinnistyu-ta/informatsiya-pro-vjittya-zahodiv-schodo-bo/155800.html>

3. Інформація про проведення заходів митницями ДФС із запобігання та протидії контрабанді, боротьби з митними правопорушеннями [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://sfs.gov.ua/diyalnist-/borotba-z-ekonomichnoyu-zlochinnistyu-ta/informatsiya-pro-vjittya-zahodiv-schodo-bo/231912.html>

4. Основні підсумки діяльності Держмитслужби за 2008 рік : звіт / Держмитслужба України, 2008. – 70 с.

5. Основні підсумки діяльності Держмитслужби за 2009 рік : звіт / Держмитслужба України, 2009. – 66 с.

6. Основні підсумки діяльності Держмитслужби за 2010–2011 роки: звіт / Держмитслужба України, 2010–2011. – 109 с.

СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ МЕХАНІЗМУ СПРАВЛЯННЯ ПОДАТКУ НА ДОДАНУ ВАРТІСТЬ

Козова Д. В., студентка

(Науковий керівник – к.держ.упр., доцент Тополенко Н. М)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Одним із бюджето-формуєчих податкових платежів є податок на додану вартість (далі – ПДВ).

Проте, варто зазначити, що механізм справляння ПДВ не позбавлений багатьох недоречностей і у сучасних економічних умовах розглядається переважно як інструмент формування державних доходів бюджету. Через це вітчизняний ПДВ зазнав низку трансформацій, задля вирішення проблем та подолання наслідків фінансово-економічної кризи.

У той же час, навіть після кардинального реформування порядку нарахування і сплати ПДВ, залишається для вітчизняної системи оподаткування, без перебільшення, найбільш проблемною.

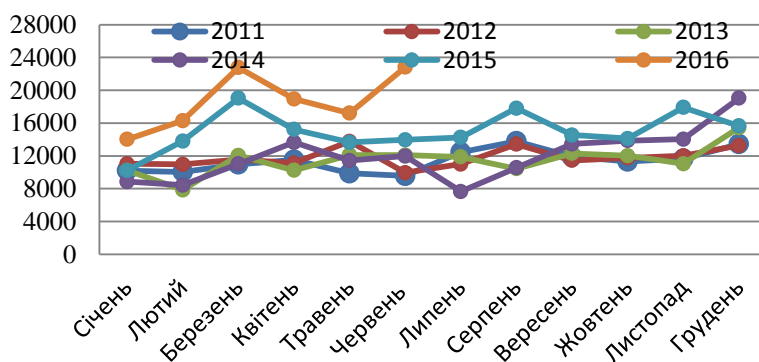
ПДВ – це непрямий податок, який є часткою новоствореної вартості, входить до ціни реалізації товарів і сплачується споживачем до державного бюджету на кожному етапі виробництва товарів [1].

У 1991 р. в Україні впроваджено ПДВ, ставка якого змінювалися декілька разів. Так, Законом України “Про податок на додану вартість” (1991 р.) було встановлено ставку ПДВ у розмірі 28 %, а в 1992 р. її було зменшено до 20 %. Зважаючи на значний дефіцит бюджету, з 1993 р. її знову підвищили до 28 %, що, своєю чергою, призвело до масового ухилення від сплати податку і викликало необхідність повторного зниження до рівня 20 % [2].

Із набранням чинності Податкового кодексу України (далі – ПКУ) та внесенням низки змін до цього нормативно-правового акта, найбільш кардинальні з яких відбулись після прийняття Закону України від 24 грудня 2015 р. № 909-VIII “Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо забезпечення збалансованості бюджетних надходжень у 2016 р.” [3].

А починаючи з 1 січня 2017 р., відповідно до чинного ПКУ, відбулося скасування спецрежиму ПДВ для сільгоспприємств. У зв’язку з цим, Державне казначейство України закрило рахунки в системі електронного адміністрування ПДВ з дня, наступного за граничним терміном сплати податкових зобов’язань за грудень 2016 р. [3].

ПДВ тривалий час є основним джерелом наповнення бюджету. У I півріччі 2016 р. надійшло 112,1 млрд грн податку, що на 27,4 млрд грн, або на 32,3 %, більше відповідного показника попереднього р.. Збільшення відбулося за всіма складовими податку: з вироблених в Україні товарів – на 17,6 млрд грн, або на 35,3 %, податку із ввезених на територію України товарів – на 19,2 млрд грн, або на 31,2 % [2]. Щомісячна динаміка надходжень ПДВ представлена на рис. 1.



Водночас, згідно з вимогами ст. 200 ПКУ та ст. 7.7 Закону України “Про податок на додану вартість”, що діяв в Україні до 2011 р., окремі його платники мають законне право на відшкодування з бюджету від’ємного

значення об'єкта оподаткування з ПДВ [3]. Передусім це відноситься до тих податко-платників, які вивозять товари, роботи та послуги за межі України. Внаслідок цього в Україну надходять валютні цінності, але, одночасно, експортерам, що є платниками ПДВ, відшкодовують з бюджету значні суми податку.

Підсумовуючи результати дослідження, зазначимо, що, не зважаючи на реформування вітчизняного механізму справляння ПДВ, яке відбулось шляхом прийняття відповідного розділу ПКУ та внесення до нього низки змін, порядок нарахування і сплати цієї податкової форми ще є далеким від досконалості.

Зокрема, до ключових недоліків, як показали результати дослідження, необхідно віднести те, що ПДВ стимулює розвиток не виробництва, а торгівлі, та зумовлює інфляційні процеси і стимулює використання цього податку та його платників у схемах податкових оптимізацій [4].

Таким чином, основними напрямками вдосконалення порядку нарахування і сплати ПДВ в Україні, на нашу думку, повинні бути розширення повноважень фіскальних органів щодо перевірок достовірності сум ПДВ, заявлених до відшкодування, та підвищення рівня відповідальності працівників фіскальної служби за їх результати, посилення відповідальності платників та їх посадових осіб за незаконне декларування від'ємного значення об'єкта оподаткування з ПДВ, розробка і запровадження понижуючих коефіцієнтів до сум задекларованого бюджетного відшкодування

Список використаних джерел:

1. Бюджетний моніторинг: Аналіз виконання бюджету за січень / [Щербина І. Ф., Рудик А. Ю.] ; USAID. – К. – 2016. – 73 с.
2. Лупенко Ю. О. Оподаткування сільського господарства в умовах трансформації спеціальних податкових режимів / Ю. О. Лупенко, Л. Д. Тулуш // Економіка АПК. – 2016. – № 1. – С. 5–17.
3. Податковий кодекс України [Електронний ресурс] : Закон України від 02.12.2010 р. № 2755-VI (із останніми змінами від 01.01.2017 р.). – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/909-19>
4. Матвійчук Л. О. Економічна сутність ПДВ / Л. О. Матвійчук, Гоменюк І. В. // Глобальні та національні проблеми економіки. – 2016. – № 8. – С. 42–46.

СТАТИСТИКА ЦІННИХ ПАПЕРІВ В УКРАЇНІ

Криворучко А. Р., студентка

Ігнатова Ю. В., студентка

(Науковий керівник – к.т.н., доцент Мормуль М. Ф.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Приватизація приватної власності, розвиток кредитних інститутів та підприємництва приводить до розвитку грошових і кредитних відносин. З'являється особливий сектор господарювання, який пов'язаний з оборо-

том цінних паперів – фінансовий ринок, який опосередковує розподіл грошових коштів між учасниками економічних відносин. Фінансовий ринок умовно можна поділити на ринок банківських кредитів і ринок цінних паперів. Ринок цінних паперів (РЦП) – це ринок, який опосередковує кредитні відносини і відносини співволодіння за допомогою цінних паперів.

Особливістю залучення фінансових ресурсів є те, що вони можуть вільно обертатися на ринку. Тому особа, що вклала свої кошти в будь-яке виробництво шляхом придбання цінних паперів, може повернути їх (повністю або частково), продавши папери. Об'єктом угод на РЦП є цінний папір. Цінний папір – грошовий документ, який засвідчує відносини співволодіння або позики між її власником та емітентом. Цінні папери можуть випускатися як в індивідуальному порядку, наприклад, вексель, так і серіями, наприклад, акції. Ринок цінних паперів доповнює систему банківських кредитів.

Сьогодні в Україні триває активний процес розвитку ринку цінних паперів (РЦП), формування його інфраструктури. Прийнятий 18 червня 1992 р. Закон України “Про цінні папери і фондову біржу” став першим важливим кроком у цьому напрямку. Відповідно до чинного законодавства в Україні можуть випускатися такі види цінних паперів: акції, облігації внутрішніх державних і місцевих позик, облігації підприємств, казначейські зобов'язання держави, ощадні сертифікати, приватизаційні чеки, векселі. Станом на кінець 2015 р., на вітчизняному ринку функціонувало 10 фондових бірж: “Київська міжнародна фондова біржа”, “Придніпровська фондова біржа”, “Українська міжбанківська валютна біржа”, “Українська міжнародна фондова біржа”, “Українська фондова біржа”, “Східно-Європейська фондова біржа”, “Українська біржа”, “Фондова біржа “ІН-НЕКС”, “Фондова біржа “ПФТС”, “Фондова біржа “Перспектива”.

Найбільший обсяг торгів за фінансовими інструментами на організаторах торгівлі протягом 2015 р. зафіксовано з державними облігаціями України – 250,13 млрд грн (87,40 % від загального обсягу біржових контрактів на організаторах торгівлі у 2015 р.). Для характеристики процесів, що відбуваються з цінними паперами, їх розміщення, обігу й показників прибутку та прибутковості цінних паперів, створюється система таких показників, яка називається статистикою цінних паперів. Предметом статистики цінних паперів є кількісні характеристики масових процесів руху цінних паперів як фінансових продуктів, діяльності емітентів, інвесторів, фінансових та інформаційних посередників, які ведуть операції на ринку цінних паперів, а також позабіржових ринків цінних паперів в цілому. Метою статистики ринку цінних паперів є вивчення стану розвитку ринку цінних паперів та його впливу на розвиток економіки. Завданням статистики цінних паперів є:

- збір і розкриття повної і адекватної інформації про цінні папери як інвестиційному товару, створення об'єктивних уявлень про їх ризик, прибутковість і ліквідності в якості основи прийняття інвестиційних рішень;

- створення інформаційної бази і статистичний аналіз діяльності емітентів, інвесторів, фінансових та інформаційних посередників;
- формування інформаційного забезпечення для статистичного аналізу та управління соціально-економічними процесами;
- розробка та вдосконалення методології збору та аналізу статистичної інформації про цінні папери та учасників фондового ринку.

Основні джерела статистичної інформації ринку цінних паперів:

- звітність фондових бірж;
- статистичні дані та публікації рейтингових агентств;
- статистичні публікації міжнародних організацій фінансових інститутів;
- бази статистичних даних (Web-сайти).

Основними об'єктами статистичного вивчення фондового ринку є біржові угоди, а предметом – відповідно характеристики цих операцій.

Фондова біржа є організованим ринком для торгівлі стандартними фінансовими інструментами (цінними паперами і терміновими контрактами). Цей ринок створюється професійними учасниками ринку цінних паперів для взаємних оптових операцій. Процеси на біржі носять масовий характер і мають кількісну оцінку, тому, фондова біржа може виступати об'єктом статистичного дослідження.

Отже, дані статистики цінних паперів доповнюють грошово-кредитну та фінансову статистику, утворюють статистичну основу для проведення якісного макроекономічного аналізу, оцінки стабільності фінансового сектору; є необхідними для інформування широкого кола користувачів – органів влади, резидентів і нерезидентів, що проводять операції з фінансовими корпораціями країни, та дають змогу зробити висновки й зрозуміти, які ж слід вжити заходи для того щоб покращилось економічне становище. Український ринок цінних паперів відчуває серйозний брак капіталовкладень і є проблема із залученням іноземного капіталу, причиною цього є політико-економічний стан країни. Не дивлячись на всі зусилля Уряду, Міністерства фінансів і банків, український ринок ще далекий від світових стандартів, тому що вся група негативних чинників ще робить значний вплив на його розвиток. Поновлення українського фондового ринку безпосередньо залежить від того, наскільки швидко буде поновлено довіру вітчизняних та закордонних інвесторів до українських цінних паперів.

ДЕЯКІ ПРОБЛЕМИ ЗАСТОСУВАННЯ ДОМАШНЬОГО АРЕШТУ ЯК ЗАПОБІЖНОГО ЗАХОДУ В КРИМІНАЛЬНОМУ ПРОЦЕСІ

Макуха А. С., студентка

(Науковий керівник – д.ю.н., професор Тертишник В. М.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Актуальність теми зумовлюється тим, що домашній арешт є порівняно новим інститутутом у кримінальному процесі України, а практика його

застосування показує на необхідність удосконалення процесуальної визначеності підстав та юридичної форми, на що звертають увагу дослідники [1–5]. Центр політико-правових реформ у своєму моніторинговому звіті зазначає, що у 2013 р. зменшилась кількість клопотань слідчих, прокурорів про тримання під вартою на 45 % [1]. Це зокрема обумовлено також поданням клопотань про застосування альтернативних запобіжних заходів, в тому числі домашнього арешту.

Метою дослідження є виявлення проблемних питань застосування домашнього арешту та розробка напрямів удосконалення даної процедури.

Першим аспектом є організаційно-правове забезпечення домашнього арешту. Так, відповідно до ч. 3 ст. 181 КПК України ухвала про обрання запобіжного заходу у вигляді домашнього арешту передається для виконання органу Національної поліції за місцем проживання підозрюваного, обвинуваченого [6].

Проте, за Наказом МВС від 13.07.2016 № 654 начальник органу Національної поліції при отриманні ухвали з урахуванням особливостей кримінального провадження визначає підпорядкований структурний підрозділ, яким буде здійснюватися контроль за виконанням підозрюваним, обвинуваченим обов'язків, покладених на нього ухвалою судді, суду, та невідкладно доручає його керівникові поставити на облік підозрюваного, обвинуваченого і забезпечити контроль за його поведінкою [7].

Дане формулювання зумовлює невизначеність конкретного компетентного органу та затримує даний процес. Разом з тим, деякими вченими наголошується необхідність передачі даних повноважень до органів Міністерства юстиції України.

Другим аспектом є реалізація заходів контролю за поведінкою підозрюваного, обвинуваченого, який перебуває під домашнім арештом. Так, ч. 5 ст. 181 КПК України передбачено, що працівники Національної поліції мають право з'являтися в житло цієї особи [6].

Проте, одночасно виникає питання, чи не порушує це конституційне право на свободу та особисту недоторканність інших осіб, які проживають разом з цією особою. Адже за ст. 29 Конституції України ніхто не може бути заарештований або триматися під вартою інакше як за вмотивованим рішенням суду і тільки на підставах та в порядку, встановлених законом [8]. Вважаємо, що даний захід контролю повинен бути чітко регламентованим з метою недопущення зловживання та порушення прав інших осіб.

Третім аспектом є неоднозначне визначення процедури у разі порушення підозрюваним, обвинуваченим покладених на нього обов'язків. Так, Наказом МВС від 13.07.2016 № 654 не передбачено вимоги щодо інформування органів з питань міграційної політики та прикордонних органів щодо відсутності підозрюваного, обвинуваченого за місцем проживання [7]. Дана прогалина спонукає осіб, до яких застосовано домашній арешт, до переміщення через державний кордон України та переховування за межами України.

З огляду на вищенаведене, можна зробити висновок про наявність істотних прогалин щодо правового регулювання домашнього арешту в Україні. Виявлені проблеми є основою для подальшого дослідження.

Список використаних джерел:

1. Реалізація нового КПК у 2013 р. (моніторинговий звіт) / О. А. Банчук, І. О. Дмитрієва, З. М. Саїдова, М. І. Харовнюк. – К. : ФОП Москаленко О. М., 2013. – 40 с.
2. Безрукава А. Ф. Особливості обрання запобіжного заходу у вигляді домашнього арешту / А. Ф. Безрукава // Бюлетень Міністерства Юстиції України. – 2013. – № 3. – С. 124–129.
3. Кучинська О. П. Домашній арешт як запобіжний захід в кримінально-процесуальному законодавстві / О. П. Кучинська // Адвокат. – 2010. – № 7 (118). – С.17–19.
4. Тертишник В. М. Науково-практичний коментар Кримінального процесуального кодексу України. – Вид. 13-те, доповн. і перероб. / В. М. Тертишник. – К. : Правова єдність, 2017. – 824 с.
5. Уваров В. Г. Застосування практики Європейського Суду з прав людини та норм міжнародно-правових актів в удосконаленні кримінального судочинства України : монографія / В. Г. Уваров ; за заг. ред. доктора юрид. наук В. М. Тертишника. – Дніпропетровськ, 2012. – 268 с.
6. Кримінальний процесуальний кодекс України : Закон України від 13.04.2012 № 4651-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2013. – № 9–10, № 11–12, № 13. – Ст. 88.
7. Інструкція про порядок виконання органами Національної поліції ухвал слідчого судді, суду про обрання запобіжного заходу у вигляді домашнього арешту та про зміну раніше обраного запобіжного заходу на запобіжний захід у вигляді домашнього арешту, затверджено наказом Міністерства внутрішніх справ України від 13.07.2016 № 654 // Офіційний вісник України. – 2016. – № 65. – С. 113.
8. Конституція України : Закон України від 28.06.1996 № 254к/96-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141.

ПРОБЛЕМИ НАПОВНЕННЯ БЮДЖЕТУ РОЗВИТКУ МІСТА В КОНТЕКСТІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ НА МЕЗОРІВНІ

*Павлова К. І., доцент кафедри менеджменту ЗЕД,
(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)
Павлов А. Г., начальник Управління правового забезпечення
Дніпровської міської ради*

Місцеві бюджети є важливим інструментом економічного зростання на регіональному рівні. В умовах децентралізації управлінських процесів саме вони здатні забезпечити найбільш ефективно витрачання бюджетних

коштів територіальної громади. Формування місцевого бюджету розвитку у достатньому обсязі є запорукою забезпечення економічної безпеки регіону та покращення якості життя його мешканців, адже кошти з цього фонду спрямовуються на фінансування важливих інвестиційних проектів та капітальних видатків відповідно до затверджених програм соціально-економічного розвитку території.

У грудні 2014 р. в Україні розпочалась бюджетна реформа, яка вже призвела до позитивних результатів на місцевому рівні: оновлюється соціально-побутова інфраструктура міст, будуються дороги, ремонтуються мости, ведеться будівництво метрополітену. Відбулася децентралізація ресурсів та виключення суб'єктивних факторів розподілу ресурсів між територіями та бюджетами різних рівнів. Громади почали відчувати відповідальність за власну розбудову, отримали унікальний шанс на сталий розвиток та реалізацію власних повноважень.

Зараз в Україні, як і в багатьох розвинутих країнах світу, існує поділ місцевих бюджетів на поточний та бюджет розвитку (інвестиційний бюджет). Призначенням бюджету розвитку є фінансування видатків, які спрямовуються на соціально-економічний розвиток регіонів, виконання інвестиційних проектів, будівництво житла, метрополітену тощо, тобто на розширене відтворення. Але незважаючи на досить великий перелік джерел фінансових ресурсів, які спрямовуються до бюджету розвитку, вони не приносять достатньо коштів для задовільного фінансування усіх важливих інноваційно-інвестиційних проектів.

Проаналізуємо доходи та видатки бюджету м. Дніпро за останні три роки. Тенденція до зростання загальної суми власних доходів міського бюджету, безумовно, є великим досягненням місцевої влади. Так, якщо у 2014 р. доходи бюджету міста склали приблизно 1,5 млрд грн, то у поточному р. вони заплановані у розмірі майже 6,6 млрд грн. Щодо структури доходів, то тут відбулись суттєві зміни. Частка доходів спеціального фонду та бюджету розвитку з 2015 р. значно зменшується, що пов'язано зі змінами бюджетного законодавства. На сьогоднішній день, власні надходження бюджету розвитку складають лише 0,65 % від загального обсягу доходів бюджету, зменшившись з 338 млн грн у 2014 р. до 42 млн грн у 2016 р. Необхідність фінансувати капітальні видатки з цього фонду визначає потребу у передачі коштів з бюджетів вищого рівня, тобто трансферти є основним джерелом наповнення бюджету розвитку.

Стосовно видаткової частини, то слід відзначити значну частку видатків, які фінансуються з бюджету розвитку, що свідчить про суттєві капітальні витрати, що здійснюються у місті. Так, бюджет розвитку 2014 р. склав 135 млн грн, а у 2016 р. він досяг вже 2,5 млрд грн, тобто збільшився майже у 19 разів. Щодо структури видаткової частини бюджету розвитку, то тут не відбулось суттєвих змін. У 2016 р., як і в попередні роки, найбільшу частину коштів було витрачено на послуги, пов'язані з економічною діяльністю (в основному внески до статутних капіталів під-

приємств). Друге місце серед видатків належить будівництву, зокрема, розвитку мережі метрополітенів, а третім за важливістю напрямом витрачання коштів є капітальний ремонт житлового фонду та благоустрій міста. На 2017 р. бюджет розвитку заплановано у сумі 2,55 млрд грн, отже, маємо збільшення лише на 0,74 %, що є недостатнім для забезпечення фінансово-економічної безпеки міста та реалізації перспективних інвестиційних проектів.

Отже, можна сформулювати наступні проблемні аспекти формування та використання бюджету розвитку міста Дніпро, які є актуальними і для інших територіальних громад:

1. План надходжень до бюджету розвитку не виконується. Власні надходження складають мізерну частку доходів бюджету розвитку, видатки якого фінансуються переважно за рахунок трансфертів. В умовах інфляції темп росту видатків перевищує темп зростання доходів бюджету.

2. За рахунок коштів бюджету розвитку відбувається фінансування не вагомих інвестиційних проектів, а переважно капітальних видатків, спрямованих на забезпечення нормального функціонування існуючих установ комунальної власності, що безумовно є нагальною потребою, але не забезпечує розширене відтворення економіки регіону.

З метою підвищення ролі бюджету у соціально-економічному розвитку міста доцільно запропонувати:

1. розширити перелік доходних джерел бюджету розвитку та стимулювати збільшення власних доходів; сприяти розвитку малого та середнього бізнесу як запоруки стабільних надходжень до бюджету;

2. обирати інвестиційні програми, яким надається фінансування, виключно на принципах прозорості та справедливості, базуючись на детальному аналізі їх потенційної ефективності;

3. ґрунтовно підходити до розподілу коштів, сприяючи перетворенню капітальних видатків з бюджету розвитку на видатки розвитку, а не споживання.

Таким чином, сучасний порядок формування та використання бюджету розвитку міста доводить низьку ефективність традиційного підходу та необхідність розробки нового інструментарію з метою покращення інвестиційної привабливості міста та забезпечення його фінансово-економічної безпеки.

СТАТИСТИЧНИЙ АНАЛІЗ ІНФЛЯЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ В УКРАЇНІ

Рогожина Ю. В., студентка

(Науковий керівник – к.т.н., доцент Мормуль М. Ф.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Проблема інфляції в Україні є досить актуальною в наш час і вимагає свого негайного вирішення. Варто відзначити, що ймовірність інфляційної загрози визначається системою ризиків, диференційованих за часовою та просторовою характеристиками. Особливо негативно відбивається інфляція на всіх сторонах соціально-економічного життя в Україні, що є порушенням процесу суспільного відтворення. Вона спричиняє зростання цін,

зниження життєвого рівня населення, позбавлення підприємців стимулів, викривлення економічних орієнтирів, загострення економічних і соціальних суперечностей.

Причини виникнення інфляції:

- надмірне збільшення пропозиції грошей;
- надлишковий споживчий попит в економіці (інфляція попиту), причиною якого може бути надто м'які кредитні умови та ін.;
- інфляція в інших країнах за суттєвих обсягів імпорту (імпортована інфляція), підвищення цін на імпортні товари;
- девальвація національної валюти (збільшує ціну імпортованих товарів, погіршує економічні очікування);
- зростання очікувань щодо зростання цін в майбутньому.

Процес прогнозування інфляції, як відомо, спирається на детальний аналіз минулих тенденцій, оцінки поточної ситуації та майбутніх факторів впливу на цінові процеси. Динаміку індекса споживчих цін з 2007 по 2017 рр. представлено на рис. 1.

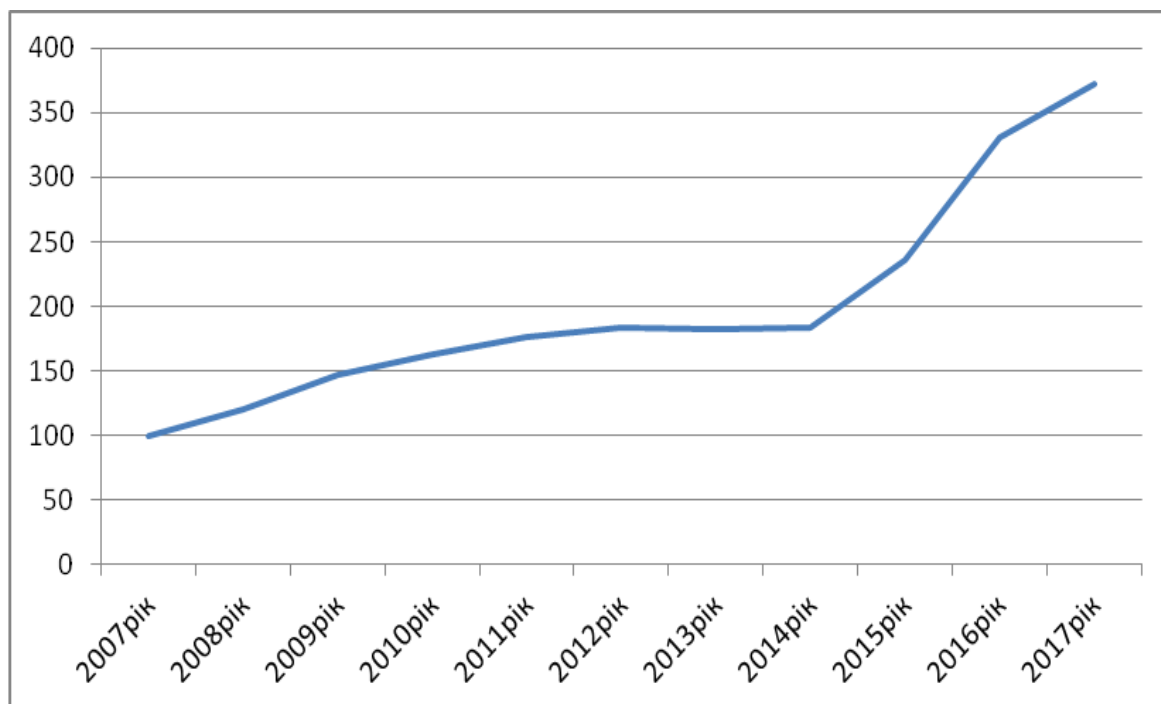


Рис.1. Динаміка індекса споживчих цін

Індекси споживчих цін за регіонами у 2007–2015 рр. наведено в табл. 1.

Як видно з табл. 1., найнижчий рівень інфляції за 2007 р. був в Закарпатській області, а найвищий в м. Київ. На відміну від попередніх років рівень індексу споживчих цін в 2015 р. збільшився по всіх регіонах, що є дуже негативним явищем. В 2015 р. найвищий індекс споживчих цін величиною 146,9 % був у Донецькій області, а найнижчий індекс величиною 138,6 % у м. Київ.

Індекси споживчих цін за регіонами у 2007–2015 рр., %

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Україна	116,6	122,3	112,3	109,1	104,6	99,8	100,5	124,9	143,3
Автономна Республіка Крим	115,6	123,3	114,8	109,6	106,0	98,4	99,5	–	–
Вінницька	117,8	119,1	111,2	107,0	102,8	99,0	99,7	123,3	138,8
Волинська	115,1	121,3	110,0	108,1	103,2	99,0	99,7	125,9	143,3
Дніпропетровська	114,4	124,4	113,0	109,3	104,3	99,7	100,4	125,7	142,6
Донецька	113,9	124,0	113,1	110,3	105,0	101,3	101,3	122,0 ³	146,9 ³
Житомирська	113,9	120,8	111,9	108,9	103,9	99,0	99,4	125,2	143,7
Закарпатська	111,3	115,4	111,8	108,5	103,0	98,8	99,7	125,7	144,0
Запорізька	115,2	123,6	113,0	109,7	104,6	99,3	100,3	125,7	142,1
Івано-Франківська	114,0	121,8	110,3	108,3	102,9	99,3	100,0	125,0	143,4
Київська	114,3	125,6	109,5	107,9	103,9	99,1	99,9	124,7	144,3
Кіровоградська	113,4	121,4	109,7	108,5	103,7	98,8	100,1	124,4	141,3
Луганська	115,4	123,3	112,8	110,5	105,6	100,3	101,3	125,2	138,8
Львівська	116,8	125,1	113,4	109,7	104,9	99,3	100,2	126,7	145,2
Миколаївська	118,1	121,8	112,8	110,0	104,4	99,3	100,7	124,9	143,5
Одеська	119,2	123,7	114,4	110,5	105,4	99,4	100,9	127,2	144,6
Полтавська	118,3	123,5	112,8	108,4	103,7	99,1	99,6	123,8	145,0
Рівненська	116,0	122,1	112,0	108,3	103,4	98,9	99,3	127,0	144,9
Сумська	115,0	121,0	110,8	108,9	103,6	98,8	99,5	124,7	145,5
Тернопільська	120,1	118,6	111,2	108,5	103,7	98,9	99,2	125,4	145,1
Харківська	119,1	123,8	112,9	109,0	104,1	99,2	99,6	125,3	144,2
Херсонська	118,3	121,9	112,6	110,6	104,5	99,4	100,5	124,1	145,8
Хмельницька	117,9	122,7	113,0	109,6	104,0	99,6	100,0	123,7	142,5
Черкаська	117,9	122,3	111,5	109,0	103,5	99,5	100,3	124,2	143,8
Чернівецька	117,3	119,0	110,1	108,2	102,4	98,8	99,9	123,5	142,0
Чернігівська	115,0	123,1	112,7	109,5	103,6	98,8	99,4	126,7	145,6
м. Київ	121,0	121,6	113,4	109,8	106,1	101,6	101,5	125,8	138,6

Отже, на сучасному етапі розвитку економічних відносин в Україні питання зниження інфляції постає досить гостро. Адже саме ефективне вирішення даного питання дасть змогу Україні зробити впевнений крок вперед у плані економічного зростання, підвищення життєвого рівня населення та виходу на новий, вищий щабель у світових масштабах.

АНАЛІЗ СПРАВЛЯННЯ ПОДАТКУ З ДОХОДІВ ФІЗИЧНИХ ОСІБ

Семенова Ю. І., студентка,

Скляр В. Є., студент

(Науковий керівник – к.т.н., доцент Мормуль М. Ф.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Нині одним із бюджетоутворюючих податків для вітчизняних бюджетів місцевого рівня є податок на доходи фізичних осіб (ПДФО). Слід зазначити, що з одного боку застарілі проблеми механізму справляння цього податку, а з іншого – податкові новації, зумовлені прийняттям Податкового кодексу України та внесенням низки змін до цього нормативно-правового акту потребують нового розгляду проблем нарахування і сплати цієї податкової форми та роблять проблеми її справляння актуальними як для фінансової науки так і для платників податків – роботодавців та найманих громадян.

Оподаткування доходів громадян до 2004 р. здійснювалось відповідно до вимог Декрету Кабінету міністрів України “Про прибутковий податок з громадян”. У 2004 р. з прийняттям Закону України “Про податок з доходів фізичних осіб” № 889 від 22.05.2003 р. відбулось реформування оподаткування доходів фізичних осіб в Україні. Внаслідок цього прогресивна шкала ставок прибуткового податку з громадян змінилась на пропорційні ставки податку з доходів фізичних осіб, які, порівняно з попереднім періодом, значно зменшились.

З 2016 р. відповідно до вимог Закону України “Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо забезпечення збалансованості бюджетних надходжень у 2016 р.” № 909-VIII від 24.12. 2015 р. в нашій країні знову відновлено пропорційну шкалу оподаткування доходів фізичних осіб та, при цьому, дещо збільшились ставки самого податку на доходи громадян. В 2015 р. пропорції розподілу між бюджетами сплачених сум податку на доходи громадян було дещо змінено, в результаті чого в казні м. Київ залишилось 40 % а в інших бюджетах місцевого рівня 60 % мобілізованої суми ПДФО.

Не дивлячись на те, що внаслідок зміни бюджетного розподілу мобілізованих сум аналізованої податкової форми дещо зменшилась частка ПДФО в доходах бюджетів м. Київ та міст обласного значення, для решти місцевих бюджетів питома вага ПДФО в їх доходній базі зросла майже вдвічі.

З метою розробки пропозицій щодо формування в Україні оптимальної системи оподаткування доходів фізичних осіб доцільним є вивчення уже існуючих механізмів справляння прибуткового податку в інших країнах.

Зарубіжний досвід оподаткування доходів фізичних осіб свідчить, що в більшості країн світу шкала ставок прибуткового податку з громадян прогресивна і максимальний їх розмір сягає значних величин: 40 % у Великобританії, 53 % у Німеччині, 56,8 % у Франції, 50 % у Японії та в Австрії, 55 % у Бельгії.

Безперечно це країни з високим рівнем життя та доходів на душу населення. Україна ж сформувала систему прибуткового оподаткування зі значним податковим навантаженням на малозабезпечених громадян, що не є справедливим, адже всі без виключення громадяни, незалежно від розмірів їх доходів, сплачують податок за ставкою 18 % , в результаті чого в нашій країні відбувається перерозподіл ВВП на користь фізичних осіб, що мають вищі статки.

Аналіз проблем справляння податку на доходи фізичних осіб засвідчив, що не дивлячись на те, що ця податкова форма забезпечує надходження значної частини доходів бюджетів, сучасний механізм її нарахування і сплати не позбавлений значних недоліків, основними з яких є пропорційні ставки цього податку, відсутність порядку оподаткування доходів сім'ї загалом, а не доходів кожного громадянина окремо, а також недосконалий порядок розподілу мобілізованих сум податку між бюджетами. З метою вдосконалення механізму справляння податку на доходи фізичних осіб необхідно запровадити прогресивну шкалу ставок цього платежу, дозволити платникам обирати порядок визначення бази справляння цього податку як сукупні доходи всіх членів родини, або ж як доходи окремого громадянина. Подальші наукові розвідки в даному напрямі фінансово-економічних досліджень, на нашу думку, необхідно присвятити моделюванню наслідків пропонованих нами змін до механізму справляння податку на доходи фізичних осіб для місцевих бюджетів та його конкретних платників.

ВИНИКНЕННЯ ТІНЬОВОЇ ЕКОНОМІКИ В УКРАЇНІ ТА ЇЇ ВПЛИВ НА ЕКОНОМІЧНУ БЕЗПЕКУ КРАЇНИ

Сидоренко Д. О., студент

(Науковий керівник – к.держ.упр., доцент Ковальов В. Г.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Тіньова економіка впливає на усі соціально-економічні процеси в країні і опосередковано знижує рівень її економічної безпеки. У теперішній час для України стає особливо актуальна проблема забезпечення стійкого економічного росту, підвищення життєвого рівня населення, формування механізму, який би сприяв мінімізації внутрішніх і зовнішніх шоків для економіки країни. Уся сукупність цих проблем у їхньому взаємозв'язку й взаємовпливі безпосередньо пов'язана з поняттям національної безпеки держави [1].

В умовах глобальної фінансово-економічної кризи проблеми тіньової економіки стали одними з найбільш важливих як для України, так і для більшості країн світу. Окремі різновиди тіньової діяльності справедливо відносяться до числа глобальних проблем сучасності. Основними відмінностями її в тій чи іншій країні є обсяги, чинники, форми, стан соціально-правового контролю за нею та рівень його реалізації [2].

Встановлено, що розміри тіньової економіки в країнах з найбільш розвиненою економікою знаходяться в діапазоні 18.7 % ВВП, а в країнах, що розвиваються – 38.1 % ВВП. Що стосується в середньому по країнах то показник знаходиться на позначці 35.5 % ВВП [3].

Для України, актуальність проблеми тіньової економіки значно вища. До світової фінансово-економічної кризи додалося правове свавілля та корупція, непрозорість економічних відносин, розбалансована й деградована система державного управління і технологічна відсталість, які гальмують темпи розвитку. Через високий рівень тінізації економіки український бюджет недоотримує мільярди гривень, такі необхідні сьогодні [4].

Серед причин, які гальмують процес виходу економіки України з тіні, можна виділити наступні: системні вади податкової політики (чинна податкова система фактично зосереджена на максимальному залученні надходжень до бюджету, без урахування можливих негативних наслідків надмірного фіскального тиску на суб'єктів господарювання та громадян); відсутність повноцінного ринкового середовища (уповільнення інституційних, структурних та економічних змін, недосконалість ринкових механізмів призводять до неузгодженості державної економічної політики з інтересами суб'єктів господарювання, які змушені самостійно розробляти неформальні механізми взаємної співпраці); високий рівень корупції та некомпетентність державних службовців (корупція є одним з головних чинників, який впливає на розвиток України та залишається однією з найбільших перепон на шляху її інтеграції до світового співтовариства); нестабільність інвестиційного та підприємницького клімату; недостатній захист інвесторів; високий рівень порушень прав інтелектуальної власності; нестабільне політичне середовище тощо [3].

Важливою першопричиною формування тіньового сектору економіки є наявні вимоги та обмеження, які висуваються державою до суб'єктів економічної діяльності. В свою чергу, порушення цих вимог, обмежень та заборон є підґрунтям для виникнення та існування будь-якого виду тіньової економічної діяльності. Чим інтенсивнішими є дані вимоги та обмеження, тим ширший є простір потенційних можливостей для ефективного функціонування тіньового сектору.

Розвиток тіньової економіки призвів до такої не існуючої раніше проблеми як загроза національній економічній безпеці країни. Подальший розвиток національної економіки вже не можливий без обліку впливу тіньової економіки, тому що вона впливає на всі процеси, що відбуваються в суспільстві. Реальна ситуація, яка склалась в економіці вимагає реформування її структури при активному впливі в напрямі зменшення частки тіньового сектору економіки. Створена за останні роки в країні економічна система унеможливила існування й розвиток підприємств тільки в легальній сфері економіки. Втілення в реальній практиці такого фактору виробництва як підприємницька спроможність, стає можливим тільки в тіньовому секторі економіки. Економічна криза, наслідком якої стало різке зниження жит-

тевого рівня населення, обсягу національного виробництва показали вкрай неефективну структуру економіки України й змушують суб'єктів підприємницької діяльності функціонувати в тіньовому секторі економіки. Таким чином, тіньова економіка є основною загрозою національній економічній безпеці, оскільки призвела до того, що економіка почала рухатися по шляху звуженого відтворення, зниження її конкурентоспроможності й виробничого потенціалу [2].

Протидія тінізації економіки України вимагає: впровадження комплексної загальнодержавної системи протидії недружнім дискримінаційним заходам до України з боку інших країн, впровадження загальнодержавної системи захисту вітчизняного ринку об'єктів інтелектуальної власності та науково-технологічного потенціалу держави, захисту внутрішнього ринку високотехнологічних товарів в Україні, посилення захисту вітчизняного виробника від недобросовісних партнерів, протидії протиправним протекціоністським проявам з боку суб'єктів господарювання та співробітників реєстраційно-дозвільних і контрольних органів, забезпечення розвитку внутрішнього ринку України тощо.

Список використаних джерел:

1. Подмазко О. М. Вплив тіньової економіки на загрози економічній безпеці країни / О. М. Подмазко // Економіка: реалії часу. – 2014. – № 1 (14). – С. 142–149.
2. Губарева І. О. Моделювання впливу тіньової економіки на економічну безпеку України / І. О. Губарева, В. О. Доровський // Європейський вектор економічного розвитку. – Дніпропетровськ, 2013. – № 1(14). – С. 65–71.
3. Варналій З. С. Детінізація економіки як чинник розвитку підприємництва / З. С. Варналій, З. Б. Живко // Стратегічні пріоритети. – 2013. – № 4. – С. 29–37.
4. Савич О. В. Основні чинники та шляхи протидії тінізації економіки України [Електронний ресурс] / О. В. Савич, І. В. Савич // Ефективна економіка. – 2015. – № 2. – Режим доступу : <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=3827>

ДО ПИТАННЯ РОЗВИТКУ P2P-КРЕДИТУВАННЯ В УКРАЇНІ

Синюк А. О., студентка

(Науковий керівник – д.е.н., професор Заруцька О. П.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Особливо активно в усьому світі сьогодні спостерігаються тенденції щодо трансформації деяких функцій традиційних фінансово-кредитних інститутів та їх переведення на рівень спільнот або окремих індивідуумів. А отже, можна зазначити, що поступово формується інноваційний підхід до економічної взаємодії – “рівний рівному” (peer-to-peer або p2p). Цей напрям економічної взаємодії об'єднує великі спільноти рівноправних індивідів з метою реалізації венчурних інвестиційних проектів, досягнення

спільних цілей та задоволення власних потреб [1]. Одним з найбільш інноваційних напрямів такого підходу економічної взаємодії стало створення платформ р2р-кредитування, які використовують потенціал спільнот та індивідуумів. Все це робить дослідження у даному напрямі особливо актуальним.

Peer-to-peer кредитування – це процес видачі та отримання позик фізичними особами з мінімальним використанням традиційних фінансових інститутів за допомогою Інтернет-платформ [2].

Р2р-кредитування передбачає поступове накопичення в системі інформації про надійність позичальника, що дозволяє проводити скоринг та диференціювати процентні ставки для осіб, які мають різний за надійністю кредитний досвід. Ця процедура спрямована на усунення інформаційної асиметрії та зниження ризиків у сфері даного виду інноваційного кредитування [1].

Історія розвитку та поширення р2р-кредитування налічує менше десяти років, однак динаміка його поширення є надзвичайно стрімкою. Так світовий обсяг ринку peer-to-peer збільшився з 1,2 млрд дол. у 2012 р. до 64 млрд дол. у 2016 р. Таке зростання є важливим свідченням визнання пірингового кредитування як каталізатора інновацій та рушія економічного розвитку. Першою онлайн-платформою пірингового кредитування стала англійська компанія “ZOPA” у 2005 р. У США перші кредитні компанії р2р з’явилися у 2006 р., це “Prosper” та “Lending Club”. В Україні перша р2р-платформа була створена в 2010 р. – це сервіс “Credery”, від компанії IVEXE Innovation Ventures. В 2013 р. українськими розробниками було запущено р2р-сервіс “Сім зірок”. Наразі ці платформи призупинили свою діяльність у зв’язку із загальним погіршенням фінансового становища. У 2015 р. на українському ринку з’явився наступний сервіс р2р-кредитування – “uCredit”. Однак, необхідно відмітити, що важливим кроком у розвитку р2р-кредитування в Україні став запуск платформи Приват Банку “Сервіс вигідних вкладень” з 1 березня 2016 р.

Слід зазначити, що стрімкий розвиток р2р-кредитування потребує законодавчого урегулювання. Наразі банкам фактично заборонено займатися р2р-кредитуванням. У той же час, вітчизняним банкам необхідний розвиток сучасних кредитних продуктів. Спостерігаються негативні тенденції й в наданні класичних кредитів банками України.

Таким чином, саме інноваційному кредитуванню відводиться важлива роль у подальшому реформуванні економіки України та відродженні національного виробництва, в першу чергу, малого бізнесу. Враховуючи світовий досвід розвитку інноваційних способів кредитування безперечно позитивний ефект мало б запровадження в Україні платформ р2р-кредитування. На початкових етапах повномасштабного розвитку цього сервісу в нашій країні доцільно, щоб саме банки виступили ініціаторами розвитку р2р-платформ та отримали підтримку органів державної влади. Необхідним тут є розроблення відповідного законодавчого підґрунтя та налагодження ефективних форм регулювання та нагляду з боку НБУ, також важливо розробити дієву законодавчу систему захисту як кредиторів, так і

позичальників, запровадити різноманітні моделі оцінки ризиків та аналізу позичальників на основі власних банківських алгоритмів оцінки, скорингових моделей та співпраці з Бюро кредитних історій. Важливим є також запровадження Системи стандартів щодо провадження р2р-кредитування. В даному контексті, позитивним прикладом виступає досвід державного регулювання галузі р2р-кредитування у Великій Британії. З 2014 р. пірингове кредитування там знаходиться під наглядом органів з контролю за фінансовою поведінкою та здійснюється відповідно до стандартів, що розроблені незалежною Асоціацією з рівноправного кредитування. Крім того, на законодавчому рівні уточнюється статус пірингових кредитів, які відносять до класу неоподатковуваних активів. Такі заходи спрямовані на стійкий розвиток р2р-кредитування, яке демонструє очевидну затребуваність та популярність для бізнесу, особливо малого.

Крім цього, для підвищення ентузіазму в роботі з піринговими платформами, доцільно встановити пільговий податковий період для їх роботи, це дозволить сконцентрувати ресурси на розвитку самої платформи та залученні користувачів. Перелічені заходи дозволять привернути увагу та збільшити довіру всього населення України до сервісу р2р-кредитування, зробити його популярним, надійним та ефективним, а в перспективі, забезпечити транскордонне співробітництво із закордонними інвесторами.

Список використаних джерел:

1. Петрушенко Ю. М. Новітні підходи до фінансування розвитку місцевих громад: від реконізму до Р2Р-кредитування / Ю. М. Петрушенко // Вісник Української академії банківської справи. – 2014. – № 1. – С. 90–94. – Режим доступу : http://nbuv.gov.ua/UJRN/VUABS_2014_1_20

2. Петренко І. П. Р2Р кредитування як новітній метод фінансування інвестиційних проектів [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.sworld.com.ua>

ОПТИМІЗАЦІЯ БІЗНЕС-ПРОЦЕСІВ ЯК ЗАСІБ ЗАПОБІГАННЯ ЛІКВІДАЦІЇ ПІДПРИЄМСТВ

Сіліна І. С., студентка

(Науковий керівник – к.ф.-м.н., доцент Рудянова Т. М.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Модель діяльності будь-якого підприємства складається з сукупності окремих бізнес-процесів, які необхідно постійно розвивати, змінювати та вдосконалювати. Оптимізація бізнес-процесів – це комплекс взаємопов'язаних управлінських, організаційних та інформаційних заходів, об'єднаних певною технологією, спрямований на поліпшення показників як окремих процесів, так і показників діяльності підприємства в цілому з метою задоволення потреб та очікувань зацікавлених сторін.

В Україні, починаючи з 2011 р., спостерігається тенденція до скорочення кількості підприємств усіх розмірів. Кількість великих підприємств, які працювали у 2011 р., скоротилась з 642 до 423 у 2015 р. Аналогічна ситуація відбулася і з середніми та малими підприємствами, кількість яких за 5 років скоротилася, відповідно: з 19797 до 15202, з 338223 до 327815 підприємств. За даними Державної служби статистики у 2016 р. найбільша кількість прибуткових великих та середніх підприємств – 87,6 % – працювала в галузях сільського, рибного та лісового господарства. Другою за кількістю прибуткових підприємств є сфера охорони здоров'я – кількість прибуткових підприємств становить 81,6 %, сумарний фінансовий результат становить 417,6 млн грн Найзбитковішою галуззю економіки України є сфера “мистецтво, спорт, розваги та відпочинок”, в якій працює лише 38,5 % прибуткових підприємств із загальним фінансовим результатом у 1133,6 млн грн Такий же показник 61,5 % збиткових підприємств дорівнює 1472,8 млн грн збитку [1].

Ефективний та доступний спосіб збільшити позиції підприємства на ринку та не допустити його ліквідації – оптимізація бізнес-процесів як на рівні управління функціонуванням системи, так і на рівні постачання, виробництва, маркетингу та збуту продукції. Моделювання бізнес-процесів на сьогоднішній день здійснюється у вигляді вербального, текстового, табличного, графічного і інших описів потоків робіт та інформаційних даних. Для того, щоб мати можливість здійснювати математичну оптимізацію необхідно мати математичну модель бізнес-процесу, яка кількісно описує досліджуваний процес з визначеними критеріями його оптимізації.

У структурній моделі бізнес-процесу кожна окрема операція (вид діяльності) моделюється відповідним процесним етапом, на вхід якого надходять потоки ресурсів $Z = \{X; Y\}$, розділені на дві частини. Вектор потоків X – це матеріальні ресурси, Y – це продукти, які виготовлені в попередньому i -му етапі, процесних ланках, і є вхідними ресурсами для здійснення виробництва в i -му етапі. Математичною моделлю виробничої операції з переробки ресурсів які здійснюються на виробничому етапі виходу, може служити виробнича функція (ВФ). Одночасно з фізичним перетворенням матеріальних чинників виробництва в виробничій ланці відбувається перетворення вартості вхідного потоку в вартість вихідного потоку. В результаті на виході етапу є потік з вартістю, що перевищує вартість потоку ресурсів на його вході на величину, рівну виробленої на даному етапі доданої вартості, яка є функцією від обсягу потоку u_i на виході етапу і має вигляд U-подібної кривої з вираженим мінімумом.

Проектування, моделювання та оптимізація бізнес-процесу здійснюється від кінця бізнес-процесу до початку і має оптимізаційний характер. Це обумовлюється тим, що для прийняття рішення про оптимальні обсяги закупівлі факторів виробництва, вироблення проміжного і кінцевого продуктів в процесних етапах необхідно мати прогноз обсягу майбутнього по-

питу і майбутньої ціни на планований до випуску продукт. Попит і ціни на фактори виробництва і майбутню продукцію носять невизначений характер і апіорі невідомо, що обумовлюється невизначеністю в майбутньому стані економіки, фінансів, в яких здійснюється бізнес-процес. Всі суттєві прогнозні характеристики, на які орієнтується власник бізнес-процесу, приймаючи рішення про його ініціації, пов'язані з актуалізацією в майбутньому різного роду подій, які в разі сприятливого характеру для бізнес-процесу є шансами, в іншому випадку – ризиками. Згідно з критерієм шансів і ризиків R&Ch вибір найкращого рішення здійснюється виходячи з максимізації шансів при одночасній мінімізації ризиків, що відображає психологію прийняття рішень суб'єктом. Величини шансів Ch і ризиків R бізнес-діяльності визначаються як сума добутків матеріальних мір шансів (доходи, прибутки) і ризиків (втрати, збитки) – на міри їх можливої актуалізації. Оптимізаційна математична модель виробничого бізнес-процесу формулюється так: визначити обсяги факторів виробництва, що закуповуються у зовнішньому середовищі для забезпечення виробництва у всьому бізнес-процесі, по заданим цінами, що доставляють максимальне значення комплексного критерію шанси – ризики і задовольняють імовірнісній фінансовій умові – ймовірності того, що майбутні загальні витрати на закупівлю факторів виробництва не перевищать фінансові засоби. Ймовірнісне бюджетне обмеження обумовлено тим, що майбутні ціни на фактори виробництва і майбутній платоспроможний рівень фінансових коштів, або інвестицій, є невизначеними і в майбутньому можуть зазнати суттєвих змін.

Список використаних джерел:

1. Державна служба статистики України [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ДЕРЖАВИ ПІД ЧАС ВВЕЗЕННЯ В УКРАЇНУ БРЕНДОВОГО ОДЯГУ

Таран О. В., студент,

Решетило К. В., студент

(Науковий керівник – к.б.н., доцент Булейко А. А.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Однією із найважливіших складових економічної безпеки є фінансова безпека, без якої практично неможливо вирішити жодне із завдань, що стоять перед державою. Безпека внутрішньої фінансової сфери України визначається досконалістю правової, організаційної та інституціональної бази, а також політичною стабільністю, масштабами тіньової економіки та рівнем корупції в державі.

Податкові надходження є основним джерелом поповнення бюджету України. Значну частину з них становлять митні платежі, які сплачуються учасниками зовнішньо-економічної діяльності при перевезенні товарів че-

рез митний кордон України. Таким чином, правильне нарахування та сплата митних платежів забезпечує поповнення бюджету на законних підставах у повному обсязі.

При накладанні митних платежів на товари, що ввозяться в Україну підприємцями, їх вартість автоматично збільшується для покриття витрат підприємця. Недобросовісні підприємці, бажаючи уникнути додаткових витрат на сплату мита, вдаються до порушення митних правил шляхом ввезення товарів без декларування, спеціального заниження реальної вартості товарів, виданні товарів одного типу за товари іншого, а також із застосування корупційних схем. Наприклад, перевезення брендового одягу під виглядом секонд-хенду.

За оцінками експертів, ринок одягу та взуття входить в 20 найрозвинутіших ринків України, українці витрачають на взуття й одяг приблизно 30–40 % свого місячного доходу, що перевищує показники в країнах Західної Європи. Статистика показує, що річний оборот ринку одягу становить 500 млн дол. США (неофіційні дані обчислюються в 10 млрд дол. США).

У 2016 р. СБУ затримала контрабанду брендового одягу, вартістю понад 6 мільйонів грн. Понад 7 тисяч предметів одягу, взуття, аксесуарів, білизни, капелюшки найвідоміших у світі будинків моди намагалися незаконно завезти на територію України. Таким чином, можна стверджувати про можливість завдання значної шкоди державі при таких порушеннях.

Також відомі випадки, коли у тюках із одягом, що був у використанні, провозили і нові брендові речі, відтак тут більше питання до якості перевірки на кордоні. Офіційно ввозиться, наприклад, секонд-хенд, але діє загальна система корупції і контрабанди, відтак дуже багато одягу ввозиться нелегально. Під виглядом ношеного одягу ввозиться новий одяг, таким чином є можливість уникнення оподаткування нових одиниць товару. Державі дуже складно контролювати, що ввозиться під виглядом секонд-хенду.

За такі дії передбачається складання протоколу про порушення митних правил за ознаками ч. 1 ст. 483 Митного кодексу України, санкції якої передбачають накладання штрафу у розмірі 100 % вартості безпосередніх предметів порушення митних правил з конфіскацією зазначених товарів.

Відомі випадки не декларування товарів, коли в ході перевірки громадяни, що йшли зеленим коридором перевозили з собою незадекларований брендовий одяг. Вони повідомляли, що його нібито отримали, як подарунки, і тому не сплачували податок за його ввезення.

У 2015р. В Одеській області було перекрито контрабандний канал переміщення брендівих товарів із зони митного контролю. Серед вилученого – брендові вироби: Armani, Adidas, Dolce & Gabbana, Paul & Shark тощо. Працівники вантажних митних комплексів вступили в змову з працівниками митного поста та представниками приватних структур. Своїми діями правопорушники завдали матеріальної шкоди державі в особливо великих розмірах.

За такі порушення передбачається відкриття кримінального провадження за ч. 5 ст. 191 (Привласнення, розтрата майна або заволодіння

ним шляхом зловживання службовим становищем) КК України. За вказані діяння передбачено покарання у вигляді позбавлення волі на термін від 7 до 12 років. Таким чином, порушення завдають не лише економічної шкоди державі, а й загрожують кримінальною відповідальністю для порушників.

Нині втрати бюджету України через порушення митних правил коливаються від 10 до 50 мільярдів гривень, значну частку в цій сумі становить справи щодо незаконного перевезення одягу. Наявність на ринку України недобросовісної конкуренції з боку імпортерів брендового одягу викликає необхідність, використовуючи норми законодавства СОТ, ініціювати захист національних товаровиробників завдяки проведенню спеціальних та антидемпінгових розслідувань, проводити додаткові перевірки секонд-хенду під час ввезення в Україну та забезпечити необхідними практичними знаннями працівників митниці для підвищення ефективності їх діяльності.

ВПЛИВ МІГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ НА НАЦІОНАЛЬНУ ТА ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНУ БЕЗПЕКУ ДЕРЖАВИ

Тарасенко К. М., аспірант

(Науковий керівник – д.держ.упр., професор Борисенко О. П.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Міграційна політика є одним із пріоритетних напрямів розвинених країн, адже міграція населення впливає на збалансованість ринку праці, стимулює економічне зростання окремих його секторів, впливає на соціальну і демографічну структуру населення та його етнічний склад. Водночас масовий притік мігрантів може спричинити ріст безробіття і посилення тиску на соціальну інфраструктуру. Тобто, міграція опосередковано впливає на рівень і якість життя мешканців як відправляючого, так і приймаючого суспільства.

Незважаючи на те, що міграція далеко не нове явище для нашої держави, Україна зіткнулася з низкою проблем, що потребують термінового вирішення, – міграційні потоки репатріантів, біженців, а також нелегальні мігранти. Проте найскладнішою виявилась проблема трудової міграції, коли через економічну скруту нашу державу тимчасово або назавжди, залишила велика кількість працездатного населення. За різними оцінками експертів, поза межами України на сьогоднішній день знаходиться від 3 до 7 млн осіб працездатного віку. Тобто, Україна навряд чи зможе упровадити ефективні інструменти реінтеграції “заробітчачан” і повернення їх на український ринок праці. У результаті, всі ці чинники сприятимуть зростанню міграції, у тому числі й нелегальної, з країн СНД і Азії [1, 5]. Тому, без радикального поліпшення соціально-економічних умов і вдосконалення нормативно-правової та технічної бази обліку мігрантів, Україна неминуче зіткнеться з низкою проблем економічного і соціального характеру. Справа не лише в тім, що “українські мізки” та частина сильної й активної частини населення України переміститься до країн Європи, але й втім, що пропра-

цювавши 5–10 років й соціально адаптувавшись там, вони не повернуться в Україну. Їх місце займуть вихідці з Пакистану, Афганістану, РФ, Молдови, КНР, В'єтнаму, Індії та інших менш розвинених країн, які переважно влаштовуються у сфері торгівлі, послуг тощо, у той час як українці, що виїжджають за кордон, залишають робочі місця у промисловості, будівництві, сільському господарстві.

Попри те, що з кожним роком проблема імміграції в Україну стає дедалі актуальнішою, їй до сьогодні майже не приділяли уваги. Це пов'язано із відсутністю досвіду поводження із значними міграційними потоками, низьким рівнем розвитку правової системи і обмеженістю правозахисної культури. У дискусії про імміграцію як шанс чи загрозу для України серед прихильників першої основним аргументом є те, що до 2050 р. прогнозується скорочення чисельності населення України на 36 %, але ротивники імміграції в країну спираються на систему аргументів, що ґрунтується на сукупній ідеї про “Україну для українців” [1, 6–7].

Міграція і безпека – величини, принципово відмінні одна від одної. Міграція має видиме втілення у людях, залучених до процесу просторових переміщень, – безпека має, швидше, символічний, ніж конкретний наочний вираз, тобто більшою мірою ототожнюється зі структурами й інститутами. Міграція у своєму існуванні не залежить від якісної оцінки або залежить від неї лише тією мірою, якою оцінка впливає на заборону або заохочення міграції, – безпека, навпаки, невід'ємно прив'язана до якісної оцінки і без неї нібито зовсім не існує. Однак міграція є реальним або потенційним викликом безпеці.

Аналізуючи вплив міграції на безпеку України, варто звернути увагу на два моменти, відзначені у роботі В. Холода, які стосуються ключових термінів аналізованої проблеми. Поняття безпеки має конкретно-історичний зміст. Він залежить від соціокультурного контексту, соціальних цінностей, політичного режиму, домінуючих суспільних дискурсів тощо. Міграція, а точніше різні її параметри, можуть розглядатися в позитивному, нейтральному чи негативному ключах. “Проте негативний історичний досвід стосовно міграції не означає, що це явище справді небажане. Принаймні не тільки військові конфлікти та природні катаклізми причиняють міграцію населення і не тільки вимушеним буває її характер. За нормальних обставин до зміни місця проживання людей спонукає бажання поліпшити власні умови життя та праці, знайти кращі життєві перспективи. Свобода пересування є одним з найважливіших прав людини. Друге зауваження стосується поняття “міграція”. Як і будь-який інший суспільний процес, вона належить до складних, сповнених суперечностей явищ, що зумовлює неможливість їхньої однозначної оцінки. Так, позитивний або негативний результат міграції часто залежить від масштабу та часового періоду обраних для оцінки [2].

Підсумовуючи, варто зауважити, що потенційні труднощі, пов'язані з імміграційними процесами, які можуть становити загрозу національній безпеці України, можна окреслити як відсутність адекватних засобів та ме-

ханізмів інтеграції у різних сферах суспільного життя біженців та інших категорій іммігрантів в Україні. Фактично йдеться про відсутність дієвого управління міграційними процесами в країні. Така ситуація призводить до того, що міграційні виклики політиці національної безпеки в ситуації безконтрольності швидше можуть мати деструктивний потенціал, аніж конструктивний. Тому впровадження дієвої міграційної політики для України є нагальною потребою.

Список використаних джерел:

1. Міграція в Україні факти і цифри / Міжнародна організація з міграції (МОМ). Представництво в Україні. – К., 2011. – 17 с.
2. Холод В. Аналіз міграційної політики як складової частини національної безпеки України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://bibl.kma.mk.ua/pdf/pidruchnuku/21/28.pdf>

РОЛЬ МИТНИХ ОРГАНІВ У СИСТЕМІ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЗЕД

Жульміна А. В., студентка

(Науковий керівник – д.держ.упр., професор Івашова Л. М.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Як відомо зовнішньоекономічна діяльність є складовою національної економічної політики, а тому підлягає регулюванню з боку держави. Крім того, саме в умовах сьогодення для України вкрай необхідним є визначення ефективного курсу зовнішньоекономічного співробітництва, з урахуванням існуючих потреб та наявних ресурсів.

Саме тому потребують першочергового вирішення питання пошуку додаткових джерел наповнення бюджету, стабілізації курсу національної валюти, а також забезпечення вітчизняної економіки достатнім обсягом енергоресурсів. Вирішення таких завдань неможливе без зовнішньоекономічного, митного та податкового регулювання.

Таким чином, саме митні органи беруть участь у створенні і функціонуванні важливої підсистеми загального державного регулювання економічних процесів, основною якої є забезпечення повноти справляння митних платежів під час здійснення зовнішньоекономічних операцій та оподаткування товарів при переміщенні їх через митний кордон, а також своєчасне їх перерахування до Державного бюджету України.

Варто зазначити, що для України у ці складні часи надзвичайно актуальним є розвиток системи митного оподаткування, яка б передбачала наявність оптимальної системи митних платежів відповідно до міжнародних вимог і з однієї сторони забезпечувала частину надходжень до держбюджету держави, а з іншої – виступала регулятором зовнішньоекономічних процесів.

Звісно, що фіскальна роль митних платежів очевидна, оскільки надходження від них складають суттєву частку у доходах Державного бюджету України. Питома вага надходжень від митних платежів в останні роки в

середньому займає більше третини дохідної частини бюджету та коливається в межах від 35,2 % до 38,2 %.

Однією з причин значної частки митних платежів у структурі доходів Державного бюджету України є високі обсяги оподаткованого імпорту товарів в державу. Надходження від митних платежів мають однакову динаміку з обсягами імпорту товарів, крім 2014 р.

На стан міжнародної торгівлі у 2015–2016 рр. мали суттєвий вплив як сформовані у попередніх роках зовнішні та внутрішні дисбаланси, так і несприятлива цінова кон'юнктура на зовнішніх ринках, військовий конфлікт на сході України, анексія Автономної Республіки Крим і м. Севастополя та торговельні обмеження з боку Російської Федерації.

Варто також зазначити, що також і високий рівень залежності національних економік від глобальних процесів знижує ефективність митно-тарифних заходів, так як більшість країн пов'язані договірними відносинами щодо забезпечення стабільності митно-тарифного режиму міжнародної торгівлі через членство їх в наднаціональних інтеграційних об'єднаннях (ЄС, НАФТА тощо). Ці союзи, у свою чергу, передбачають обмеження економічного суверенітету, в тому числі відмову від справляння мита, оскільки більшість цих організацій передбачають існування зони вільної торгівлі або митного союзу та вимог міжнародних організацій (СОТ, ЮНТКАД, тощо), рішення яких суттєво впливають на регулювання національних економік за допомогою впливу на формування митних тарифів.

Існуючі протиріччя у вирішенні проблем митного регулювання в умовах функціонуючого глобального митного простору, можуть призвести до небажаних “розривів” у практиці митного регулювання на національному рівні. При цьому, деклароване скорочення трансакційних витрат може привести до гармонізації митних режимів (процедур).

Наприклад, можуть бути залишені тільки експорт, імпорт, переробка на митній території та переробка за межами митної території.

Отже, у підсумку можна зазначити, що вказаний варіант здатен трансформувати економічну сутність митних процедур зокрема, і стимулюючи складову митного регулювання у цілому. Існує велика ймовірність використання митного регулювання як засобу політичного тиску. Досвід України свідчить, що такий варіант розгортання подій найбільш ймовірний з боку більш економічно потужніших країн Європейського Союзу.

ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ШЛЯХОМ ФОРМУВАННЯ АНТИКРИЗОВИХ СТРАТЕГІЙ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ

*Бондаренко А. І., докторант НУЦЗУ
(Науковий керівник – д.держ.упр., професор Домбровська С. М.)
(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)*

Державне регулювання формуванням антикризових стратегій в системі національної економіки детерміновано реаліями глобального середовища та

його циклічним розвитком, підвищенням конкуренції на міжнародних ринках, специфікою національного інвестиційно-підприємницького клімату та феноменом світових фінансових криз з імовірністю їх “других хвиль”[1].

Як правило, вироблення механізмів державного регулювання та стратегічних підходів до подолання наслідків фінансово-економічної кризи, що реалізується у світі базується на санації фінансової системи та стимулюванні внутрішнього попиту. Проте безсистемне спрямування грошових потоків у фінансовий сектор навіть країнами з розвинутою ринковою економікою не відновлює очікуваного кредитування реального сектору економіки. Для України, економіка якої відзначається надмірною відкритістю, з низьким рівнем конкурентоспроможності, нерозвиненістю внутрішнього ринку, відсутністю необхідних внутрішніх заощаджень, які могли б бути використані на інвестиції – ситуація є ще більш складною.

У такій ситуації стратегічним напрямом діяльності уряду є стимулювання збільшення інвестицій у реальний сектор національної економіки, спрямованих на якісні й кількісні перетворення, проведення його модернізації для переходу на нову технологічну основу та створення інноваційного конкурентоспроможного високотехнологічного продукту. При цьому інвестувати необхідно в галузі, які мають найбільший мультиплікативний ефект для розвитку суміжних галузей та виробництв.

Тому, з огляду на зазначене вище, ми виділяємо два напрямки пояснення механізму державного регулювання розвитку феномена кризових явищ в економіці.

1. Напрямок, що визначає кризу в “широкому” розумінні, як результат функціонування складних і відкритих соціально-економічних систем, які відчують постійну системну трансформацію на кожному етапі свого життєвого циклу.

2. Напрямок, що розглядає кризу у “вузькому” розумінні, як результат зміни фінансово-економічної компоненти розвитку. Кожний з двох напрямків розглядає по-різному етапи розвитку кризи, виходи з нього і механізми антикризових заходів.

У цій відповідності, необхідно дослідити феномен кризи як системного явища. Криза “в широкому значенні” виникає в результаті постійної зміни фаз турбулентності і стійкості функціонування економічних систем. В результаті змін у зовнішньому середовищі і взаємодії з системою господарювання процес зростаючої невідповідності: спочатку за параметрами, потім за структурними елементами системи, за процесами і засобами вирішення завдань, і завершується розвитком кризи основоположних принципів функціонування економічної системи, після чого постає питання про доцільність її існування.

Приведене обумовлює необхідність формалізації певних типів криз окремої економічної системи з точки зору її турбулентності і стійкості розвитку:

– криза параметрична – параметри, умови, передумови розвитку економічної системи не відповідають вимогам зовнішнього середовища;

– криза структурна – невідповідність структурних елементів економічної системи алгоритму, способу і технології розв’язуваних завдань;

– криза процесна – невідповідність процесів і способів організації взаємодій системних елементів вимогам як внутрішнього, так і зовнішнього середовища системи (велика кількість рівнів управління, низька оперативність, негнучкість у прийнятті рішень тощо);

– криза принципів функціонування системи – неоптимальність і неефективність принципів діяльності системи як “вбудованого” елемента підсистеми більш високого порядку дії;

– новий етап розвитку системи – перехід системи на новий етап якісного розвитку або знищення (відсутність необхідності в її існуванні).

Отже, економічні кризи є неминучими та корисними тому, що будь-яка система, в тому числі економічна, розвивається за закономірностям циклічної динаміки, а неминучим елементом будь-якого циклу є кризова фаза, яка завершується оновленням системи або заміною її на нову, більш ефективну і життєздатну. Отже, як економіка – це лише частина суспільства, вона відчуває вплив коливань суміжних та віддалених систем – технологічних, екологічних, демографічних, політичних, соціокультурних, які періодично переживають кризові потрясіння, що впливають на систему механізмів державного регулювання економікою.

Список використаної літератури:

1. Державне регулювання економіки України: методологія, напрями, тенденції, проблеми : монографія / [Л. І. Антошкін., Н. М. Бабіч, В. Ф. Беседін, І. В. Беседін, І. К. Бондар] ; М. М. Якубовський (ред.). – К., 2005. – 410 с.

КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ БАНКІВСЬКОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ В КОНТЕКСТІ ІНТЕГРАЦІЇ В ЄС

Єгізарян Р. Г., студентка

(Науковий керівник – к.е.н., доцент Зайцев В. Є.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

В умовах сучасного реформування та розвитку ринкових інститутів стратегічна спрямованість України на інтеграцію в політичний та економічний простір Європейського Союзу завдає значний вплив на стратегію і тактику створення ефективних діючих механізмів в усій економіці країни, зокрема і у банківській сфері, яка є однією з центральних ланок економіки держави.

Окремі питання розвитку банківської системи (далі – БС) України знайшли відображення в працях вітчизняних науковців, таких як О. Барановський, Д. О. Гетманцев, О. А. Музика, О. П. Орлюк та ін. Водночас питання ефективного розвитку та оцінки конкурентоспроможності БС з урахуванням євроінтеграційних процесів України залишаються не достатньо дослідженими.

Конкурентоспроможність БС – це її здатність конкурувати з банківськими системами інших країн на національному та іноземних ринках. Основними факторами, що обумовлюють наявність конкурентних переваг, є

конкурентоспроможність країни та економіки в цілому, масштаб БС, її концентрація, фінансові результати та ефективність діяльності, що виявляється нормативами діяльності БС згідно методики угоди “Базель II”.

Комплексну позицію України на світовому ринку в загальному вигляді демонструє її місце в Рейтингу глобальної конкурентоспроможності [1], там Україна займає 85 місце зі 138 країн, поступаючись всім розвиненим країнам ЄС. Ще одним макроекономічним індикатором оцінки БС є ставка рефінансування. В 2016 р. ставка в ЄС та Швейцарії досягла свого історичного мінімуму – 0 % та –0,75 % відповідно, коли в Україні ставка тримається на рівні 14 %, що є наслідком монетарної політики НБУ з контролю інфляції, яка в 2016 р. (14,2 %) в більш, ніж 10 разів перевищує значення рівня в країнах ЄС, який там не є більшим за 3,5 %.

Масштаб БС можна оцінити за кількістю банків в країні. За даними МВФ [2], в 2015 р. в Україні діяло 103 банки, однак, через політику НБУ з очищення БС, станом на 01.01.2017 налічується лише 93 банки [2], з них 7 державних, 25 банків з іноземним капіталом, 7 неплатоспроможних і 84 – в стані ліквідації.

Триває зростання концентрації активів в БС України: на початок 2017 р. 20 найбільших банків формують 89,4 % активів системи (86,4 % рік тому). За обсягами сукупних активів в 2015 р. Україна знаходиться на рівні Хорватії з близько 60 млн євро [3] і значно відстає від Швейцарії (2,9 млрд євро) та лідерів ЄС – Німеччини (6,9 млрд євро) та Нідерландів (2,5 млрд євро).

Кредитний і депозитний ринки в Україні є досить розвиненими і займають частку ВВП відповідно 40 % і 60 % у 2016 р., що демонструє значний попит на кредитні ресурси та послуги розміщення капіталу в банках. Однак, відсоткові ставки за кредитами в Україні в 10 разів перевищують ставки країн ЄС, а депозитні – у 8 разів, хоча і мають тенденцію до зниження в останні 5 років. Це зумовлює зменшення обсягів кредитів та депозитів через політику НБУ з наближення відсоткових ставок по депозитам до європейських.

Ефективність діяльності БС характеризують насамперед нормативи капіталу [3]. Значення адекватності регулятивного капіталу України (12,7 %) є найнижчим серед високо- і середньорозвинених країн ЄС і лише трохи не досягає критичного мінімуму в 10 %. Достатність регулятивного капіталу I типу (9,8 %) та адекватність регулятивного капіталу визначають міцність та стійкість банківської системи, тому стан БС України є досить незадовільними.

Збитковість активів (–12,5 %) та капіталу (–122,2 %) БС України в 2016 р. відносно загально європейського рівня прибутковості в 1,5 % відображає значні проблеми, з якими зіштовхнулась БС України. За показником капіталізації БС (9,8 %), Україна перевищує середнє значення по ЄС (8,2 %), але поступається середньосвітовому – 10,1 %, що зумовлено високою капіталізацією банків Китаю та США.

Отже, можна прийти до висновку, що конкурентоспроможність БС України за розглянутими показниками є досить низькою порівняно з краї-

нами ЄС. Щодо ефективності діяльності банківської системи, то БС України знаходиться на рівні, наближеному до країн, що останніми ввійшли до ЄС, такі як Хорватія, Чехія та Словенія. Однак, велика кількість проблем, таких як недостатня капіталізація банків, ризикованість операцій, невисока надійність малих банків і потужна концентрація банківських активів потребує вирішення, перш ніж БС України зможе в повній мірі конкурувати з банківськими системами країн ЄС.

Список використаних джерел:

1. Индекс глобальной конкурентоспособности [Електронний ресурс] // Гуманитарные технологии. Информационно-аналитический портал. – Режим доступу : <http://gtmarket.ru/ratings/global-competitiveness-index/info>
2. Національний банк України [Електронний ресурс]: Офіційне інтернет-представництво. – Режим доступу : <http://www.bank.gov.ua>
3. International Monetary Fund Database [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.imf.org/en/data>
4. European Central Bank Database [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.ecb.europa.eu/stats/html/index.en.html>

СОЦІАЛЬНІ ВИДАТКИ БЮДЖЕТУ ЯК ОСНОВА ПОКРАЩАННЯ РІВНЯ ЖИТТЯ НАСЕЛЕННЯ В УКРАЇНІ

Задорожна В. В., студентка

(Науковий керівник – д.е.н., професор Лисяк Л. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Ефективна соціальна політика держави сприяє якісному перетворенню суспільства та є одним із головних механізмів зниження соціальної напруги в країні. На сьогодні соціальна політика України суттєво змінюється, розширюються її функції та завдання. При цьому механізм реалізації соціальної політики все більше ускладнюється у зв'язку з воєнними діями на сході України та необхідністю лібералізації фіскальної політики держави.

Для реалізації соціальної політики в Україні найбільш вагоме значення мають соціальні видатки державного та місцевих бюджетів, розмір яких із р. в рік зростає. Тому проблема оптимізації соціальних видатків надзвичайно актуалізується на сьогодні, особливо у зв'язку з проведенням бюджетної реформи та поглибленням процесу децентралізації місцевих бюджетів. Необхідність спрямування значних бюджетних коштів на соціальні цілі з метою підтримки належного рівня життя населення та недопущення зниження соціальних стандартів у суспільстві в умовах слабкої економічної динаміки загострює окреслену проблему.

Частка видатків на соціальні цілі у структурі видатків державного та місцевих бюджетів в Україні впродовж 2012–2016 рр. представлена у табл. 1.

Частка видатків соціального спрямування у структурі видатків державного та місцевих бюджетів України в 2012–2016 рр., %

Частка видатків бюджету	2012	2013	2014	2015	2016
Державного	45,1	47,8	41,6	37,7	41,7
Місцевих	79,8	86,3	82,5	81,5	84,7

* Розраховано автором за даними [1].

Розрахунки, проведені у табл. 1 свідчать, що впродовж 2012–2016 рр. видатки соціального спрямування у загальній структурі державного бюджету зменшились з 45,1 % до 41,7 % та водночас збільшились у складі видатків місцевих бюджетів з 79,8 % до 84,7 %. Найбільший темп приросту соціальних видатків місцевих бюджетів спостерігається у 2013 р. порівняно з 2012 р. (6,5 %) і в 2016 р. порівняно з 2015 р. (3,2 %). Значним є спад соціальних видатків до 82,5 % в 2014 р., що на 3,8 % менше, ніж у 2013р., та до 81,5 % у 2015 р. (спад на 1 % у порівнянні з 2014 р.).

Загалом місцеві бюджети спрямовують у соціально-культурну сферу значно більшу частку видатків (більше ніж вдвічі) у порівнянні з державним бюджетом. Це пояснюється існуючою структурою витрат місцевих бюджетів, згідно з Бюджетним кодексом України [2].

Незважаючи на досить високу частку коштів місцевих бюджетів у фінансуванні розвитку соціальної сфери, рівень добробуту населення України залишається низьким, про що свідчить рівень бідності в Україні. Так, збільшення масштабів монетарної бідності позначилося на розмірі та структурі витрат домогосподарств. Серед опитаних домогосподарств значна їх частка перейшла на режим суворої економії та не могли здійснювати заощадження. У 2015 р. частка домогосподарств, яких за самооцінкою рівня доходів можна вважати злиденними (яким не вдалося забезпечити навіть достатнє харчування) зросла до 4,9 %, а бідних (постійно відмовлялися в найнеобхіднішому, крім харчування) – до 43,2 % (табл. 2).

Таблиця 2

Самооцінка домогосподарствами України рівня власних доходів, %

Оцінка власних доходів	2005	2008	2009	2010	2013	2015
Коштів достатньо і робили заощадження, %	6,6	12,7	11,1	11,6	10,4	6,2
Коштів достатньо, але заощаджень не робили, %	49,4	51,8	45,3	47,8	50,5	45,7
Відмовлялись від найнеобхіднішого, крім харчування, %	39	32,9	40,2	37,5	35,8	43,2
Не вдалося забезпечити навіть достатнє харчування, %	5	2,6	3,4	3,1	3,3	4,9

* Складено за офіційними даними Державної служби статистики України [3].

На погіршення соціальної забезпеченості населення певною мірою також впливає дефіцит Пенсійного фонду України (ПФУ), який на 2017 р. затверджено у розмірі 141,3 млрд грн, що потребує значних бюджетних коштів. Зниження видатків державного бюджету на погашення дефіциту ПФУ можливе лише поступово після впровадження третього рівня пенсійної системи – недержавного пенсійного страхування.

Таким чином, підвищення ефективності соціальних видатків державного та місцевих бюджетів України є невід’ємною складовою удосконалення системи соціального захисту населення, недопущення зuboжіння населення, подолання бідності та в умовах економічної нестабільності.

Список використаних джерел:

1. Державна казначейська служба України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://treasury.gov.ua>
2. Бюджетний кодекс України [Електронний ресурс] : Закон України від 08.07.2010 № 2456-VI (редакція від 05.01.2017). – Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2456-17>
3. Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.org.ua>

КРЕДИТНІ ПРОГРАМИ СВІТОВОГО БАНКУ В РАМКАХ СПІВПРАЦІ З УКРАЇНОЮ

Калюжна В. А., студент

*(Науковий керівник – к.е.н., доцент Івашина С. Ю.)
(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)*

Однією з цілей Світового Банку є заохочення інвестування країн-членів в інші країни, особливо в такі, що розвиваються. Банк використовує свої фінансові ресурси, висококваліфікований персонал і велику базу знань для надання допомоги кожній із країн, що розвиваються, для забезпечення стабільного розвитку. Основна увага приділяється наданню допомоги найбіднішим групам населення та найбіднішим країнам. Проте, від всіх своїх клієнтів Банк вимагає вживання наступних заходів, таких як інвестування в розвиток людських ресурсів, ліквідація бідності і голоду, забезпечення ефективності й прозорості діяльності урядів країн, підтримка й стимулювання розвитку приватного підприємництва, проведення реформ у сфері макроекономічної стабілізації, охорона навколишнього середовища та багато інших [1].

До Світового Банку Україна вступила в 1992 р.. Вона входить до складу всіх його структур. Серед міжнародних кредитно-фінансових організацій Міжнародний банк реконструкції та розвитку є другим, після МВФ, кредитором України – його частка становить 33,2 % всіх позичок. При цьому спостерігається тенденція зростання частки кредитів МБРР за рахунок зменшення частки МВФ [2].

Позики Світового Банку для України вигідніші, ніж позики з інших джерел, оскільки умови надання кредиту сприятливіші. За класифікацією Банку Україна належить до III категорії країн (рівень доходів нижче середнього) [3], тому термін погашення кредитів продовжується до 20 років з пільговим періодом 5 років. Відсотки за кредит сплачуються за плаваючою ставкою і становлять близько 6,5 % річних.

Починаючи з 2014 р., українська влада провела важливі реформи в багатьох галузях, в тому числі: створення фіскальної служби, здійснення соціальної допомоги, перехід на більш прозору систему державних закупівель, спрощення регулювання підприємницької діяльності, а також стабілізація та реструктуризація банківського сектору. Проте, залишилось реалізувати ще багато завдань.

Світовий Банк продовжує співпрацювати з Урядом України та підтримує першочергові заходи щодо розв'язання головних структурних проблем, які породили теперішній стан в економіці. У лютому 2012 р. були прийняті “Стратегії партнерства з Україною на 2012–2016 рр.” [4].

Зазначена стратегія сприяла досягненню стратегічних пріоритетів розвитку країни, у тому числі сталому економічному зростанню, поліпшенню якості державних послуг і системи державних фінансів та підвищенню конкурентоспроможності національної економіки. Упродовж 1994–2014 рр. Світовий Банк затвердив для України 26 позик загальним обсягом 6 399,85 млрд дол. США [5]. До дорожнього сектору спрямовано 23,3 % позик, на державне управління – 20,5 %, теплопостачання та енергозбереження – 14,4 %, передачу та розподіл електроенергії – 13,1 %, великі гідроелектростанції – 8,3 %, до сектору інших соціальних послуг, транспорту, управління твердими відходами – 4,8 %.

У даний час Банк готує нову Концепцію партнерства Світового Банку з Україною на 2017–2021 рр., процес підготовки до якої почався у грудні 2016 р. Концепція визначає середньострокову стратегію залучення Групи Світового Банку в Україні. Вона заснована на Системній Оцінці Економіки країни (СОЕ), яка є емпіричною оцінкою стримуючих факторів, які країна має усунути, та можливостей, які вона може використати для прискорення загального добробуту.

Концепція містить 4 напрями. Напрямок 1: Фіскальна та фінансова стабільність здійснюватиме управління фіскальними ризиками та покращення державного управління інвестиціями, а також зміцнення фінансового сектора.

Напрямок 2: Зростання та конкурентоспроможність передбачає створення рівноправного партнерства у приватному секторі та проведення земельної реформи. Також планується покращення інфраструктури, а саме енергетики, транспорту та водопостачання, що становить критичний рівень важливості.

Напрямок 3: Надання ефективних та інклюзивних послуг пропонує проведення реформи охорони здоров'я, соціальної допомоги та цільової допомоги постраждалим від конфлікту громадам.

Міжсекторний напрямок: Якісне врядування та антикорупційні інституції включає в себе управління державними фінансами та реформу державного управління, що має високий рівень важливості.

Список використаних джерел:

1. Офіційний сайт Міністерства закордонних справ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mfa.gov.ua/ua/about-ukraine/economic-cooperation/ifo-projects>
2. Аналітичний огляд стану державного боргу та його впливу на фінансовий ринок України станом на 1 вересня 2015 р. [Електронний ресурс] // Національне рейтингове агентство “Рюрік”. – Режим доступу : http://rurik.com.ua/documents/research/REVIEW_debt.pdf
3. Нова класифікація країн [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.vsemirnyjbank.org/ru/news/press-release/2013/07/02/new-country-classification>
4. Стратегія партнерства з Україною на період 2012–2016 фінансових років [Електронний ресурс] // Рада виконавчих директорів Світового банку. – Режим доступу : <http://documents.worldbank.org/curated/en/399161468313767151/pdf/662790UKRAINIA00CPS0full0report0UKR.pdf>
5. Офіційний сайт Світового Банку [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://search.worldbank.org/projects?qterm=Ukraine+loans+&projname=&id=#>

СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ НЕЛЕГАЛЬНОЇ МІГРАЦІЇ В УКРАЇНІ

Лифенко А. Ю., студент

(Науковий керівник – к.е.н., доцент Зайцев В. Є.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Серед важливих проблем, що постали перед Україною в останні роки, однією з найскладніших залишається – зростання обсягів нелегальної міграції. Дане питання викликає занепокоєння насамперед тому, що тісно пов’язане з різними видами злочинності, зокрема, контрабандою зброї, наркотиків, торгівлею людьми, поширенням тероризму та ін.

Нелегальне переміщення трудових ресурсів, виступаючи як комплексне суспільне явище, є об’єктом регулювання, як національного законодавства, так і міжнародного права. В свою чергу, дане поняття має негативні наслідки як для країни-донора, так і для країни-реципієнта.

Головним ускладненням є те, що країни колишнього СРСР стикаються з даним явищем не досить тривалий проміжок часу, що в свою чергу, спонукає відповідні структури України оперативно вдосконалювати методи боротьби з ним, з огляду як на власний досвід, так і досвід ЄС, країни-члени якого зіткнулися з проблемою нелегальної міграції раніше.

Дослідження причин нелегальної міграції в Україні дали змогу стверджувати, що на сучасному етапі основними з них є:

– нестабільна економічна ситуація в державі, яка породжує у громадян, у тому числі осіб, уповноважених на виконання функцій держави, відчуття невизначеності і невпевненості у завтрашньому дні;

– політична нестабільність, яка, зокрема, виявляється у нестабільності існуючих відносин з іншими державами;

- прагнення знайти високооплачувану роботу;
- мала відповідальність за діяння, пов'язані з нелегальною міграцією;
- перетягуванням інтелектуальних ресурсів з однієї країни до іншої та ін.

Слід зазначити, що питома вага мігрантів без належного статусу за даними масових обстежень Державної служби статистики України зменшилася з 25,6 % в 2008 р. до 20,4 % в 2012 р. Однак дослідження, проведене компанією GFK-Україна на замовлення Міжнародної організації з міграції 2016 р., виявило, що в умовах економічної кризи нерегульована міграція знову зросла: без оформлення трудових відносин працювали 41 % охоплених опитуванням мігрантів.

Зростання кількісних показників, що характеризують боротьбу з нерегульованою міграцією, пов'язано з посиленням прикордонного та імміграційного контролю в Україні, що цілком закономірно в умовах конфлікту. Має значення й той факт, що внаслідок значного посилення міграційного контролю в Євросоюзі для переправлення нерегульованих мігрантів відшукуються нові маршрути, у т.ч. й через Україну. Збільшенню числа нерегульованих мігрантів сприяє також посилення міграційного контролю в Російській Федерації.

Україна не перший рік залишається транзитною державою на шляху нелегальних мігрантів до розвиненіших країн Заходу. Серед затриманих в Україні нелегалів найбільше громадян Афганістану, Сирії, Молдови і Грузії та інших країн Азії. Для частини з них територія нашої держави є кінцевим пунктом, але більшість із них намагається потрапити до Західної Європи.

Особливість нелегальної міграції полягає в тому, що неможливо сказати, скільки нелегалів прибуло в певну країну. Тому можна оперувати лише непрямыми даними, пов'язаними із викритими випадками.

Попри залучення до широкого транзитного коридору, Україна ще не відчула на собі такого тиску нелегальної міграції, як країни ЄС та США, тому державні структури без особливого розголосу працюють над нею, не сформувавши цілісної політики в цій сфері.

Слід зазначити, що нелегальна трудова міграція являє собою не тільки порушення міграційного та трудового законодавств (незаконне проживання та працевлаштування), а й порушення податкового законодавства. Зважаючи на це, нелегальне працевлаштування трудових мігрантів не приносить державі податкових надходжень, сприяє корупції в органах, які мають регулювати ситуацію у цій сфері, зростанню тіньового ринку праці. Крім того, нелегальний статус трудових мігрантів позбавляє їх можливості у повній мірі захистити свої права у випадку їх порушень.

Отже, на нашу думку, укладені Україною угоди про реадмісію неоднозначно впливають на кількість нелегальних мігрантів. Нелегали, що прибули через територію нашої країни після затримання в ЄС, спрямовуються назад до України. Але внаслідок відсутності аналогічних угод з усіма країнами походження мігрантів значна їх частка залишається саме в Україні.

Таким чином, нелегальна трудова міграція займає вагомий відсоток у структурі міграційних потоків. Вона є соціально небезпечним, шкідливим, протизаконним явищем, яке реально загрожує економічним інтересам, громадському порядку і навіть національній безпеці нашої держави.

Список використаних джерел:

1. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>
2. Міжнародна організація з міграції. Представництво в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.iom.org.ua/ua>
3. Офіційний сайт FRONTEX [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.frontex.europa.eu>

ТІНЬОВА ЕКОНОМІКА В УКРАЇНІ: ПРИЧИНИ ВИНИКНЕННЯ ТА ВПЛИВ НА ЕКОНОМІЧНУ БЕЗПЕКУ

Овчинніков А. В., аспірант

(Науковий керівник – д.е.н., проф. Баранник Л. Б.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Тіньова економіка має значний вплив на соціально-економічні процеси держави та рівень її економічної безпеки. Проблеми, пов'язані з тіньовою економікою можна віднести до чинне найважливіших не тільки для України, а й для більшості країн світу, а деякі її види є навіть глобальними проблемами сучасності. Розрізнити її між країнами можна за обсягами, чинниками, формами тощо. Прийнято вважати, що для розвинених країн її рівень складає 17 % ВВП, для країн з перехідною економікою – понад 20 %, а для країн, що розвиваються – понад 40 % [1].

Не можна недооцінити актуальність проблеми тіньової економіки для України. Адже, окрім світової економічної кризи панує корупція, безлад в системі державного управління, правове свавілля. Саме через це величезні суми проходять повз бюджет, замість того, щоб покращувати життя громадян. Деякі експерти стверджують, що рівень тінізації економіки в Україні сягає до 60 % ВВП [2].

Серед основних ознак, характерних для тіньової економіки в Україні можна віднести: ухилення від сплати податків; відтік капіталу; подвійна бухгалтерія; приховане безробіття; корупція і хабарництво; неорганізована і “чорна” торгівля; масова недовіра громадян до всіх гілок влади й політиків.

Серед чинників, що не дають змогу економіці України вийти з тіні можна виділити наступні: неефективне державне регулювання економіки (недовіра бізнесу до держави і навпаки, висока бюрократизація); недосконалість податкової системи (високе податкове навантаження, нестабільність податкового законодавства, незахищеність платників податків); відсутність економічної мотивації офіційного працевлаштування; високий рівень корупції (одна з найвагоміших перешкод до інтеграції до світового

співтовариства); недосконалість судової та правоохоронної системи; низький контроль за використанням бюджетних коштів, поганий інвестиційний та підприємницький клімат; нестабільне політичне середовище тощо [3].

Наслідком розвитку тіньової економіки постає проблема загрози національної безпеки держави. Тіньова економіка простягається скрізь, тому, в існуючій сьогодні економічній системі, підприємства не в змозі розвиватися лише легально, а підприємницька спроможність може існувати тільки у тіньовому секторі економіки.

Тіньова економіка постає парканом для України перед розвитком конкурентоспроможності, покращенням життя населення та євроінтеграції. Вона є віддзеркаленням прогресуючої корупції серед органів державної влади та криміналізації економіки в цілому. Вирішення цих проблем має стати фундаментальним кроком для України на фоні політичних змін останніх років.

У цілях детінізації українська економіка потребує негайних реформ: проведення антикорупційної реформи, спрощення реєстрації та отримання ліцензій, зменшення кількості перевірок задля повернення довіри з боку бізнесу до держави; реформа банківської системи у напрямку запобігання відтоку капіталу закордон, прозорості діяльності НБУ, поширення безготівкових розрахунків; податкова реформа, а саме: зменшення податкового навантаження, забезпечення електронного адміністрування податків, спрощення податкового законодавства; судова реформа, спрямована на забезпечення гарантій справедливого суду, боротьбу з рейдерством, захист прав власності; реформа ринку праці направлена на підвищення трудової відповідальності, офіційне працевлаштування і відповідно офіційна зарплата та головне – реально діючий механізм контролю [5].

Впровадження цих реформ має стати рушійною силою економічного розвитку та зміцнення національної економіки. Таким чином, тіньова економіка є основною загрозою національній економічній безпеці, оскільки призвела до того, що економіка почала рухатися по шляху звуженого відтворення, зниження її конкурентоспроможності й виробничого потенціалу [2].

Список використаних джерел:

1. Подмазко О. М. Вплив тіньової економіки на загрози економічній безпеці країни / О. М. Подмазко // Економіка: реалії часу. – 2014. – № 4 (14). – С. 142–149.

2. Губарева І. О. Моделювання впливу тіньової економіки на економічну безпеку України / І. О. Губарева, В. О. Доровський // Європейський вектор економічного розвитку. – Дніпропетровськ, 2013. – № 1 (14). – С. 65–71.

3. Варналій З. С. Детінізація економіки як чинник розвитку підприємництва / З. С. Варналій, З. Б. Живко // Стратегічні пріоритети. – 2013. – № 4. – С. 29–37.

4. Савич О. В. Основні чинники та шляхи протидії тінізації економіки України [Електронний ресурс] / О. В. Савич, І. В. Савич // Ефективна еко-

номіка. – 2015. – № 2. – Режим доступу : <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=3827>

5. Харазішвілі Ю. М. Тіньова зайнятість та тіньова оплата праці в Україні: оцінки та прогнози / Ю. М. Харазішвілі // Стратегія розвитку України (економіка, соціологія, право). – 2011. – № 4. – Т 1. – С. 171–182.

ПРОТИПРАВНЕ БАНКРУТСТВО

Пашикян І. С., студентка

(Науковий керівник – к.держ.упр., доцент Шевченко Н. І.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

У період реформування економіки відчутними стали такі економічні явища, як нестабільність та неплатоспроможність підприємств. Вони все частіше визнаються господарським судом неспроможними відновити свою платоспроможність та задовольнити вимоги кредиторів не інакше як через застосування ліквідаційної процедури. Саме через це таке явище як банкрутство є досить поширеним. Але, разом із цим, стали широко розповсюджуватися такі види правопорушення у сфері банкрутства як навмисне та фіктивне банкрутство.

С. Я. Салига [1] визначає навмисне банкрутство як навмисне створення або збільшення керівником або власником підприємства його неплатоспроможності, нанесення економічного збитку в особистих інтересах або інтересах інших осіб, заздальгідь некомпетентне фінансове керівництво.

Метою реалізації шахрайських схем є відхід від сплати боргів і податків або відстрочка термінів їх сплати, захоплення майна або зміна керівництва організації. Подібні схеми найчастіше реалізуються за допомогою операцій з майном підприємства та сумами його кредиторської заборгованості.

Неправомірні дії під час процедури банкрутства полягають передусім у неадекватних діях з подачі документів, заяви про визнання підприємства банкрутом. Також це приховування даних, що підтверджують чи спростовують це; перешкоджання діяльності арбітражного керуючого; пряма фальсифікація бухгалтерської звітності та фальсифікація або знищення документів, що підтверджують характер зв'язків з контрагентом. Такі дії мають місце коли процедура банкрутства ініціюється за позовом кредиторів чи в результаті аудиторської перевірки. Однак ознаки таких дій можливо розпізнати у будь-якому типі банкрутства і окремо вони не будуть мати конкретизованого наміру.

Іноді складні схеми фіктивних банкрутств реалізуються через протиріччя у аналізі даних фінансової звітності. Наприклад, зменшення кредиторської заборгованості, але за рахунок основних засобів, через продаж майна по заниженим цінам або передачу майна, ринкова вартість якого є суттєво вищою за суму погашення кредиту [2].

До ознак вчинення протиправних дій при банкрутстві можна зарахувати: скорочення майна, необхідного для основної діяльності; пере-

вищення оборотності дебіторської заборгованості над кредиторською; скорочення виручки і збільшення інших витрат; збільшення витрат від списання дебіторської заборгованості; придбання та постачання товарів на невикідних умовах; заміна ліквідного майна неліквідним і відчуження майна, необхідного для основної діяльності; заміна зобов'язань щодо поточної діяльності на менш вигідні зобов'язання; оплата фіктивних угод; виведення майна в статутний капітал спеціально створеного підприємства; продаж або передача в оренду необоротних активів на свідомо невикідних умовах; витрачання коштів на цілі, що не пов'язані з інтересами бізнесу; безоплатна передача майна або передача управління підприємством; зміна структури короткострокової заборгованості, переважання одного виду заборгованості над іншими [3].

Сумнівність процедури банкрутства полягає в наступних факторах: припинення фактичної санації, натомість укладання проекту мирової угоди за яким передбачається відчуження та реалізація активів; матеріальні вимоги до кредиторів про повернення різниці між переданим у власність майном і їх кредиторськими вимогами у рамках реструктурованого боргу; фактична незгода і відсторонення кредиторів від укладання мирової угоди, при тому, що скарги на дії учасників ліквідаційної процедури в процесі банкрутства можуть оскаржувати не тільки учасники провадження, але й будь-які інші особи [2].

Перешкодити процедурі банкрутства можливо також у судовому порядку, шляхом оспорування угод, на підставі яких у підприємства виникла заборгованість перед кредиторами, що слугувало підставою для порушення справи про банкрутство. Доцільно клопотати перед судом про зупинення справи про банкрутство з метою оскарження угод і вирішення інших справ, пов'язаних з протидією рейдерському захопленню [4].

Отже, протиправні банкрутства визначаються як елемент тіньової економіки в її кримінальній частині. Саме через непрозорість процедури банкрутства воно може бути інструментом для різних махінацій і зловживань.

Одним із шляхів зменшення поширення протиправних банкрутств в Україні має стати вдосконалення методики виявлення таких банкрутств і застосування її на практиці при відкритті судового провадження у справі про банкрутство.

Список використаних джерел:

1. Коваленко О. В. Банкрутство підприємств України: причини та наслідки / О. В. Коваленко, К. В. Складенко // Економічний вісник Запорізької державної інженерної академії. – 2013. – Вип. № 4. – С. 66–74.

2. Мельничук Л. С. Теоретичні та практичні аспекти сумнівного банкрутства в сучасному економічному середовищі / Л. С. Мельничук, І. В. Крикунова // Наукові праці. Економіка. – 2016. – Вип. 263. – Т. 275. – С. 29–34.

3. Гой В. В. Аналіз діяльності неплатоспроможних підприємств з метою виявлення ознак протиправних банкрутств / В. В. Гой // Економічний аналіз. – 2014. – Т. 18. – № 2. – С. 106–112.

4. Мельник О. О. Банкрутство як один із способів протиправного перерозподілу та відчуження власності в Україні (рейдерство) / О. О. Мельник // Боротьба з організованою злочинністю і корупцією (теорія і практика). – 2013. – Вип. № 3 (31). – С. 97–102.

УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ СТРАХОВИХ ОРГАНІЗАЦІЙ ЯК ЧИННИК ФІНАНСОВОЇ БЕЗПЕКИ ДЕРЖАВИ

Пашикян І. С., студентка

(Науковий керівник – к.е.н., доцент Терещенко Т. Є.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Підтримання на гідному рівні стану фінансової безпеки України – необхідна та об'єктивна умова для її цілісності, стійкого економічного розвитку та незалежності. З метою досягнення та підтримання у перспективі гідного рівня фінансової безпеки необхідне систематичне науково обгрунтоване управління фінансовими ризиками, як одними з важливих складових системи небезпек економічної системи України [1].

Страховий захист – механізм, що поєднує ознаки забезпечення безпеки та страхування ризиків. У контексті економічної безпеки ефективність страхової діяльності залежить від дієвості методів управління ризиками та здатності системи ризик-менеджменту страхової компанії пристосуватись до динамічного зовнішнього середовища [2].

Безпека страхового ринку – рівень забезпеченості страхових компаній фінансовими ресурсами, який дав би їм змогу в разі потреби відшкодувати обумовлені в договорах страхування збитки їх клієнтів і забезпечити своє ефективне функціонування.

До індикаторів стану фінансової безпеки страхового ринку належать показники проникнення та щільності страхування і рівень страхових виплат та частка премій, що належать перестраховикам-нерезидентам.

Основні індикатори рівня фінансової безпеки страхової компанії: достатність капіталу, ризики страхової діяльності, ліквідність, платоспроможність, прибутковість, фінансова стійкість і надійність.

Для реалізації своєї основної функції – здійснення виплат страхових відшкодувань у разі настання страхових подій страхова компанія формує страхові резерви. Розміщення страхових резервів є основою інвестиційної діяльності страхової компанії. У зв'язку з цим ефективно управління розміщенням страхових резервів є одним із методів як забезпечення фінансової безпеки страхової компанії, так й інвестування в розвиток економіки країни.

На стан фінансової безпеки страхових компаній впливає низка внутрішніх факторів, що виникають в основному внаслідок проведення неефективного менеджменту страховиків, тобто неякісної тарифної, андеррайтингової та інвестиційної політики, незбалансованості страхового портфеля, структури майна та джерел фінансування діяльності компанії.

Недостатня увага до ролі та місця фінансової безпеки в системі управління страховою компанією призводить до виникнення кризових явищ, зменшення рівня ліквідності та платоспроможності страховика, ускладнює процес прийняття ефективних управлінських рішень та не дозволяє забезпечити відповідний рівень їх економічного зростання [3].

Саме наявність таких груп ризиків як ті, що страхуються страховою організацією, та власні ризики зумовлює існування двох напрямів ризик-менеджменту: 1) управління страховими ризиками, які приймає страхова компанія на страхування з метою зменшення страхових виплат у майбутньому; 2) управління ризиками господарської діяльності страхової компанії з метою мінімізації можливих втрат від непередбачених рішень [2].

У контексті економічної безпеки механізм управління ризиками страхової діяльності повинен будуватися на наступних засадах:

- відмова від прийняття ризику на страхування у випадку, якщо він не відповідає вимогам до ризику, що підлягає страхуванню, а також при недостатньому рівні гарантованості страхових виплат;

- акцептування ризику та його власне утримання страховиком з урахуванням якості та ліквідності сформованих страхових резервів, необхідності забезпечення рентабельності страхової діяльності та підтримки фінансової стійкості страхової компанії;

- необхідність лімітування розміру ризиків на власному утриманні з урахуванням ймовірності настання страхового випадку, очікуваного розміру страхових премій, рентабельності страхових операцій, рівня аквізційних витрат, середньої збитковості за прийнятими на страхування ризиками, рівня кваліфікації андеррайтерів та актуаріїв;

- передача великих ризиків на перестраховання, якщо страхова компанія не може його утримати власними силами [2].

Отже, в сучасних умовах розвитку ринкової економіки важливим завданням є підтримання фінансової безпеки держави, що, в свою чергу, залежить від стійкого й ефективного функціонування страхового ринку. Для підвищення дієвості інституту страхування як важливої складової економічної безпеки необхідно посилити роль держави не лише як регулятора, а й ефективного суб'єкта страхової діяльності.

Водночас фінансова безпека страхових компаній є важливою складовою фінансової безпеки ринків фінансових послуг та виступає як засіб захисту фізичних та юридичних осіб, як і господарська діяльність страховиків, що приносить прибуток та значні інвестиції в економіку України. Роль страхових компаній в економіці, зобов'язує їх приділяти особливу увагу організації власних фінансів і забезпеченню фінансової безпеки.

Список використаних джерел:

1. Тимошенко Ю. О. Фінансові ризики та індикатори стану фінансової безпеки України / Ю. О. Тимошенко // Вісник Харківського національного

аграрного університету ім. В.В. Докучаєва. Сер.: Економічні науки. – 2014. – № 7. – С. 293–303.

2. Черкаський І. Б. Управління ризиками діяльності страхових компаній в контексті економічної безпеки / І. Б. Черкаський, Л. М. Ремньова, Л. Д. Лебединська // Науковий вісник Чернігівського державного інституту економіки і управління. Серія 1 : Економіка. – 2013. – Вип. 4. – С. 16–23.

3. Смоляк В. А. Визначення факторів впливу на рівень фінансової безпеки страхової компанії [Електронний ресурс] / В. А. Смоляк // Ефективна економіка. – 2016. – № 5. – Режим доступу : <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=4981>

ВИЗНАННЯ, СХВАЛЕННЯ ТА РОЗКРИТТЯ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНИХ ОПЕРАЦІЙ МІЖ ПОВ'ЯЗАНИМИ СТОРОНАМИ

Пасічник К. С., аспірант

(Науковий керівник – к.е.н., доцент Фесенко В. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Фінансово-економічна безпека держави і окремих суб'єктів господарювання підпадає під негативний вплив зовнішньоекономічних операцій між пов'язаними сторонами, яким притаманний ризик шахрайства та маніпулювання. Через такі операції зацікавлені особи можуть здійснювати виведення доходів у низькоподатковій юрисдикції, здійснення операцій на неналежних умовах з метою податкової оптимізації, шахрайські схеми присвоєння кредитних ресурсів, корпоративні шахрайства та інше, що неминуче призводить до зменшення обсягів національного капіталу та зниження можливостей розвитку економіки країни. Ключовим питанням при дослідженні операцій із пов'язаними сторонами є перетин інтересів широкого кола зацікавлених осіб (акціонери, потенційні інвестори, топ-менеджмент, держава), що обумовлює ризик здійснення операцій на умовах, які не будуть відповідати інтересам всіх зацікавлених осіб. Серед основних питань дослідження зовнішньоекономічних операцій із пов'язаними сторонами є питання визнання факту пов'язаності, схвалення операцій між пов'язаними сторонами та розкриття цієї інформації у фінансовій та податковій звітності.

Міжнародні стандарти фінансової звітності (далі – МСФЗ) розкривають загальні питання визнання пов'язаних осіб та розкриття операцій з ними у фінансовій звітності підприємств. Відповідно до Міжнародного стандарту бухгалтерського обліку 24 “Розкриття інформації про зв'язані сторони” зв'язані сторони – це фізична особа чи суб'єкт господарювання, зв'язані з суб'єктом господарювання, який складає свою фінансову звітність [1]. Зв'язок між суб'єктами визначається ступенем участі у капіталі, можливістю контролювати або впливати на фінансово-господарську діяльність підприємства. При визнанні пов'язаних сторін для

підприємств в Україні слід керуватись також Податковим кодексом України (далі – ПКУ), відповідно до якого деякі операції із пов’язаними сторонами можуть вважатися контрольованими державою (обов’язкове звітування про контрольовані операції) і підпадати під податкове регулювання трансфертного ціноутворення. Так, відповідно до вимог ПКУ, пов’язані особи – це юридичні чи фізичні особи, відносини між якими можуть впливати на умови або економічні результати їх діяльності чи діяльності осіб, яких вони представляють, з урахуванням відповідних критеріїв [2]. Критерії для визнання пов’язаних сторін у ПКУ майже співпадають з вимогами МСФЗ, тобто визначаються ступенем участі у капіталі підприємства (правило 20 %), можливістю контролю чи впливу на фінансово-господарську діяльність підприємства. Але МСФЗ визначають, що розкриття пов’язаних сторін і операцій з ними має формуватись не за формою, а по суті операцій.

Оскільки в процесі корпоративного управління мають враховуватись інтереси всіх учасників, важливим моментом при здійсненні операцій між пов’язаними особами є погодження таких операцій з радою акціонерів, яка представляє інтереси всіх власників підприємства. У міжнародній практиці операції між пов’язаними сторонами потребують узгодження на різних рівнях корпоративного управління і в різних формах: ухвалення аудитором, зовнішнім спеціалістом, голосуванням всіх акціонерів або голосуванням меншістю акціонерів (які не мають інтересів в операціях, які узгоджуються) (табл. 1).

Таблиця 1

Ухвалення операцій між пов’язаними сторонами в різних країнах

Операції між пов’язаними сторонами потребують ухвалення акціонерами	Операції потребують ухвалення аудитором	Операції потребують ухвалення зовнішнім спеціалістом	Операції потребують ухвалення “меншістю акціонерів”
<i>Австралія, Великобританія, Ізраїль, Індія, Італія, Канада, Нова Зеландія, Норвегія, Турція, Франція, Чілі, Естонія.</i>	<i>Франція, Естонія</i>	<i>Канада, Нова Зеландія, Турція, Чілі</i>	<i>Австралія, Великобританія, Ізраїль, Індія, Італія, Канада, Нова Зеландія, Турція, Франція</i>

Джерело: узагальнено на основі [3]

Міжнародний стандарт аудиту (далі – МСА) 550 “Пов’язані особи” розглядає відповідальність незалежних зовнішніх аудиторів стосовно відносин та операцій з пов’язаними сторонами під час аудиту фінансової звітності. Зазвичай, такий аудит проводиться на підприємствах, які застосовують МСФЗ при складанні та поданні фінансової звітності. Тому і аудит, який здійснюється за вимогами МСА, розглядає пов’язані сторони відповідно до визначення їх у МСФЗ.

Отже, визнання пов’язаних осіб та операцій з ними залежить від цілей такого розкриття (з метою розкриття у фінансовій звітності; з метою звітуван-

ня про контрольовані операції). Розкриття інформації про пов'язані сторони та операції між ними у фінансовій звітності підприємства є необхідним для привернення уваги користувачів звітності до можливого впливу на фінансовий стан, прибуток, залишки заборгованості та зобов'язання підприємства.

Список використаних джерел:

1. Міжнародний стандарт бухгалтерського обліку 24 “Розкриття інформації про зв'язані сторони” [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua>

2. Податковий кодекс України (із змінами та доповненнями від 2017 р). [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua>

3. Московская биржа. Сделки между связанными сторонами: международный опыт [Електронний ресурс] // Московская биржа. – 2014. – Режим доступу : <http://www.oecd.org/daf/ca/RPTsInternationalExperienceRussianChallengesRUS.pdf>

КОРУПЦІЯ ЯК ЗАГРОЗА ЕКОНОМІЧНІЙ БЕЗПЕЦІ ДЕРЖАВИ

Николаев В. С., студент

(Науковий керівник – д.держ.упр., професор Крушельницька Т. А.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Вирішення ритмічного функціонування та усунення проблем уповільнення розвитку різних систем, що здійснюють економічну діяльність, лежить у площині захисту їх від негативних явищ та процесів і зумовлюють виникнення та існування категорії “економічна безпека”. Самі ж загрози стають невід’ємною частиною економічної безпеки, так вони існують як небажаний супутник будь-якої економічної системи. Одна з найбільших загроз економічній безпеці як раз і полягає в процесі поширення корупційних схем у системі державного управління та контролю над наявними в державі ресурсами. Факт поширення корупції є сьогодні в Україні став найбільш гострою проблемою, головним гальмівним чинником розвитку суспільства, загрозою економічній безпеці.

Корупція є системним явищем, яке руйнує прозорість та стабільність ринкових відносин, створюючи передумови до деструктуризації економіки та спалювання принципів демократії і конкуренції. Визначення терміну “корупція” відрізняється в залежності від усвідомлення ролі досліджуваного явища. Сучасне правове визначення наведено у міжнародних документах. Так, у резолюції “Практичні методи боротьби з корупцією”, у розділі “Корупція в державному управлінні” відзначається, що проблеми корупції в державній адміністрації мають загальний характер і їх згубний вплив відчувається у всьому світі [3]. А у Кодексі поведінки посадових осіб, корупція трактується як скоєння певних дій під час виконання обов’язків, у зв’язку із цими обов’язками в результаті прийнятих подарунків, обіцянок чи стимулів або їх незаконне одержання всякий раз, коли має місце така

дія або бездіяльність. Таке визначення включає одержання посадовою особою матеріальних цінностей і її службову поведінку.

Конвенція ООН проти корупції, ратифікована Верховною Радою України в жовтні 2006 р. чітко не визначає категорію “корупція”, але в її тексті міститься перелік протиправних діянь, які відносяться до корупційних:

підкуп національних державних посадових осіб (ст. 15); підкуп іноземних державних посадових осіб і посадових осіб міжурядових організацій (ст. 16); розкрадання, неправомірне привласнення або інше нецільове використання майна державною посадовою особою (ст. 17); зловживання впливом (ст. 18); зловживання службовим становищем (ст. 19); незаконне збагачення (ст. 20); підкуп у приватному секторі (ст. 21); розкрадання майна в приватному секторі (ст. 22); відмивання доходів, здобутих злочинним шляхом (ст. 23); приховування (ст. 24); перешкоджання здійсненню правосуддя (ст. 25) [1].

Корупція є явищем динамічним, вона змінюється, реагує на зміни й пристосовується до них. Виявити корупцію досить важко, особливо якщо зосередити увагу лише на якомусь одному показнику. Тоді можна не побачити важливі чи суперечливі зміни в інших показниках. Необхідно проводити комплексний аналіз різноманітних аспектів корупції. Це є більш доцільним для того, щоб розуміти, як змінюється характер корупції [3].

Відносна важкість визначення корупційних проявів є однією з найважливіших проблем досягнення економічної безпеки. Різні підходи до покарання за корупційні діяння та визначення сукупності таких діянь складають передумови для стійкого існування корупції. Вплив корупції на економічну сферу, і на систему економічної безпеки, є руйнівним. Вона не лише має негативні наслідки, вона сама руйнує будь-які державні інститути, оскільки відбувається тінізація публічних функцій службовців, що призводить до появи фактично паралельної у відношенні до офіційної, системи управління [4]. За таких умов про ефективність системи управління економічною безпекою не йдеться, оскільки ресурси, спрямовані на її забезпечення в умовах корумпованої влади, будуть спрямовуватися не за призначенням, а виходячи із особистих потреб чиновників. Корупція виникає через те, що вищі органи влади не розпоряджаються ресурсами за призначенням, для виконання покладених на них рішень. Цей процес відбувається на всіх рівнях керівництва через незахищеність прав і свобод людини як громадянина, що є основним принципом національної безпеки.

Взаємозв'язок між корупцією та економічною безпекою проявляється через низку негативних наслідків економічного розвитку, які мають надзвичайно руйнівний ефект для економіки країни. Це такі: розширення тіньової економіки, порушення конкурентних механізмів ринку, поява неефективних приватних власників, неефективність перерозподілу та використання бюджетних коштів, погіршення інвестиційного клімату, підвищення ціни за соціальні послуги, що надаються державою тощо.

Ми дійшли висновку, що нагальним для подальшого розвитку держа-

ви є розробка в впровадження механізмів протидії корупції. Наявний потенціал України в економічній, політичній, правовій та соціальній сферах дає шанси на поліпшення антикорупційної ситуації в нашій країні. Сама система забезпечення економічної безпеки повинна бути побудована таким чином, щоб найбільш ефективно та оперативно відстежувати побудову й розвиток корупційних схем. Проведення ефективного фінансового контролю, який ґрунтується на успішному об'єднанні економічних та соціальних індикаторів піднімуть стійкість та захищеність системи.

Список використаних джерел:

1. Конвенція Організації Об'єднаних Націй проти корупції: Міжнародний документ від 31.10.2003 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_c16
2. Дудін М. М. Вплив тіньової економіки України на її економічну безпеку / Бізнес-інформ. – 2011. – № 12. – С. 68–69.
3. Мельник М. І. Корупція корозія влади (соціальна сутність, тенденції та наслідки, заходи протидії : [монографія] / М. І. Мельник. К. : Юридична думка, 2004. – 400 с.
4. Сокирко О. С. Сіра й чорна корупція / Український тиждень. – 2008. – № 24 (33). – С. 24–25.

ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД У СФЕРІ ДЕРЖАВНОГО ФІНАНСОВОГО СТИМУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ МАЛОГО БІЗНЕСУ

Добролежса К. М., студентка

(Науковий керівник – к.е.н., доцент Тараненко В. Є.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Фінансове стимулювання малого бізнесу є важливою складовою економічної підтримки розвитку форм малого господарювання, оскільки саме він є важливою структурною складовою економіки країни та забезпечує її фінансову безпеку. Однак, сьогоденне кризове становище економіки України не дає змоги малому бізнесу розвиватися, навпаки – податковий тягар стає все більшим, банківські кредити – дорожчими, а зміни в ринковій кон'юктурі унеможливають навіть середньострокове планування розвитку бізнесу. Таке становище вимагає дослідження особливостей фінансового стимулювання розвитку малого бізнесу у розвинених країнах світу задля підтримки економічної безпеки України.

Як зазначає Л. Д. Глущенко [2], в структурі державного стимулювання розвитку малого підприємництва фінансове стимулювання в США займає 21,7 %, в Японії – 4,3 %, в Німеччині – 28 %, у Фінляндії – 45,4 %, в Україні – 57 %; при цьому, основна частка фінансового стимулювання зосереджена у вигляді грантів.

Слід підкреслити, що одним з основних та найпоширеніших в країнах світу засобів стимулювання малого бізнесу виступає податкова політика

держави: податкові пільги, “канікули”, податкові кредити тощо. Так, у Великобританії, як зазначає І. С. Біла [1], індивідуальні фірми сплачують податки на підставі декларування індивідуальних доходів членів фірми. Кожен банк в Англії має власну програму кредитування. Однією з них є програма для створення та розширення бізнесу, яка передбачає надання кредиту у розмірі від 5 до 100 тис. ф. ст. і надається терміном на 5 років. Відсотки (15–17 %) стягуються з річного обороту фірми, а не з суми кредиту. Щорічно в бюджеті виділяється близько 50 млн ф. ст. на покриття гарантій банкам. Окрім бюджетних заходів, малому бізнесу надаються пільги при стягненні місцевого податку на майно, що допомагає частково вирішити проблему ліквідності [4].

У Франції малі підприємства не подають декларації про податок на додану вартість, проте виплачують прибуткові податки, рівень яких залежить від сфери діяльності [1].

У США існує три державні програми, спрямовані на фінансування малих підприємств: програма підтримки інноваційних досліджень малого бізнесу; програма з трансферу технологій малого бізнесу; програма по створенню інвестиційних компаній для малого бізнесу. Дані Програми координує урядове Агентство у справах малого бізнесу [2].

В Японії підтримка розвитку малого та середнього бізнесу включає пільгове кредитування, підтримку технічних проектів, налагоджену інфраструктуру підтримки малих і середніх підприємств, систему захисту від зловживань з боку великих суб'єктів підприємництва тощо [1].

У Німеччині малі підприємства, які вкладають кошти в модернізацію виробництва, освоєння випуску нової продукції або в заходи з раціоналізації використання енергії, надаються пільгові кредити в обсязі до 50 % від коштів, які витрачає на ці цілі саме підприємство, а банківські кредити на придбання нового обладнання підлягають страхуванню з коштів державного бюджету [2].

В Іспанії перші 5 років підприємець не платить податки, а також має право на безстроковий кредит для розвитку бізнесу. Поручителем в останньому випадку є Державний інститут офіційного кредитування країни. Результатом державної політики підтримки малого бізнесу є те, що Іспанія посідає перші місця за обсягами вироблених товарів і послуг [4].

Урядом Південної Кореї розроблена програма пільгового оподаткування малих і середніх підприємств. Ця програма передбачає не тільки зниження податків на продукцію малих і середніх підприємств, пільгову оренду виробничих приміщень, але і надання малим і середнім підприємствам пільгових довгострокових банківських кредитів.

Державна підтримка малого підприємництва у Казахстані здійснюється на основі державних та регіональних програм підприємництва за такими напрямками: створення пільгових умов використання суб'єктами малого бізнесу державних фінансових, статистичних, матеріально-технічних ресурсів, а також науково-технічних розробок; встановлення пільгового ре-

жиму оподаткування, сплати митних зборів; створення системи залучення та використання інвестицій інвесторів для підтримки та розвитку суб'єктів малого підприємництва [3].

Таким чином, досвід реалізації цих програм має інтерес для України у зв'язку з наявністю великої кількості індивідуальних підприємців у різних галузях економіки, значного числа галузевих науково-дослідних інститутів, а також досить широкої інфраструктури установ, що здійснюють фінансові послуги. Дослідження у сфері фінансового стимулювання розвитку малого бізнесу має впроваджуватися, адже практикою доведено, що він є підґрунтям успішного розвитку економіки.

Список використаних джерел:

1. Біла І. С. Світовий досвід державного регулювання підприємництва / І. С. Біла, Н. М. Салатюк // Проблеми економіки. – 2014. – № 1. – С. 26–30.
2. Глущенко Л. Д. Державні програми стимулювання розвитку малих та середніх промислових підприємств у зарубіжних країнах / Л. Д. Глущенко // Економічний простір. – 2015. – № 93. – С. 5–17.
3. Ольвінська Ю. О. Особливості державного регулювання малого підприємництва у країнах світу [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.dy.nauka.com.ua/?op=1&z=814>
4. Рібун Л. В. Зарубіжний досвід розвитку малого бізнесу / Л. В. Рібун // Науковий вісник НЛТУ України. – 2016. – Вип. 26.2. – С. 230–235.

ПРОБЛЕМИ ЦІНОУТВОРЕННЯ ТА ВСТАНОВЛЕННЯ ОБҐРУНТОВАНИХ ТАРИФІВ НА ЕЛЕКТРОЕНЕРГІЮ

Л. В. Дунда, студентка

(Науковий керівник – д.ф.-м.н., професор Пасічник А. М.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Використання обґрунтованих тарифів на енергоносії в сучасних умовах є однією зі складових соціальної стабільності та економічної безпеки держави. Тому в даній роботі розглядаються проблеми ціноутворення та визначення обґрунтованих тарифів на електроенергію. Ціна є одним з найважливіших інструментів регулювання економіки, її регуляторний вплив охоплює багато напрямів. Проблема ціноутворення постала найбільш гостро на сучасному етапі, звичайно, у зв'язку із перехідними процесами в економіці України. Ціна – це грошовий вираз вартості, кількості грошей, що сплачується або одержується за одиницю товару або послуги. Ціноутворення – це процес встановлення і розробки ціни на товари та послуги (цінності), тобто затвердження та перегляду цін і тарифів, визначення їх рівня, співвідношення та структури.

У даній роботі проведено аналіз методів ціноутворення на ринку України; здійснено порівняння собівартості електроенергії в країнах ЄС, врахову-

ючи ціну за 1 кВт/год, податки, ВВП на душу населення і рівень заробітної плати; досліджено ринок електроенергії за видами генерації; проаналізовано динаміку та структуру виробництва електроенергії по Україні.

На основі проведеного дослідження методів ціноутворення було встановлено, що всі представлені методи ґрунтуються на класичному підході (собівартість + прибуток), а потім в залежності від умов ринку адаптуються під зміну економічної, політичної ситуації. Тому вони є системами більш тонкого реагування на кон'юнктуру ринку.

За аналізом формування собівартості електроенергії на європейських ринках було виявлено, що Україна має найменші показники за вартість 1 кВт електроенергії за годину, рівень ВВП на душу населення, і рівень середньої заробітної плати. І якщо вартість електроенергії для населення в Україні майже у 15 разів менша, ніж у лідера рейтингу – Данії, то рівень ВВП в Україні від тої ж самої Данії менше в 17 разів, а від Люксембурга – в 21 раз. А якщо порівнювати рівень заробітної плати, то в 37 разів зарплата в Україні менша, ніж в Данії.

Вартість кіловат-години варто приймати з врахуванням значення розміру ВВП і рівня середньої заробітної плати, а не як абсолютні величини. Тому в роботі запропоновано використовувати приведений коефіцієнт тарифу на електроенергію, який визначає відношення тарифу до рівня середньої заробітної плати та рівня ВВП на душу населення.

Так, за рівнем введеного показника Україна займає 15-те місце серед 26 європейських країн за рівнем ВВП на одну особу, і 22-ге місце за рівнем середньої заробітної плати. Як бачимо з таблиці, найкращі показники має Люксембург.

Вартість однієї кіловат-години електроенергії для кінцевого споживача багато в чому залежить від політики конкретного правління і системи тарифікації.

Встановлене співвідношення між собівартістю виробництва електроенергії в країнах дозволяє зробити висновок про те, що в Україні генеруючі компанії застосовують завищені тарифи на електроенергію практично за всіма видами генерації.

В роботі було встановлено тариф на передачу електроенергії Укренерго на 2016 рік, який становить 6,230 коп./кВ-год. А собівартість електроенергії для споживачів, яка була розрахована в даній роботі, складає 12 копійок. Тоді з урахуванням рівня рентабельності в 20 % та ПДВ 20 % сумарний тариф буде 17 коп./кВт-год. Якщо до цієї суми додати ще тариф на транспортування електроенергії до обленерго і відокремлених підрозділів, то отримуємо 23 коп./кВт-год. Враховуючи рентабельність і ПДВ для компаній обленерго, маємо тариф на електроенергію 38 коп./кВт-год. Тобто цього тарифу достатньо для покриття витрат, а також для рентабельності виробництва. Звичайно, наведені розрахунки підлягають додатковому уто-

чненню, але тим не менш очевидно, що сучасні тарифи на електроенергію є недостатньо обґрунтованими. Тому НКРЕКП варто звернути увагу на проблеми обґрунтування ціноутворення тарифів з електроенергії.

Тому для лібералізації економічного стану в енергетичній галузі для початку пропонується обрати найбільш прозорий і ефективний метод для визначення ціни на товари стратегічного значення – класичний підхід в ціноутворенні, оскільки ринкова ціна повинна мати економічне обґрунтування. А всі інші підходи – це системи більш тонкого реагування на кон'юнктуру ринку. Метод повних витрат (собівартості) полягає в розрахунку ціни на базі всіх витрат, які, незалежно від походження, списуються на одиницю виробу. Таким чином, ціна включає реальну (фактичну) повну собівартість виробу і надбавку - цільовий прибуток.

В результаті аналізу дослідження ринку електроенергії було встановлено, що монополізація, яка зараз є домінуючою в даній галузі, досить негативно відображається на ціноутворенні електроенергії, оскільки виключає будь-яке конкурентне середовище. В той же час в провідних країнах світу саме конкуренція є тим стимулюючим фактором, який необхідний для розвитку даної галузі.

Тому держава через НКРЕКП має значно посилити роботу з визначення реальних тарифів на електроенергію та їх обґрунтування, що буде сприяти суттєвому підвищенню енергетичної безпеки держави.

ГРОШОВО-КРЕДИТНА ПОЛІТИКА В УКРАЇНІ: ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ

Сіліна І. С., студентка,

Колеснік Є. О., студентка

(Науковий керівник – Козелецький П. С.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

На сьогоднішній день Україна перебуває у кризовому стані, який відображається у всіх сферах суспільного життя, однак найбільш чітко виявляється у грошово-кредитній сфері, головним інструментом регулювання якої є грошово-кредитна політика. Складовими грошово-кредитної політики виступають: регулювання кількості грошей в обігу, регулювання загального рівня відсоткових ставок в економіці, регулювання рівня і динаміки курсу національної валюти до іноземної.

За останні роки Національний банк України фактично використовував політику керованого обмінного курсу з малим діапазоном відхилень. Але це не призвело до позитивних результатів щодо досягнення цілі – забезпечення цінової стабільності, а в більшій мірі було націлено на підтримку стабільності національної грошової одиниці. На сьогодні НБУ запроваджує режим інфляційного таргетування (табл. 1) [2].

Еволюція монетарних режимів в Україні

Монетарний режим	Умови режиму	Цілі режиму
Еклектична політика 2014 р.	Розпал кризи	Стабілізація фінансової системи
Монетарне трагетування/Плаваючий валютний курс 2015–2016 р.р.	Стабілізація фінансової системи	Дезінфляція поповнення міжнародних резервів; Стабілізація валютного ринку
Інфляційне таргетування/Плаваючий валютний курс 2017–2018 р.р.	Економічне зростання	Ціль щодо інфляції; поповнення міжнародних резервів; Процентна ставка як операційна ціль
Інфляційне таргетування/Плаваючий валютний курс 2019–.....	Достатній рівень міжнародних резервів	Ціль щодо інфляції; Процентна ставка як операційна ціль

Джерело: [2].

Про переваги прямого таргетування інфляції в Україні вперше було сказано в Основних засадах грошово-кредитної політики на 2012 р.: “...Національний банк України поступово створюватиме умови, необхідні для переходу в перспективі до визначення інфляції пріоритетним орієнтиром грошово-кредитної політики, тобто прямого таргетування інфляції” [2].

Згідно з інфляційним таргетуванням центральний банк використовує оголошену інфляційну ціль (таргет) у якості номінального якоря і зобов’язується проводити монетарну політику, спрямовану на досягнення цієї цілі в середньостроковому періоді [4].

Порівняно з 2015 роком, коли індекс інфляції сягав 148,7 %, у 2016 р. він знизився і склав 113,9 %, а у лютому 2017 р. – 101 %.

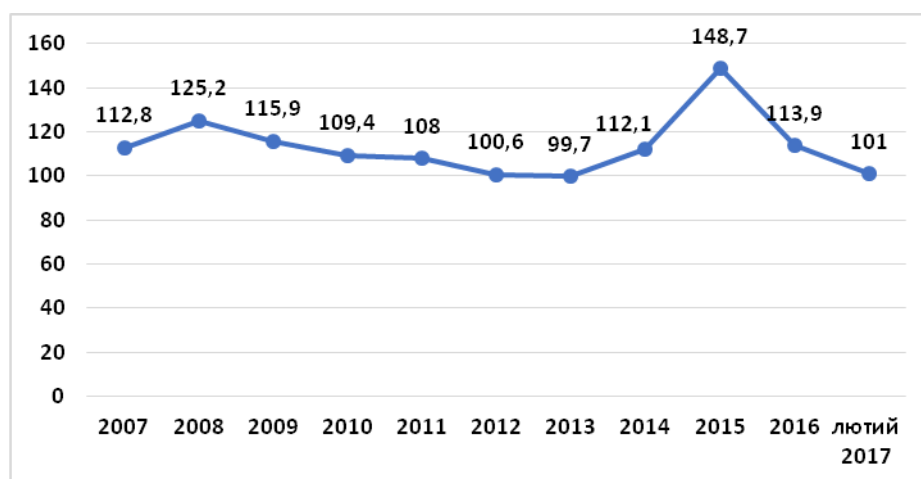


Рис 1. Індекс споживчих цін в Україні 2007 – лютий 2017 рр., % [1]

Головні проблеми здійснення грошово-кредитної політики України:
– доларизація економіки через недовіру до національної грошової валюти, її девальвацію та інфляційні очікування;

– високий рівень готівкових коштів в структурі грошової маси України. Це ускладнює можливість ефективної реалізації та дієвого використання інструментів грошово-кредитної політики;

– нестабільність валютного курсу та девальвація гривні;

– низький рівень золотовалютних резервів (Міжнародні резерви України на 28 лютого 2017 р. становили 15, 46 млрд доларів в еквіваленті, при цьому монетарне золото становило 1,031 млрд доларів, що складає 6,67 % від загального об'єму резервів) [3];

– зростання державного боргу (118,729 млрд грн або 83 % ВВП, що в перерахунку на 1 громадянина України складає 1,584 тисячі доларів) [3];

– високі відсоткові ставки по кредитах;

– збільшення частки простроченої заборгованості по кредитах у загальній сумі кредитів (23,7 % на 01.03.2016 р.) [3];

– низький рівень капіталізації банків;

– зростання кількості неплатоспроможних банків та їх ліквідація, що знижує рівень довіри населення до банківської системи.; дефіцит коштів Фонду гарантування вкладів фізичних осіб (ФГВФО) та його покриття за рахунок Державного бюджету, що є значним навантаженням для нього.

До основних шляхів оптимізації грошово-кредитної політики можна зарахувати:

1) ефективне впровадження політики інфляційного таргетування, що стабілізує ситуацію на грошово-кредитному ринку, знизить процентні ставки по кредитах та депозитам, сприятиме росту реальних доходів населення та підприємств, покращить інвестиційну привабливість країни та підвищить довіру до банківської системи в цілому; 2) зростання міжнародних резервів з метою підвищення фінансової безпеки держави; 3) подальша лібералізація валютного законодавства та зняття валютних обмежень; 4) оптимізація процентної політики НБУ; 5) ефективна політика щодо управління державним боргом; 6) оптимізація ліквідаційної процедури банків та поліпшення діяльності НБУ щодо ефективного використання індикаторів реагування; 7) підвищення рівня капіталізації банків; 8) зниження ризиків при проведенні активних та пасивних операцій, зниження рівня простроченої заборгованості по кредитах; 9) підвищення довіри населення до банківської системи та стимулювання заощаджень; 10) підвищення прозорості діяльності НБУ [5].

Список використаних джерел:

1. Державна служба статистики України [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>

2. Коваленко В. В. Грошово-кредитна політика та її вплив на подолання структурних дисбалансів економіки України / В. В. Коваленко // Глобальні та національні проблеми економіки. – 2016. – № 12. – С. 445–449.

3. Офіційний сайт Міністерства фінансів України. Фінансові показники [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://index.minfin.com.ua/index/infl/?2017>

4. Проведення монетарної політики за режиму інфляційного таргетування [Електронний ресурс]. – Режим доступу : https://bank.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=123682

5. Швайко М. Л. Особливості грошово-кредитної політики України в сучасних умовах / М. Л. Швайко // Соціальна економіка. – 2016. – № 1. – С. 82–86.

КОРУПЦІЙНІ ПРОЯВИ У ФУНКЦІОНУВАННІ ДЕРЖАВНОЇ ФІСКАЛЬНОЇ СЛУЖБИ УКРАЇНИ ТА ШЛЯХИ ЇХ ЕФЕКТИВНОЇ ПРОТИДІЇ

Сленіч В. В., студент

(Науковий керівник – к.держ.упр., доцент Ковальов В. Г.)

(Університету митної справи та фінансів, м. Дніпро)

На сьогоднішній день корупція є однією з основних перепон для подальшого стрімкого зростання та розвитку нашої держави. Нині існує система інституцій, діяльність яких спрямована на запобігання та протидію корупції. На нашу думку, вагомою частиною роботи даних відомств мусять виступати саме виявлення корупційних ризиків, котрі виникають у процесі діяльності державних службовців, а також виявлення та протидія самим причинам їх виникнення. Для ефективної боротьби з корупційними проявами необхідно проводити саме таку протидію, яка б унеможливила виникнення та розвиток конкретних корупційних складових, котрі впливають з особливостей діяльності конкретних державних органів.

Митна політика України виступає різновидом державної політики, її основним функціональним завданням є забезпечення захисту національних інтересів та національної безпеки України в економічній, політичній, екологічній, соціальній та інших сферах. Митна політика ґрунтується на базових національних інтересах та відповідних аспектах державної політики національної безпеки, яка здійснюється шляхом реалізації відповідних стратегій, концепцій, законів, доктрин та програм у різноманітних сферах державної діяльності [1].

Кожен із структурних підрозділів Державної фіскальної служби України (далі – ДФС) забезпечує виконання функціональних завдань. Тобто кожен з структурних підрозділів може піддаватись різним корупційним ризикам, які виникають під час професійної діяльності структурного підрозділу та призводять до конфлікту інтересів.

Саме тому попередження корупційних правопорушень, запобігання ним є одним із головних завдань у діяльності ДФС. Потрібно звертати увагу на причини виникнення даних ризиків.

Для своєчасного виявлення та запобігання корупційних проявів на нашу думку було б доцільно сформулювати:

- перелік найбільш поширених корупційних ризиків, пов'язаних функціями та процедурами органів та структурних підрозділів ДФС, систематизувати їх за напрямками, присвоїти ризикам коди та створити реєстр;

- перелік посад у структурі органів ДФС, які являються “ключовими” під час здійснення правопорушення, а також перелік посад, за допомогою яких правопорушення можуть статися [2];

- недопустимість прогалін у правовому регулюванні антикорупційної політики (унеможливити лобіювання інтересів окремих груп осіб);

- вичерпний перелік заходів, котрий буде направлений на унеможливлення проявлення визначених правопорушень.

Отже, розробка реєстру корупційних ризиків у ДФС України надасть можливість ефективнішої протидії корупційним проявам, дозволить локалізувати ризики, що виникають під час професійної діяльності ДФС України.

Список використаних джерел:

1. Дубініна А. А. Митна справа : підручник / А. А. Дубініна, С. В. Со рокіна, О. І. Зельніченко. – К. : Центр учбової літератури, 2010. – 320 с.

2. Шавло І. А. Деякі особливості визначення корупційних ризиків в органах Державної фіскальної служби України / Шавло І. А., Шкуренко Н. Г. // Реформування інститутів права і держави: теоретичні та практичні підходи: збірник матеріалів Міжнародної юридичної науково-практичної конференції “Актуальна юриспруденція”, м. Київ, 20 квітня 2016 р. Матеріали круглого столу “Філософсько-правова концепція правового простору”, м. Тернопіль, 18 березня 2016 р.

ОЦІНКА НАДІЙНОСТІ АУДИТОРСЬКИХ ДОКАЗІВ У ХОДІ НЕЗАЛЕЖНОГО АУДИТУ ФІНАНСОВОЇ ЗВІТНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА

Булла А. А., студент

(Науковий керівник – к.е.н., доцент Фесенко В. В.)

(Університету митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Дослідження проблем оцінки надійності аудиторських доказів та аудиту в цілому зараз є дуже важливим, оскільки і економіка нашої країни, і бізнес все більше намагаються прилаштуватися до роботи з міжнародними партнерами та вийти на світовий рівень. Одним з важливих важелів для залучення іноземних інвесторів слугує саме незалежний аудит фінансової звітності підприємств. Саме на основі аудиторського висновку потенційні інвестори будуть приймати свої рішення. Тому дослідження у цьому напрямку є актуальними і мають практичну цінність для аудиторів.

Метою дослідження є визначення проблем оцінки надійності аудиторських доказів в ході незалежного аудиту фінансової звітності підприємств та наслідки використання неякісних аудиторських доказів.

“Аудиторські докази – інформація, що використовує аудитор під час формування висновків, на яких ґрунтується аудиторська думка. До аудиторських доказів належить інформація, що міститься в облікових записах, які є основою для фінансової звітності, та інша інформація” [1]. Джерелами аудиторських доказів виступає облікова система, яка включає інформацію первинних та зведених документів і звітів, облікові реєстри синтетичного обліку, фінансову звітність, матеріали інвентаризацій, аудиторських перевірок, документальних перевірок, дані внутрішнього контролю, оперативну, податкову і статистичну звітність.

Як зауважив О. Л. Шерстюк, для оцінювання змісту інформації з метою визначення критеріїв пропонується враховувати спосіб її формування і подання (в автоматизованій чи неавтоматизованій формі, на електронних чи паперових носіях тощо). Оцінка характеру фінансової інформації в процесі аудиту має враховувати оцінку її змісту і може бути здійснена як за якісними, так і за кількісними критеріями [2]. Але слід зазначати, що кількісний показник інформації яку надано аудитору не завжди означає її якість. Аудитор повинен отримувати оптимальне співвідношення між критеріями якості та кількості аудиторських доказів, що надає можливість підготувати якісний аудиторський висновок і досягти високої ефективності аудиту. Аудиторські докази можуть бути отримані в результаті належного співставлення системи тестів та процедур перевірки по суті [3].

Проблема полягає в тому, що аудитор заздалегідь не може прорахувати всі ризики і бути впевненим в якості доказів, які йому надають. Він лише може потенційно припустити вразливі місця в облікових записах. І тому на початковому етапі слід виявити, які докази відповідають критеріям достатності та відповідності.

Достатність і відповідність аудиторських доказів взаємопов'язані. Достатність – це міра кількості аудиторських доказів. Необхідна кількість аудиторських доказів залежить від результатів оцінки аудитором ризиків суттєвого викривлення (чим вище оцінений ризик, тим більше аудиторських доказів потрібно отримати), а також від якості таких аудиторських доказів (чим вища якість, тем менше доказів буде необхідно). Однак отримання більшої кількості аудиторських доказів не обов'язково може компенсувати їхню низьку якість. Для того, щоб визначити які аудиторські докази будуть суттєвими та значною мірою впливають на професійну думку аудитора щодо фінансового стану підприємства, слід провести попередні аналітичні процедури. Однією з таких процедур може бути попередній запит до підприємств, які не пов'язані з об'єктом перевірки та дізнатися середні показники по галузі. Також не буде зайвим дізнатися, який з показників фінансової звітності суттєвий для даного підприємства. Наприклад, для підприємства, яке займається наданням послуг та розробкою програмного забезпечення, такі статті як запаси та паливо зовсім не впливають на загальний фінансовий стан. Іншим прикладом може бути підприємство, яке займається виготовленням продукції з сировини.

Але тільки за такими критеріями суттєвості не можна висловлювати достатню впевненість. Якщо з наданих аудиторських доказів аудитор не може бути достатньо впевненим для надання позитивного висновку, то для уточнення проблемних питань він може запросити додаткові документи. Якщо адмінперсонал відмовляється надавати потрібні документи, то аудитор може взагалі відмовитися від надання аудиторського висновку. Оскільки на основі висновку аудитора потенційні інвестори, акціонери, та власники, які безпосередньо не займаються управлінням, роблять висновки та планують свою діяльність щодо підприємства.

Список використаних джерел:

1. Міжнародні стандарти контролю якості, аудиту, огляду, іншого надання впевненості та супутніх послуг / Міжнародна федерація бухгалтерів; Аудиторська палата України. – К., 2014.
2. Шерстюк О. Л. Аспекти застосування професійних суджень аудитора / О. Л. Шерстюк // Київський національний торгово-економічний університет. – 2016. – С. 462–463.
3. Фесенко В. В. Аудит за міжнародними стандартами / В. В. Фесенко, О. М. Вакульчик. – Дніпропетровськ : Домінанта-прінт, 2016. – 221 с.

ПРОБЛЕМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТАБІЛЬНОСТІ ВАЛЮТНОГО КУРСУ ГРИВНІ В КОНТЕКСТІ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ДЕРЖАВИ

Тесленко В. А., студент

(Науковий керівник – к.е.н., доцент Павлова К. І.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Сьогодні навряд чи можна заперечити, що стійкість національної валюти, її конвертованість є неодмінним атрибутом фінансової безпеки будь-якої країни, суб'єктів господарювання та окремих громадян. Умовами досягнення дійсної стабільності і оборотності виступають: досконале валютне законодавство, обґрунтована валютна стратегія, ефективна валютна політика, чітка національна валютна система, наявність валютних угод і валютний ринок, що нормально функціонує. Забезпечення валютно-курсової стабільності є одним із головних завдань фінансової політики держави. Саме валютна стабільність обумовлює фінансову ефективність українських економічних агентів під час їх зовнішньоекономічних взаємодій. Від стабільності валютного курсу залежить вартість інвестицій, визначаючи кінцеву привабливість економіки для іноземних інвесторів, оскільки вказує на потенціал зростання інвестованого капіталу тощо.

Важливо зауважити, що в Україні протягом останніх років спостерігається нестабільність національної валюти, на рис.1 показано динаміку зміни валютного курсу, а нижче наведено фактори впливу.

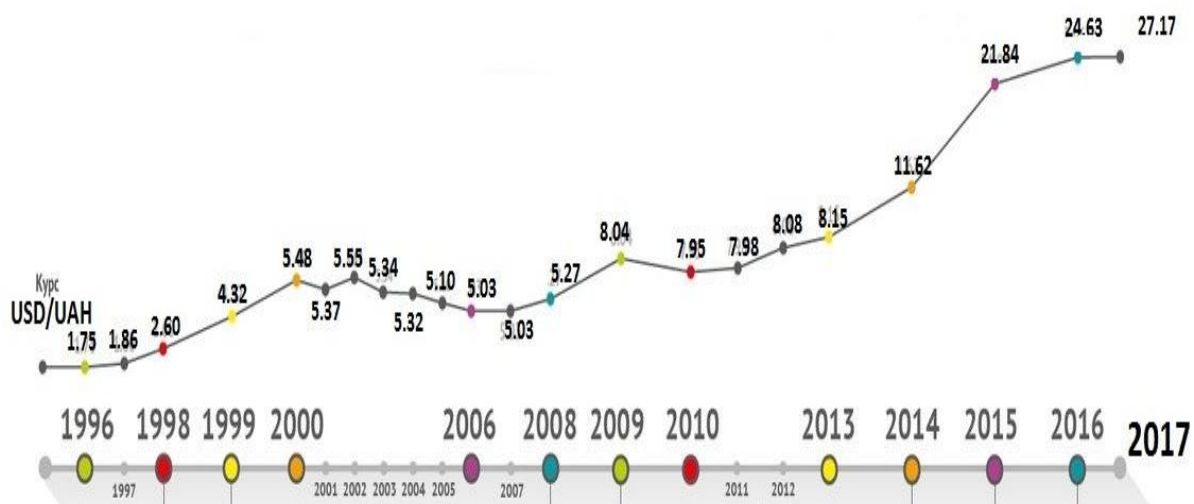


Рис.1. Динаміка зміни валютного курсу гривні за 1996–2017 роки [2]

Фактори, які вплинули на зміну курсу гривні щодо долара США:

1. Внутрішньоекономічні: у 1998 р. відбувся дефолт на українському ринку облігацій внутрішньої державної позики; 1999 р. – здійснення соціальних виплат за допомогою грошової емісії 500 млн грн, відтік капіталу на 37 %; 2003 р. – накопичення валютних резервів НБУ в період економічної стабільності 2000–2007 рр.; 2009 р. – забезпечення розрахунків за імпортом газу з РФ за допомогою грошової емісії на 3,8 млрд грн, відтік капіталу на 49 %; 2011-2012 рр. – продаж валютних резервів НБУ з метою штучного утримання курсу національної валюти; 2015 р. – падіння експорту на 25 %, дефіцит валютних резервів НБУ; 2016 р. – падіння експорту на 12 %.

2. Зовнішньоекономічні: 2008 р. – глобальна фінансова криза; 2009 р. – газовий конфлікт з РФ; 2015 р. – падіння світових цін на сировину та продовольство (залізна руда – 40 %, сталь – 45 %, пшениця – 20 %), втрата російського ринку для експорту української продукції; 2016 р. – падіння світових цін на сировину та продовольство.

Щодо шляхів забезпечення стабільності валютного курсу гривні, то серед них можна виділити заходи монетарного регулювання, зокрема зміцнення обмінного курсу за рахунок послаблення попиту на іноземну валюту. Так, упродовж лютого 2017 р. ситуація на валютному ринку залишалася переважно стабільною, хоча в окремі дні спостерігалось збільшення волатильності обмінного курсу. З огляду на це НБУ зберігав свою присутність на валютному ринку, реагуючи на надмірні коливання обмінного курсу гривні. Збільшення протягом лютого пропозиції іноземної валюти та послаблення попиту на неї сприяло поступовому зміцненню обмінного курсу гривні, який за місяць укріпився на 0,5 % (0,8 % з початку р.). Чисте сальдо операцій з купівлі НБУ іноземної валюти в лютому 2017 р. було додатним (81 млн дол. США) [1].

Дуже важливим напрямком у роботі зі створення довгострокових передумов для цінової стабільності є розвиток фондового ринку. Розвинений фон-

довий ринок дає змогу акумулювати довгострокові фінансові ресурси на внутрішньому ринку і менше залежати від руху потоків капіталу з-за кордону. А це, своєю чергою, значно зменшить шоки, пов'язані зі зміною кон'юнктури світових фінансових ринків і з транскордонними потоками капіталу.

Перешкодою для стабільності гривні є також високий рівень доларизації економіки, в результаті недовіри суспільства до національної валюти. Цю проблему можна вирішити шляхом поглиблення диференціації нормативів обов'язкового резервування, а саме внесенням змін НБУ щодо формування обов'язкових резервів банками України. Проте, основним із методів зміцнення гривні повинна стати ефективна урядова антиінфляційна політика. Для подолання інфляції, насамперед, потрібно стимулювати вітчизняне виробництво. Також необхідно більш жорстке регулювання цін з боку держави, скорочення державних витрат, зокрема управлінських та представницьких.

Підсумовуючи, можна сказати, що пріоритетним питанням сьогодення є вибір стабільного і одночасно оптимального валютного курсу національної грошової одиниці, який би повною мірою відповідав сучасним реаліям і забезпечував прискорення економічного розвитку країни, адже стабільність валютного курсу впливає на всі сфери економіки.

Список використаних джерел:

1. Макроекономічний та монетарний огляд за лютий 2017 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://bank.gov.ua/doccatalog/document?id=44771944>

2. Як змінювався курс національної валюти [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://www.slovoidilo.ua>

ВИВЧЕННЯ МИТНИХ ПЛАТЕЖІВ ДО ДЕРЖБЮДЖЕТУ УКРАЇНИ

Т. Ю. Уланович, студент,

Д. В. Швачка, студенти

(Науковий керівник – к.т.н., доцент Мормуль М. Ф.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Митна політика держави відіграє вирішальну роль у розвитку економічних відносин. Досконало побудована податкова система у сфері зовнішньоекономічної діяльності, її структура здійснюють значний вплив на функціонування економіки загалом, і на всі макроекономічні показники розвитку та підприємницьку діяльність юридичних і фізичних осіб. Отже, митні платежі виконують одну з найважливіших статей поповнення державного бюджету.

Під митними платежами розуміються податки, збори та інші платежі, що стягуються митними органами при переміщенні товарів через митний кордон України, з метою здійснення митно-тарифного регулювання ЗЕД.

Митні платежі вирішують низку завдань, таких як: захист економіки країни від негативного впливу іноземної конкуренції; забезпечення умов

для ефективної інтеграції країни до світового економічного простору; підтримання раціонального співвідношення вивезення і ввезення товарів, валютних надходжень і витрат на території країни; створення умов для прогресивних змін у структурі виробництва і споживання товарів; раціоналізація товарної структури вивезення і ввезення товарів.

Митні платежі покликані здійснювати досить різноманітні функції: фіскальну, регулятивну, контрольну, статистичну та ін.

Вид мита	Мета застосування	Ставки	Наслідки застосування
Преференційне	Стимулювання торговельно-економічних відносин з іншими країнами	Мінімальні	Імпорт іноземних товарів збільшується
Фіскальне	Забезпечення бюджету стабільними надходженнями	Помірні	Незначне скорочення імпорту іноземних товарів
Протекціоністське	Захист національного виробника від іноземної конкуренції	Максимальні	Припинення ввезення іноземних товарів

Економічна роль митного тарифу пов'язана з тим, що впливаючи на ціну товару та відмежовуючи національний ринок від світового, мито впливає на конкурентоспроможність товару, що в свою чергу, позначається на рівні накопичення капіталу, темпах розвитку, нормах прибутку в окремих галузях економіки, нівелюючи різницю, яка склалася в міжнародних і національних умовах виробництва. Тому роль мита в економічному контексті полягає у:

- створенні вартісного бар'єра, який підвищує ціну товару, незалежно від застосованого експортного, імпортного чи транзитного мита;
- надходженні коштів до Державного бюджету країни;
- стимулюванні державою розвитку окремих галузей економіки чи підприємств. Передусім мова йде про захист молодих галузей. Тимчасовий захист молодих національних фірм від конкуренції іноземних корпорацій дозволяє галузям, які утворюються, зміцніти і стати ефективними виробниками;
- збільшення внутрішньої зайнятості. Сукупні витрати у відкритій економіці складаються із витрат споживачів, капіталовкладень, державних витрат, чистого експорту. Збільшення сукупних витрат внаслідок скорочення імпорту стимулює внутрішньоекономічний розвиток, оскільки збільшуються доходи і зайнятість;
- захисті від демпінгу. Митні тарифи необхідні для захисту вітчизняних фірм від іноземних конкурентів, які реалізують свою продукцію за цінами, нижчими за собівартість.

Будучи за своєю природою комплексним поняттям, категорія “митні платежі” включає в себе: ввізне/вивізне мито; податок на додану вартість, що стягується при ввезенні товарів на митну територію Митного союзу; акциз, що стягується при ввезенні товарів на митну територію Митного союзу; митні збори.

Згідно з статтею 11 ЗУ “Про Державний бюджет України на 2017 рік” встановлено, що джерелами формування спеціального фонду Державного бюджету України на 2017 рік у частині доходів є також такі надходження:

1) 23,06 відсотка акцизного податку з ввезеного на митну територію України пального та 26,75 відсотка акцизного податку з ввезених на митну територію України транспортних засобів;

2) 26,75 відсотка ввізного мита на нафтопродукти і транспортні засоби та шини до них;

3) до 10 відсотків суми перевиконання загального обсягу митних платежів (мито, акцизний податок з ввезених на митну територію України підакцизних товарів, податок на додану вартість з ввезених на митну територію України товарів), визначеного помісячним розписом доходів загального фонду державного бюджету, за рішенням Кабінету Міністрів України.

Отже, митні платежі в сучасному економічному просторі виступають не тільки як засіб поповнення державного бюджету, але й як засіб здійснення економічної політики, політики кредитування, розвитку інфраструктури. Митні платежі є найефективнішим інструментом регулювання зовнішньої торгівлі, яка, своєю чергою, в великій мірі залежить від митної політики, що проводиться державою та спрямована на активізацію експортних операцій, стимулювання підприємницької діяльності. Усі ці питання ефективно вирішуються шляхом використання фіскальних інструментів (податків) та їх складових елементів – ставок, обсягами пільг та преференцій, механізмом розрахунку.

ПРЯМІ ІНОЗЕМНІ ІНВЕСТИЦІЇ ЯК ДЖЕРЕЛО ФОРМУВАННЯ РЕГІОНАЛЬНИХ ІНВЕСТИЦІЙНИХ РЕСУРСІВ

Фісуненко Н. О., аспірантка

(Науковий керівник – д.е.н., професор Чириченко Ю. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

У сучасний кризовий період економіка України для подальшого розвитку потребує значних капіталовкладень. Шлях розвитку економіки будь-якої країни неможливий без залучення іноземних інвестицій. Іноземні інвестиції забезпечують не лише надходження додаткового обсягу капіталу, а й трансфер сучасних технологій, методів управління, ноу-хау, що позитивно впливає на розвиток та якість продукції, забезпечення високої ефективності економіки та якості життя населення. Особливу роль в активізації інвестиційної діяльності в Україні має відіграти залучення на взаємовигідних умовах прямих іноземних інвестицій.

Зростання обсягів залучення іноземних інвестицій впродовж багатьох років є пріоритетним напрямом розвитку економіки України. Однак за останні роки економіка нашої держави так і не позбавилася глибоких структурних деформацій і значно відстає від розвинених країн світу за сукупною продуктивністю всіх факторів виробництва та відповідно і рівнем добробуту населення. Більшість українських підприємств залишилися технологічно відсталими, енергоємними, зі слабкою диверсифікацією продуктів і ринків. Це пов'язано з нестабільністю інвестиційної політики, недосконалим інвестиційним законодавством, незахищеністю інвесторів, відсутністю належного інституційного забезпечення розвитку інвестиційного ринку як нарівні держави так і нарівні регіонів, і як наслідок – недостатнім рівнем зовнішніх інвестицій.

Статистичні дані щодо обсягу прямих іноземних інвестицій відображено в рис. 1.

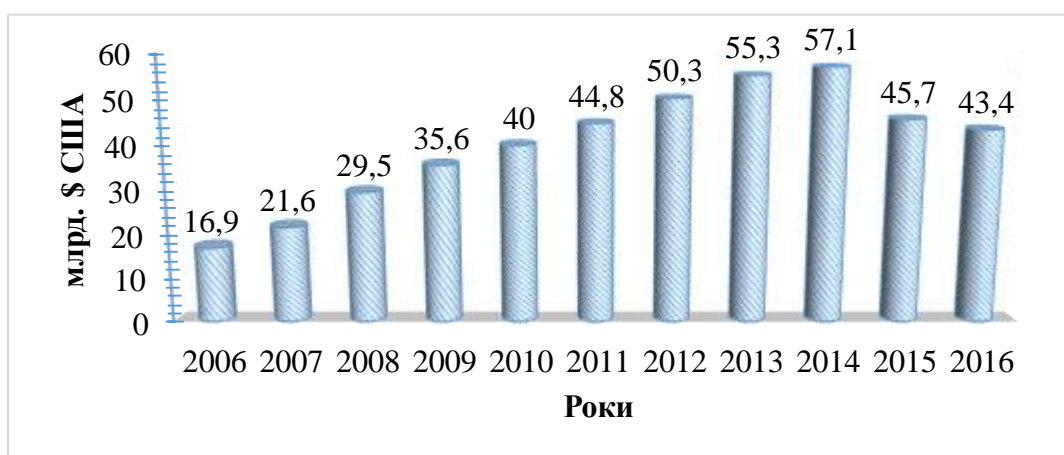


Рис. 1. Обсяг прямих іноземних інвестицій, млрд дол. США (на 1 січня поточного року) за 2006–2016 рр.

Враховуючи вище наведені дані, зробимо висновок, що починаючи з 2006 р. до 2014 р. відбувається зростання обсягу прямих іноземних інвестицій в економіку України. Події останніх двох років призвели до значного зменшення іноземних інвестицій. Так, у 2015 р. в порівнянні з 2014 роком зменшення відбулось на 11,4 млрд дол. США, а у 2016 р. вкладання прямих іноземних інвестицій знизилось на 2,3 млрд дол. США, що, в свою чергу, майже дорівнює рівню 2011 р.. Це говорить про те, що в нашій країні мають місце проблеми, які змушують інвесторів скорочувати обсяги інвестицій, виводити свої капітали з економіки України, вкладати менше, ніж раніше.

Пряма іноземні інвестиції є джерелом формування не тільки ресурсів інвестиційного ринку України, але і джерелом формування регіонального ринку інвестиційних ресурсів. На сьогодні, у період проведення децентралізації та активного об'єднання громад, існує необхідність у залученні іноземних інвестицій на регіональному рівні.

Згідно статистичних даних України можемо розглянути розподіл прямих іноземних інвестицій на регіональному рівні за основними регіонами-реципієнтами до яких надійшло найбільше всього залучених прямих інвестицій (рис. 2).

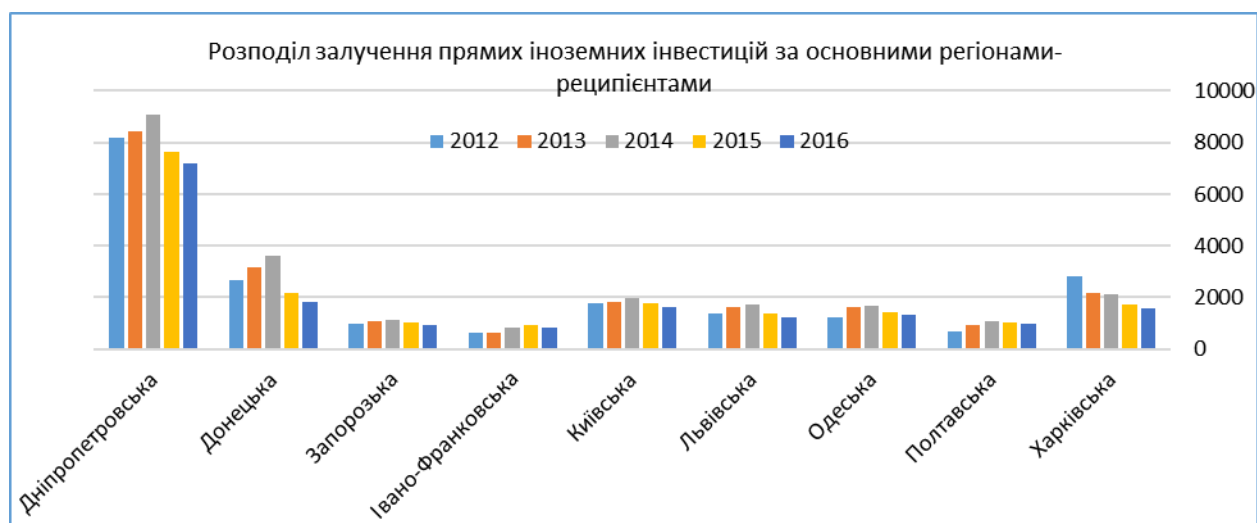


Рис. 2. Розподіл залучених прямих іноземних інвестицій за основними регіонами – реципієнтами інвестицій України (на початок року, млн дол. США)

*Джерело: розроблено авторами на основі [1; 2].

Таке спрямування прямих іноземних інвестицій в регіональному розрізі не сприяє рівномірному соціально-економічному розвитку регіонів і посилює подальше збільшення розриву у їх розвитку та створенню нових депресивних регіонів.

На сьогодні регіональний ринок інвестиційних ресурсів характеризується дуже низьким рівнем заощадження й капітальних інвестицій, тому в даних умовах, на передній план виходить політика стимулювання прямих іноземних інвестицій для стимулювання сталого розвитку економіки регіонів України.

Список використаних джерел:

1. Державна служба статистики України [Електроний ресурс]. – Режим доступу : www.ukrstat.gov.ua
2. Регіони України : Статистичний збірник. – К., 2016. – Ч. I. – С. 682.

СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІ РОЗВИТКУ СТРАХОВОГО РИНКУ УКРАЇНИ

Чичибабіна Д. Г., студентка

(Науковий керівник – к.е.н., доцент Івашина С. Ю.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Ефективно функціонуючий страховий ринок є невід’ємною складовою фінансової інфраструктури країн з ринковою економікою. В умовах

невизначеності та широкого спектра ризиків страхові компанії покликані надавати надійний страховий захист юридичним і фізичним особам, сприяючи їх ефективному функціонуванню. Страховий ринок України і досі знаходиться на етапі свого розвитку. Через страхування перерозподіляється дуже незначна частина внутрішнього валового продукту (1,5 % ВВП) і все це, незважаючи на номінальне зростання обсягів страхового ринку. Отже, страховий ринок України лише частково виконує свої соціально-економічні функції [2].

Ринок страхових послуг залишається одним з найбільш капіталізованих серед інших небанківських фінансових ринків. Загальна кількість страхових компаній станом на 30.09.2016 становила 323, у тому числі СК “life” – 43 компанії, СК “non-life” – 280 компаній. Незважаючи на значну кількість компаній, фактично на страховому ринку основну частку валових страхових премій – 99,9 % акумулюють 200 СК “non-Life” (71,4 % всіх СК “non-Life”) та 99,4 % – 20 СК “Life” (46,5 % всіх СК “Life”). Тому кількість страхових компаній в Україні має тенденцію до зменшення.

Валові страхові премії, отримані страховиками за 9 місяців 2016 р., становили 24 844,2 млн грн, з них: 9 469,6 млн грн (38,1 %) – що надійшли від фізичних осіб; 15 374,6 млн грн (61,9 %) – що надійшли від юридичних осіб. (рис. 1).

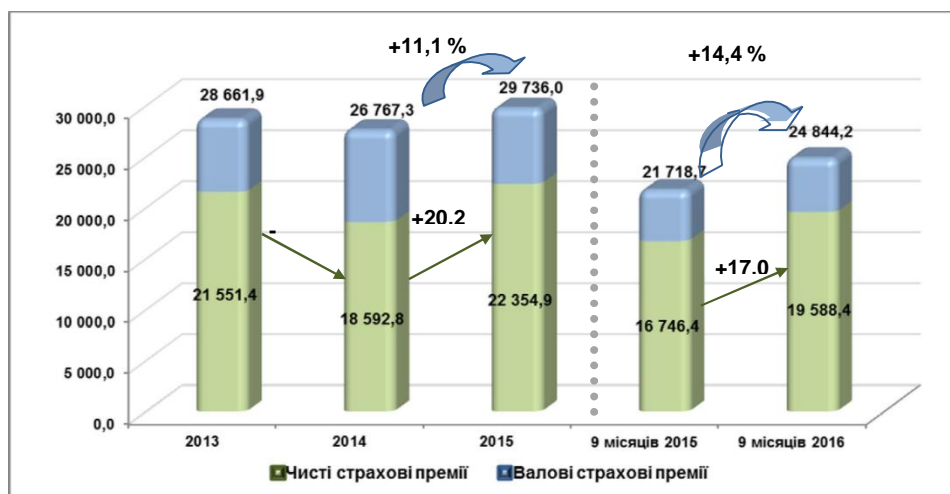


Рис. 1. Динаміка страхових премій за 2013–2015 рр., 9 місяців 2016 р., млн грн [3]

Чисті страхові премії за 9 місяців 2016 р. становили 19 588,3 млн грн, що складає 78,8 % від валових страхових премій. У структурі чистих страхових премій найбільша питома вага належить таким видам страхування, як: автострахування (КАСКО, ОСЦПВ, “Зелена картка”) – 6 358,6 млн грн (або 32,5 %); страхування життя – 1 985,2 млн грн (або 10,1 %); страхування майна 1 898,4 млн грн (9,7 %); медичне страхування (безперервне страхування здоров’я) – 1 758,6 млн грн (або 9,0 %); страхування фінансових ризиків – 1 573,2 млн грн (або 8,0 %).

Розмір валових страхових виплат за 9 місяців 2016 р. становив 6271,3 млн грн, у тому числі з видів страхування, інших, ніж страхування життя - 5972,2 млн грн (або 95,2 %), зі страхування життя – 299,1 млн грн (або 4,8 %). Валові страхові виплати за 9 місяців 2016 р. збільшилися на 34,2 % (до 6271,3 млн грн) порівняно з аналогічним періодом 2015 р., чисті страхові виплати збільшилися на 32,1 % і становили 6 046,3 млн грн (рис. 2) [3].

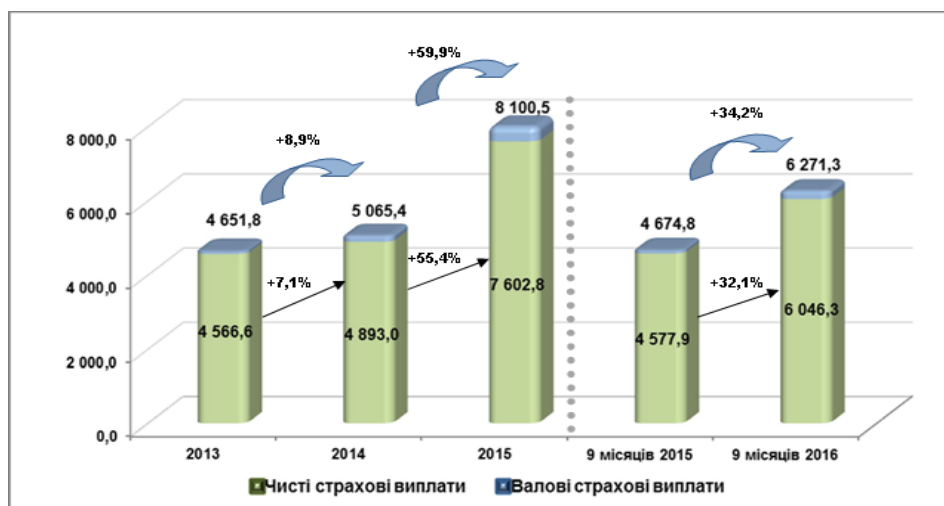


Рис. 2. Динаміка страхових виплат за 2013–2015 рр., 9 місяців 2016 р., млн грн[3]

До негативних тенденцій розвитку страхового ринку слід віднести незбалансованість між окремими видами страхування, недостатність резервів, низький платоспроможний попит на страхові продукти, нерозвиненість фінансового та фондового ринку, відсутність гарантій для страхувальників у разі банкрутства страховиків, недосконалість законодавчої бази, наявність тіньових схем, маніпуляції грошовими потоками, відтік капіталу за кордон.

Для пом'якшення цих негативних тенденцій необхідно: оптимізувати структуру портфеля страхових послуг; поширити застосування стратегічного менеджменту, дієвих інструментів страхового маркетингу; сформувавши ефективно діючу систему нагляду, регулювання та контролю за проведенням страхових операцій, що дозволить мінімізувати оптимізацію оподаткування та легалізації доходів, отриманих злочинним шляхом; підвищити рівень страхової культури населення [1].

Список використаних джерел:

1. Базилевич В.Д. Новітні тенденції та протиріччя на страховому ринку України / В. Д. Базилевич // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Економіка. – 2012. – Вип. 133. – С. 5–8.
2. Осадець С. С. Удосконалення страхової справи / С. С. Осадець // Фінанси, облік і аудит. – 2012. – Вип. 20. – С. 121–132.
3. Офіційний сайт Національної комісії з регулювання ринку фінансових послуг [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://nfp.gov.ua>

ДЕЯКІ ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ ВІДШКОДУВАННЯ МАТЕРІАЛЬНОЇ ТА МОРАЛЬНОЇ ШКОДИ У КРИМІНАЛЬНОМУ ПРОЦЕСІ

Литвиненко А. О., студентка

(Науковий керівник – д.ю.н., професор Тертишник В. М.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Теоретичним аспектам шкоди, заподіяної злочином, тобто шкоди, що є підставою для вжиття заходів для забезпечення відшкодування такої шкоди потерпілій особі, в науці кримінального процесуального права приділено достатню увагу. Однак, не дивлячись на серйозну наукову розробленість даної роботи, все ж залишаються певні моменти не враховані дослідниками, які між тим мають суттєве значення у теорії кримінального процесу та практичній діяльності його суб'єктів.

При порівняльному аналізі цивільного позову у кримінальному та цивільному судочинстві, було виявлено деякі неузгодженості та колізії які потребують усунення.

По-перше, відповідно до ч. 1 ст. 61 КПК України цивільним позивачем у кримінальному провадженні є фізична особа, якій кримінальним правопорушенням або іншим суспільно небезпечним діянням завдано майнової та/або моральної шкоди, а також юридична особа, якій кримінальним правопорушенням або іншим суспільно небезпечним діянням завдано майнової шкоди, та яка в порядку, встановленому цим Кодексом, пред'явила цивільний позов [1]. Тобто за законодавчою нормою у кримінальному судочинстві на відміну від цивільного позивачем можуть бути лише фізична та юридична особи.

Проте, одночасно з цим законодавець визначає у ч. 3 ст. 128 КПК України, що цивільний позов в інтересах держави пред'являється також пр.рором [1]. Виникає питання, чи можемо ми віднести пр.рора до фізичної чи юридичної особи, чи він є особливим учасником кримінального процесу, а отже, і стороною позову.

Вважаємо, що пр.рор представляє, у першу чергу, інтереси держави, а отже, держава поряд із фізичними та юридичними особами також може бути цивільним позивачем у кримінальному провадженні в особі прокурора.

З огляду на це пропонуємо внести зміни до ч. 1 ст. 61 КПК України, виклавши її у наступній редакції:

“1. Цивільним позивачем у кримінальному провадженні є фізична особа, якій кримінальним правопорушенням або іншим суспільно небезпечним діянням завдано майнової та/або моральної шкоди, юридична особа, якій кримінальним правопорушенням або іншим суспільно небезпечним діянням завдано майнової шкоди, а також держава у особі прокурора, яка в порядку, встановленому цим Кодексом, пред'явила цивільний позов”.

По-друге, було виявлено колізію щодо пред'явлення цивільного позову у справах, пов'язаних із окупацією.

Відповідно до ч. 3 ст. 113 КПК України судові справи щодо спорів, що впливають з факту окупації чи правопорушень, пов'язаних з окупацією, відносяться до окремої категорії справ, які розглядаються за відповідними процесуальними нормами з урахуванням особливостей, встановлених Законом України “Про забезпечення прав і свобод громадян та правовий режим на тимчасово окупованій території України” [2].

Справа визнається такою, що пов'язана з окупацією, вмотивованою ухвалою судді. Так, якщо в справах, пов'язаних з окупацією, цивільним відповідачем є іноземний суб'єкт державної власності, включаючи його органи, установи чи організації, або іноземна юридична особа, передбачена частиною другою статті 96-4 Кримінального кодексу України, зносини здійснюються через посольство або постійне представництво [1].

Знову ж таки, звертаємося до визначення цивільного відповідача за КПК України, за ч.1 ст. 62 якого цивільним відповідачем може бути фізична або юридична особа, яка в силу закону несе цивільну відповідальність за шкоду, завдану злочинними діями (бездіяльністю) підозрюваного, обвинуваченого або неосудної особи, яка вчинила суспільно небезпечне

діяння, та до якої пред'явлено цивільний позов у порядку, встановленому цим Кодексом. Тобто, знову ж таки, у кримінальному судочинстві цивільним відповідачем може бути тільки фізична та юридична особа.

Проте, з визначення про справи, пов'язані з окупацією, цивільними відповідачами можуть бути також іноземний суб'єкт державної власності, включаючи його органи, установи чи організації, або іноземна юридична особа. Тобто законодавець виокремлює органи іноземного суб'єкту державної власності від іноземних юридичних осіб, тим самим розрізняючи дані поняття як нетотожні.

Вважаємо, що дана колізія зумовлена недоліками юридичної техніки при розробці норми у справах, пов'язаних із окупацією. З огляду на це, пропонуємо внести зміни до ч. 3 ст. 114 КПК України, виклавши її у наступній редакції:

“3. ...Якщо в справах, пов'язаних з окупацією, стороною кримінального провадження або цивільним відповідачем є іноземна юридична особа, передбачена частиною другою статті 96-4 Кримінального кодексу України, зносини здійснюються через посольство або постійне представництво”.

По-третє, виникло питання щодо сплати судового збору при поданні цивільного позову у кримінальному провадженні. Так, відповідних положень не визначено КПК України, зазначаючи лише загальні положення, що форма та зміст позовної заяви повинні відповідати вимогам, встановленим до позовів, які пред'являються у порядку цивільного судочинства.

Відповідно до ст. 4 Закону України “Про судовий збір”, передбачені ставки за подання до суду, за подання до господарського суду, за подання до адміністративного суду, за видачу судами документів, у разі ухвалення судом постанови про накладення адміністративного стягнення [3]. Тобто, виникає прогалина, до якого виду ставок судового збору належить подання

цивільного позову у кримінальному провадженні. Вбачається, що за аналогією із цивільним позовом у цивільному судочинстві та враховуючи той факт, що кримінальні провадження розглядаються у судах загальної юрисдикції разом із цивільними, необхідно керуватися ставками судового збору “за подання до суду”. Проте, таке неоднозначне розуміння даної норми може призвести до того, що особа, неправильно тлумачивши норму, не буде сплачувати судовий збір, а отже, її заява буде залишена без розгляду.

З огляду на це, пропонуємо внести зміни до п. 1 ч. 2 ст. 4 Закону України “Про судовий збір”, виклавши її у наступній редакції: “За подання до суду загальної юрисдикції...”

Підсумовуючи, можна сказати, що виявлені прогалини кримінального процесуального законодавства зумовлять удосконалення процедури розгляду цивільного позову у кримінальному процесі та забезпечать захист прав потерпілого. Подані пропозиції щодо внесення змін до законодавства можуть бути предметом подальших досліджень.

Список використаних джерел:

1. Кримінальний процесуальний кодекс України : Закон України від 13.04.2012 № 4651-VI // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2013. – № 9–10, № 11–12, № 13. – Ст.88.

2. Про забезпечення прав і свобод громадян та правовий режим на тимчасово окупованій території України: Закон України від 15.04.2014 № 1207-VII // Відомості Верховної Ради (ВВР). – 2014. – № 26. – Ст.892.

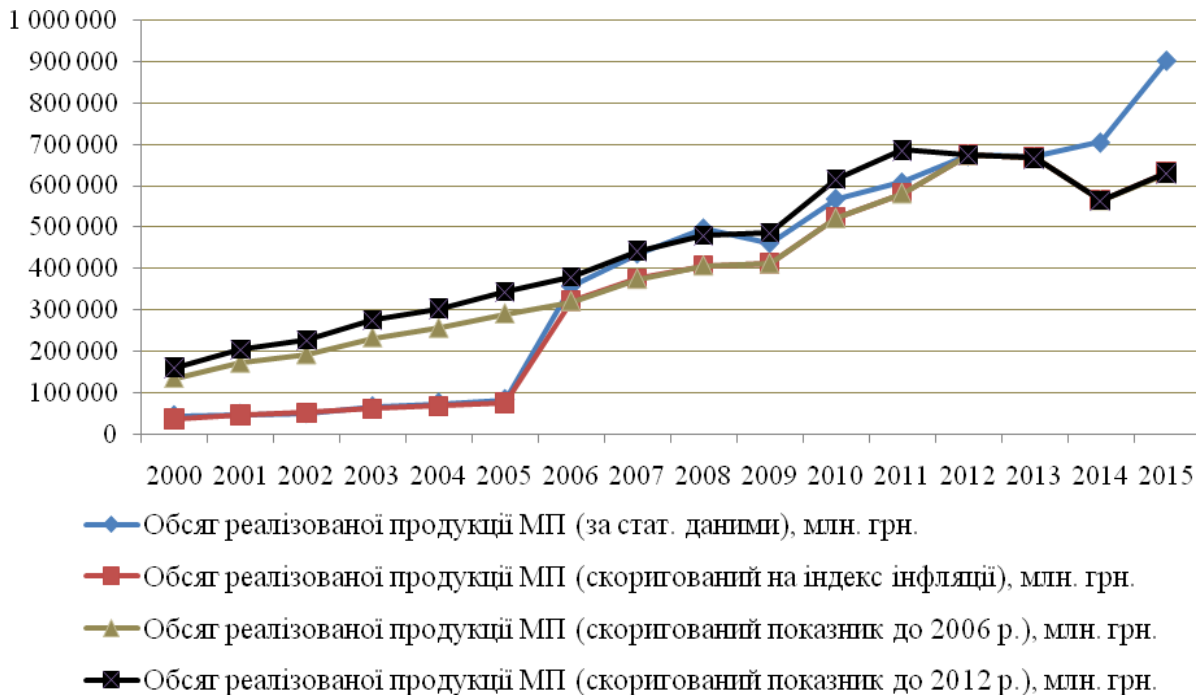
3. Про судовий збір : Закон України від 08.07.2011 № 3674-VI // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2012. – № 14. – Ст.87.

РЕАЛЬНІСТЬ ВПЛИВУ РОЗВИТКУ МАЛОГО ПІДПРИЄМНИЦТВА НА ФОРМУВАННЯ ДОХОДІВ МІСЦЕВИХ БЮДЖЕТІВ В УКРАЇНІ

Григораши О. В., викладач

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Аналізуючи вплив малого підприємництва на розвиток країни, слід виділити два основних аспекти його прояву: соціально-економічний та фінансовий. Крім сплати податків і зборів, що спрямовуються до бюджетів різних рівнів за рахунок діяльності суб'єктів малого підприємництва (фіскальний вплив), завдяки підприємницькій активності підвищується рівень зайнятості населення та його добробут, забезпечується пропозиція товарів і послуг, характерних для специфіки розвитку регіональних ринків, стимулюється науково-технічний розвиток. Основним показником, що характеризує розвиток малого підприємництва, можна вважати обсяг реалізованої ним продукції. З метою усунення неузгодженостей щодо критеріїв визначення малих підприємств та отримання статистичного ряду співставних даних, здійснимо вирівнювання статистичного ряду з урахуванням змін у законодавстві у 2008 р. та 2012 р. (рис. 1).



Джерело: розраховано та складено автором на основі [2; 3].

Отже, отриманий скоригований ряд статистичних даних дає можливість розглядати розвиток малого підприємництва протягом 2000–2015 рр. та визначити його як поступовий, сталий та впевнений. Сповільнення нарощення обсягів господарської діяльності має місце лише у кризові 2009 р. та 2014 р.

Оскільки мале підприємництво не лише бере участь у забезпеченні соціально-економічного добробуту держави, але й здійснює вплив на фінансове зростання країни, доцільно проаналізувати зв'язок доходів місцевих бюджетів України з обсягом реалізованої продукції малими підприємствами. Аналіз лінійного зв'язку між доходами місцевих бюджетів України, скориговані на індекс інфляції, та обсягом реалізованої продукції малими підприємствами з урахуванням індексу інфляції та змін у законодавстві у 2008 р. та 2012 р., представлено на рис. 2.

Аналіз даних, представлених на рис. 2, дає змогу зробити висновок, що з надійністю 94,7 % можна констатувати наявність прямого значущого зв'язку між доходами місцевих бюджетів України та обсягом реалізованої малими підприємствами продукції. Модель адекватна даним спостережень: ($F_{\text{мп}} = 250,2 > F_{\text{кр}} = 4,6$) та має значущі параметри ($t_1=15,8$, $t_0=4,49 > t_{(0,05;14)}=2,1$).

Таким чином, мале підприємництво бере участь у формуванні доходів місцевих бюджетів України.

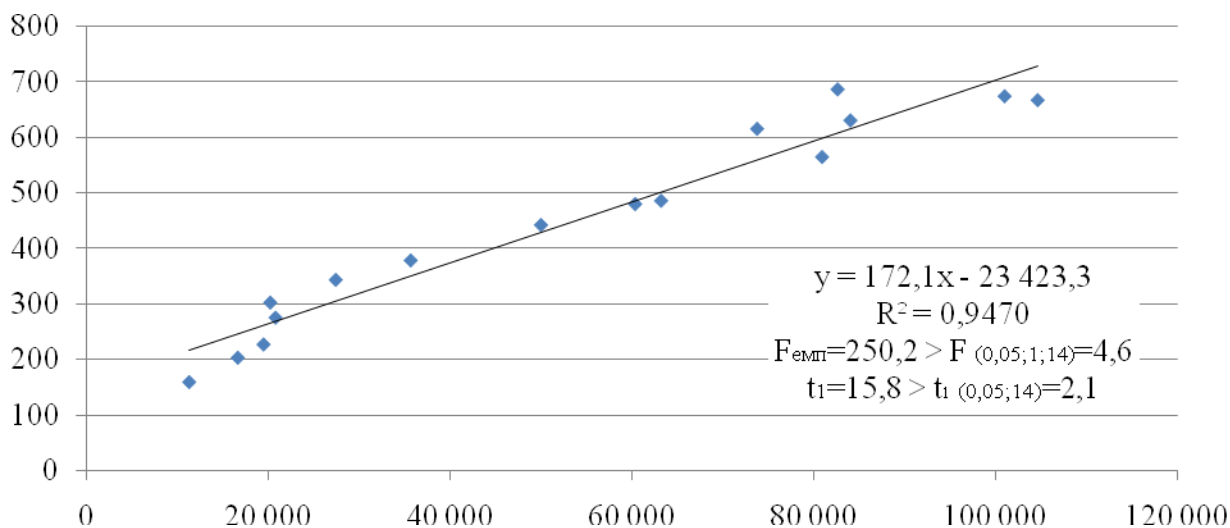


Рис. 2. Зв'язок між доходами місцевих бюджетів України та обсягом реалізованої продукції малими підприємствами

Джерело: розраховано авторами на основі [2; 3]

Список використаних джерел:

1. Річний звіт про виконання Державного бюджету України [Електронний ресурс] : Матеріали Державної казначейської служби України. – Режим доступу : <http://www.treasury.gov.ua>
2. Розвиток підприємництва [Електронний ресурс] : Статистична інформація Державної служби статистики України. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>
3. Статистичний щорічник України за 2010 рік : [стат. зб.] / [за ред. О. Г. Осауленка] ; Державна служба статистики України. – К. : ДП “Інформ.-аналіт. агентство”, 2011. – 559 с.

ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА ДЕРЖАВИ НА ПРИКЛАДІ ФАЛЬСИФІКОВАНИХ ТЕЛЕФОНІВ

Айрум'ян К. В., студент

(Науковий керівник – к.біол.н. Булейко А. А.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Оригінальність будь-якого товару характеризується певною сукупністю специфічних властивостей, завдяки яким один товар відрізняється від іншого. При цьому цілком зрозуміло, що всі однорідні товари завжди мають базовий зразок, на основі якого готується і затверджується проектно-технічна документація, а потім цей зразок тиражується. Таким чином, оригінальний зразок – це стандарт для усіх інших товарів цього виду, які виробляються.

Процес, за яким встановлюються характерні специфічні властивості того чи іншого товару, називається експертизою оригінальності товару

Основна мета цього процесу: на основі характерних показників відрізнити оригінальний товар від його підробки.

Фальсифікація (від лат. *falsifico* – підробляю) – дія, спрямована на обман покупця чи споживача шляхом підробки об'єкта купівлі-продажу з корисливою метою.

Соціальний захід “Я купую справжнє! Я не купую підробок!” є черговим етапом просвітницької кампанії “Дні боротьби з підробками та піратством в Україні”, розпочатої в нашій державі навесні 2012 р. УАПП разом з Державною службою, Державною митною службою України, Міністерством внутрішніх справ України та ICC Ukraine.

Перед покупкою чергового смартфона важливо не тільки ретельно вибирати виробника і потрібну по функціональності модель, потрібно ще й пильнувати, щоб замість відомого бренду не купити підробку.

Зараз близько п'ятої частини всіх телефонів – це підробка. Справа в тому, що випускати підробки – це дуже прибутковий бізнес: оригінальні гаджети потужно рекламуються, попит на них буде гарантовано великий, а якщо викинути на ринок щось схоже, та ще з трохи меншою ціною, то прибуток буде обчислюватися сотнями відсотків. Ці всі аспекти впливають на фінансово-економічну безпеку держави, так як країна втрачає великий відсоток коштів

Перший і найпростіший спосіб запідозрити підробку – ціна. Якщо вам продають новий смартфон, ціна якого рази в два і більше дешевше стандартної, то це підробка. Часто підробки продають за тією ж ціною, що і оригінал, а шлях їх появи може виглядати наступним чином. У Європі та Америці використані і трохи застарілі смартфони здають назад у магазини, міняючи їх на нові моделі, при цьому трохи доплачуючи. А от старі телефони відправляються в Китай, де потертий корпус змінюється на новий, а начинка трохи вдосконалюється або ж залишається без змін, а “новий” смартфон надходить у наші магазини під виглядом оригіналу. Природно, є і моделі, які цілком і повністю виробляються в Китаї.

По упаковці також не можна визначити, оригінал перед вами або підробка. Але в деяких випадках фейк точно відрізнити можна. Фірмова упаковка завжди відрізняється якістю і унікальним дизайном, сам телефон займає строго певне положення, а в наявність часто присутні приємні бонуси: навушники, захисна плівка, змінні панелі.

Справжній виробник дбає про свою репутацію, і всі смартфони завжди поставляються з гарантією, до якої додається ще й гарантія від продавця. Це важливі умови того, що ви дійсно купуєте справжній брендовий телефон.

Хоч майстри, що підроблюють і досягли небувалого успіху в копіюванні брендових моделей, але іноді дисплей видає своє походження, оскільки в фальсифікованій версії він менш якісний, і це добре помітно. Так, наприклад, у iPhone екран чорний в неактивному стані, а ось підробка швидше матиме сірий екран, це стосується і багатьох інших смартфонів. Часто

екран в копій не такий яскравий, видно пікселі, відрізняється передача кольору, іконки в меню зернисті, та й кут огляду не дуже широкий.

Що стосується якості збірки, деякі копії iPhone зроблені так, що в темряві можна побачити свічення зсередини корпусу.

У iPhone 5 використовується матова алюмінієва кришка, а ось в підробках вона часто пластикова і блискуча. При роботі з оригінальною iOS не повинно виникати гальмувань.

Всі підробки на відомі смартфони працюють на Android, саме тому iPhone, який працює на iOS, відрізнити більш-менш нескладно. Часто використовуються різні налаштування і теми, щоб наблизити Android до iOS, іноді навіть використовують і Java. Хороший спосіб виявити підроблений iPhone на Андроїд – просто знайти в меню ярлик AppStore і якщо ви опинитеся на сторінці GooglePlay, причому китайської, тоді про походження все ясно.

У підробленого iPhone, може зніматися задня панель, і відкриватися доступ до акумулятора, може бути слот для карти пам'яті. Варто перевіряти на відповідність оригіналу обсяг оперативної і основної пам'яті.

Навіть підроблені смартфони, мають серійний номер і номер IMEI. Їх можна знайти в супутньої документації до гаджету, та просто набравши * # 06 #. Загалом, в будь-якому випадку при покупці нового популярного смартфона потрібно якнайкраще ознайомитися з тим, як повинен виглядати оригінал: починаючи від виду кришки або батареї, до іконок та шрифту і т.д.

Список використаних джерел:

1. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://sips.gov.ua/ua/news.html?_m=publications&_c=view&_t=rec&id=2631&s=print
2. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://soveti.com.ua/yak-vidrizniti-pidrobku-telefonu>
3. Митний кодекс України. – Харків: «Одісей». – 2008. – 215 с.
4. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://index.minfin.com.ua>
5. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.trademap.org>

Секція 4. Актуальні питання нормативно-правового забезпечення здійснення митної справи

ПЕРЕМІЩЕННЯ ФІЗИЧНИМИ ОСОБАМИ ТОВАРІВ НА МИТНУ ТЕРИТОРІЮ УКРАЇНИ ПОВТОРНО ПРОТЯГОМ ДОБИ (ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ)

Харайн І. І., аспірант

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Фізичним особам дозволяється ввозити на митну територію України без оподаткування митними платежами певну кількість товарів. Відповідно до ч. 1 ст. 374 Митного кодексу України (далі – МК України) товари, сумарна фактурна вартість яких не перевищує еквівалент 1000 євро, що ввозяться громадянами на митну територію України через пункти пропуску через державний кордон України, відкриті для повітряного сполучення, та товари (крім підакцизних), сумарна фактурна вартість яких не перевищує еквівалент 500 євро та сумарна вага яких не перевищує 50 кг, що ввозяться громадянами на митну територію України через інші, ніж відкриті для повітряного сполучення, пункти пропуску через державний кордон України.

Водночас, якщо фізична особа, яка ввозить товари на митну територію України, в'їжджає в Україну частіше одного разу протягом однієї доби та переміщує товари в обсягах, що не перевищують обмежень, встановлених у ч. 1 ст. 374 МК України, такі товари підлягають письмовому декларуванню в порядку, встановленому для громадян, з поданням документів, які видаються державними органами для здійснення митного контролю та митного оформлення таких товарів, та оподатковуються ввізним митом за ставкою 10 відсотків і податком на додану вартість за ставкою, встановленою Податковим кодексом України.

На жаль, працівники органу доходів і зборів не мають можливості самостійно встановити, чи в'їжджав громадянин протягом доби на митну територію України, так як відсутні технічні та інформаційні можливості такого доступу в Єдиній автоматизованій інформаційній системі ДФС. Тому з метою забезпечення дотримання цієї умови такі функції, відповідно до ч. 2 ст. 374 МК України, покладені на посадових осіб органу охорони державного кордону, які безпосередньо в процесі здійснення паспортного контролю інформують посадову особу органу доходів і зборів про громадян, які в'їжджають в Україну частіше одного разу протягом однієї доби. Як правило, шляхом вчинення напису на зворотному боці контрольного талону, який скріплюється особистим підписом та відміткою про перетинання державного кордону “В’їзд”. Про фізичних осіб, які прямують в Україну частіше одного разу протягом однієї доби в пішому порядку або на велосипедах посадова особа органу доходів і зборів інформується усно.

У цьому контексті варто зауважити, що, відповідно до п. 6 ч. 2 ст. 544 МК України, одним із завдань органів доходів і зборів є забезпечення

справляння митних платежів, контроль правильності обчислення, своєчасності та повноти їх сплати. Однак у цьому випадку, нарахування митних платежів безпосередньо залежить від того чи проставить працівник прикордонної служби таку відмітку на зворотному боці контрольного талону. З практичного погляду, такий механізм повідомлення є неефективним та в багатьох випадках не виконується працівниками суміжної служби, що впливає на повноту виконання митних формальностей працівниками органів доходів і зборів з урахуванням ч. 2 ст. 374 МК України.

Слід зазначити, що центральним підрозділом з питань координації застосування системи управління ризиками (далі – СУР) були розроблені та внесені до автоматизованої системи аналізу та управління ризиками (далі – АСАУР) індикатори ризику, що спрацьовують у таких випадках: 1) переміщення фізичної особи повторно протягом доби, проте, зважаючи на відсутність інформації про пасажирів, індикатори ризику спрацьовують тільки щодо водіїв транспортних засобів; 2) переміщення транспортного засобу повторно протягом доби. 3) переміщення транспортного засобу у попередні періоди неодноразово на в'їзд по кілька разів протягом доби.

За результатами оцінки ризику у даному випадку здійснення митного контролю товарів, транспортних засобів, у тому числі за результатами контролю із застосуванням СУР, що здійснюється відповідно до ст. 337 МК України, митниці (митні пости) ДФС обирають форми та обсяги митного контролю. Посадові особами митниці (митного поста) ДФС в обов'язковому порядку переглядають сформований перелік митних формальностей, визначених за результатами застосування СУР та виконують їх вимоги у повному обсязі. Якщо фізична особа (водій) та транспортні засоби переміщуються повторно протягом доби, спрацьовує профіль ризику за кодами: 401-1 – “усне опитування громадян та посадових осіб підприємств”; 210-1 – “проведення митного огляду транспортного засобу”; 911-1 – “забезпечення ідентифікації товарів та/або транспортних засобів шляхом здійснення цифрової фотозйомки”.

На наш погляд, зазначений підхід, будучи цілком припустимим у зазначеному контексті, дещо ускладнює роботу посадових осіб митниці (митного поста) ДФС, які безпосередньо здійснюють пропуск товарів та транспортних засобів через митний кордон України та є неефективним. Слід вказати на недоліки спрацювання індикаторів ризику у даному випадку, зокрема:

- широкий спектр виконання митних процедур, що призводить до затримки митного оформлення товарів і транспортних засобів, що переміщуються фізичними особами через митний кордон України;

- митні процедури є недоцільними у випадку, коли фізична особа не переміщує жодних товарів через митний кордон України;

- ризики спрацьовують тільки щодо фізичних осіб, які прямують у якості водіїв транспортних засобів;

- ризики спрацьовують щодо транспортних засобів, які у попередні періоди неодноразово переміщувалися на в'їзд по кілька разів протягом доби різними фізичними особами.

Вважаємо, що для ефективного здійснення митних формальностей при переміщенні товарів фізичними особами повторно протягом доби необхідно переглянути спрацювання індикаторів ризику та усунути їх недоліки. Крім того, доцільно приєднати Єдину автоматизовану інформаційну систему ДФС до Управління ризиками ДПСУ, що дозволить працівникам органів доходів і зборів самостійно аналізувати кількість переміщень фізичними особами через митний кордон України, що забезпечить повноцінне виконання вимог ч. 2 ст. 374 МК України.

Ця проблема потребує всебічного та ґрунтовного аналізу, чому буде присвячено окреме дослідження.

КРИМІНАЛІСТИЧНА ХАРАКТЕРИСТИКА ПРЕДМЕТА ТА СПОСОБІВ УЧИНЕННЯ ЗЛОЧИНУ У СФЕРІ ОПОДАТКУВАННЯ

Воротниченко Н. Ф., студент

(Науковий керівник – к.ю.н., доцент Карнаухов О. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Нині узагальнення слідчої і судової практики свідчить про те, що при розслідуванні ухилень від сплати податків, зборів, інших обов'язкових платежів існують певні недоліки та складності, які обумовлені, з одного боку, нестабільністю і нечіткістю норм податкового законодавства, а з іншого – неналежним доведенням його приписів до суб'єктів оподаткування.

Відповідно до ч. 1 ст. 29 Загальної декларації прав людини, прийнятої 10 грудня 1948 р. на третій сесії Генеральної Асамблеї ООН, кожна людина має обов'язки перед суспільством, у якому тільки й можливий вільний і повний розвиток її особи. Одним із таких обов'язків є передбачений ст. 67 Конституції України обов'язок кожної особи сплачувати податки і збори у встановленому порядку [1]. Злочинне ухилення від сплати податків, зборів, інших обов'язкових платежів, за що ст. 212 КК України встановлено кримінальну відповідальність, ігнорує вказаний конституційний обов'язок, в якому втілено публічний інтерес всіх членів суспільства і сумлінне виконання якого справедливо визнається однією з необхідних умов існування держави.

Так звані в криміналістичній літературі податкові злочини, надто загально визначені у ст. 212 чинного КК України під назвою “Ухилення від сплати податків, зборів (обов'язкових платежів)”, значною мірою відрізняються від інших злочинів, передбачених у чинному КК України у розділі VII “Злочини у сфері господарської діяльності”, за предметом посягання (встановленими правовими актами система оподаткування, порядок і умови сплати податків, зборів і обов'язкових платежів), способами і суб'єктами вчинення цих злочинів та іншими ознаками [2].

Множинність застосовуваних у податковому законодавстві термінів, що означають різновиди податків, зборів і обов'язкових платежів, становить систему оподаткування, порядок їх сплати суб'єктами господарської діяльності і громадянами, а також різновиди порушень щодо їх несплати чи неповної сплати (умисел чи необережність та передбачені види відпові-

дальності за них в диспозиції ст. 212 КК України) ускладнює описання в криміналістичній характеристиці податкових злочинів такого структурного елемента, як предмет посягання, що викликає різні тлумачення в публікаціях різних авторів. Наприклад, не можна не погодитися з твердженням О. А. Челишева і О. В. Феськова про те, що “не кожний предмет обстановки, який знаходиться у процесі взаємодії з суб’єктами злочину, можна віднести до предмета посягання, а тільки той, з якими пов’язане настання шкідливих наслідків” [3, 23].

Особливість криміналістичної оцінки предмета злочинного посягання ухилення від оподаткування полягає в тому, що вона може бути здійснена належним чином лише у результаті узгодженого аналізу відповідних бухгалтерських документів і нормативно-правових актів.

Л. М. Каменська, розглядаючи особливості криміналістичної характеристики злочинів у сфері оподаткування правильно визнає, що спосіб їх вчинення, має триланкову структуру, яка включає в себе підготовку, скоєння і приховування слідів здійснення діяння [4, 39].

Ці діяння можуть проявлятися у непредставленні необхідної документації, неподанні необхідних даних в податкові органи, бездіяльності шляхом не відображення в бухгалтерських документах грошових сум і майнових об’єктів оподаткування тощо. Наприклад, повне або часткове не оприбуткування виручки (в касу) за фактично реалізовану продукцію та ін. Найчастіше способи ухилення проявляються в дії правопорушників шляхом внесення в бухгалтерські документи викривлених, неправдивих даних про доходи і видатки, які зменшують розмір доходів і, звичайно, зменшують суму податку. Наприклад, віднесення до собівартості продукції затрат або послуг, яких не було; завищення вартості придбаних товарно-матеріальних цінностей.

Таким чином, предметом злочинного посягання у сфері оподаткування варто вважати передусім грошові кошти, майно підприємств, використані ресурси і інші об’єкти, види певних послуг у грошовому еквіваленті, які приховуються від оподаткування.

У зв’язку з різноманітністю способів ухилення від сплати податків, зборів, інших обов’язкових платежів на основі узагальнення їх вивчення пропонуємо наступну їх систематизацію:

- за видами податків (наприклад, такі способи характерні при ухиленні від ПДВ, податку на прибуток тощо);
- види ухилення від сплати податків відповідно фізичними та юридичними особами;
- особливості ухилення від сплати обов’язкових платежів залежно від специфіки галузей (наприклад, паливно-енергетичний комплекс, агропромисловий комплекс, торгівля тощо).

Список використаних джерел:

1. Конституція України : Закон України від 28.06.1996 р. № 254к/96-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – ст. 141.

2. Кримінальний кодекс України : Закон України від 05.04.2001 р. № 2341-III // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 25–26. – ст. 131.

3. Чельшева О. В. Расследование налоговых преступлений / О. В. Чельшева, О. В. Феськов. – СПб : Питер, 2001. – 288 с.

4. Каменская Л. М. Криминалистическая характеристика преступлений, совершаемых путем уклонения от уплаты налогов или страховых взносов с организаций / Л. М. Каменская // Информационный бюллетень Академии управления МВД России. – М., 1999. – № 9. – С. 38–39.

НОРМАТИВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ПОСАДОВИХ ОСІБ МИТНИХ ОРГАНІВ УКРАЇНИ

Андрушко А. П., студент

(Науковий керівник – д.держ.упр., професор Івашова Л. М.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Забезпечення належного рівня законності в діяльності митних органів та їх посадових осіб – ефективний засіб гарантування нормального організаційного, правового, кадрового та соціального аспекту функціонування митної служби України. Серед численних засобів забезпечення законності та належного рівня службової дисципліни досить дійовий механізм юридичної відповідальності посадових осіб [1].

Новацією чинного Митного кодексу України є встановлення відповідальності митних органів, організацій, їх посадових осіб та інших працівників (ст. 30). Дана стаття прямо визначає окремі види юридичної відповідальності (кримінальна, адміністративна, дисциплінарна) посадових осіб митних органів, до яких вони можуть бути притягнені у випадку прийняття неправомірних рішень, учинення неправомірних дій або допущення бездіяльності. Крім того, передбачена також можливість притягнення посадових осіб митних органів і до матеріальної та цивільно-правової відповідальності [2]. Розглянемо нормативне регулювання останнього виду юридичної відповідальності посадових осіб митних органів.

Цивільно-правова відповідальність посадових осіб митних органів являє собою передбачені законодавством засоби примусового впливу на них за порушення цивільних прав і обов'язків. Зовнішнім проявом застосування відповідальності є вжиття до посадової особи цивільно-правових санкцій, які призводять до невігідних майнових наслідків, що проявляються в позбавленні його певних прав або покладанні на нього додаткових обов'язків.

Відповідальність за шкоду, завдану діями посадової особи, полягає в обов'язковому відшкодуванні збитків, спричинених неправильними службовими рішеннями, діями чи бездіяльністю в галузі митної справи, митним органом, від імені та за дорученням якого посадова особа вчиняє службові дії в межах наданої компетенції. Цей обов'язок відповідальності митного органу за дії свого представника впливає з того, що посадова особа наді-

лена часткою компетенції даного органу, тому останній має контролювати дії своїх працівників.

Неправильними (неправомірними, незаконними) службовими діями, якими завдано шкоди, необхідно вважати: невиконання службових обов'язків (або неналежне їх виконання); виконання цих обов'язків неналежним чином (помилкові рішення); перевищення службових повноважень; зловживання такими повноваженнями тощо. Не існує правового обов'язку митного органу з відшкодування збитку (шкоди або збитків), коли така шкода була заподіяна особі правомірно (наприклад, внаслідок припинення посадовими особами митниці правопорушення у сфері митної справи). Коли ж шкода, завдана посадовою особою внаслідок дій, які не пов'язані з виконанням службових обов'язків (навіть і в робочий час), вона відшкодовується не митним органом, а безпосередньо винуватою особою [1].

Своє подальше правове регулювання механізм відшкодування шкоди, заподіяної особам та їх майну неправомірними рішеннями, діями або бездіяльністю митних органів, організацій або їх посадових осіб чи інших працівників при виконанні ними своїх службових (трудова) обов'язків, знаходить у гл. 82 Цивільного кодексу України (далі – ЦКУ).

Відповідно до п. 1 ст. 1166 ЦКУ, майнова шкода, завдана неправомірними рішеннями, діями чи бездіяльністю особистим немайновим правам фізичної або юридичної особи, а також шкода, завдана майну фізичної або юридичної особи, відшкодовується в повному обсязі особою, яка її завдала.

Як впливає зі змісту ст. 1173 ЦКУ, шкода, завдана фізичній або юридичній особі незаконними рішеннями, дією чи бездіяльністю митного органу при здійсненні ними своїх повноважень, відшкодовується державою незалежно від вини цього органу, але за умови, по-перше, підтвердження у встановленому порядку протиправності поведінки; по-друге, наявності шкоди; по-третє, наявності причинного зв'язку між шкодою та протиправною поведінкою.

Підтвердженням факту протиправності діяння є, як правило, рішення суду щодо визнання рішення, дії чи бездіяльності митних органів чи їх посадових осіб як протиправного та яке набуло законної сили. Крім того, протиправність визнається доведеною у випадку скасування рішення митним органом, яким воно було прийнято, чи вищим органом.

Митний орган, який відшкодував збитки потерпілій особі, має право звернутися до суду загальної юрисдикції з регресним позовом до посадової особи, яка є винуватою в заподіяній шкоді [3].

Список використаних джерел:

1. Данелюк В. І. Відповідальність митних органів та їх посадових осіб: сучасний стан правового регулювання [Електронний ресурс] / В. І. Данелюк // Вісник Академії митної служби України. Серія: "Право". – 2013. – № 1. – С. 14–19. – Режим доступу : http://nbuv.gov.ua/UJRN/vamsup_2013_1_4

2. Митний кодекс України [Електронний ресурс] : Закон України № 4495-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2012. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/4495-17>

3. Цивільний кодекс України [Електронний ресурс] : Закон України № 435-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/435-15/page>

ЗНАЧЕННЯ ДОПИТУ У ФОРМУВАННІ СУДОВИХ ДОКАЗІВ У КРИМІНАЛЬНОМУ ПРОВАДЖЕННІ

Багдасарян С. С., студент

(Науковий керівник – к.ю.н., доцент Варава В. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Розслідувати злочин – це означає прийняти передбачені законом міри з метою встановлення істини, викриття винних у його вчиненні, щоб кожен злочинець, що вчинив злочин був справедливо покараний.

Відповідно до ст. 2 КПК України, завданнями кримінального провадження є захист особи, суспільства та держави від кримінальних правопорушень, охорона прав, свобод та законних інтересів учасників кримінального провадження, а також забезпечення швидкого, повного та неупередженого розслідування і судового розгляду з тим, щоб кожний, хто вчинив кримінальне правопорушення, був притягнутий до відповідальності в міру своєї вини, жоден невинуватий не був обвинувачений або засуджений, жодна особа не була піддана необґрунтованому процесуальному примусу і щоб до кожного учасника кримінального провадження була застосована належна правова процедура [1]. Швидке і повне розкриття злочинів залежить від поведінки не тільки правоохоронних та судових органів, але і від поведінки інших учасників судового процесу. Справа в тому, що у відповідності зі ст. 62 Конституції України особа вважається невинуватою у вчиненні злочину і не може бути піддана кримінальному покаранню, доки її вину не буде доведено в законному порядку і встановлено обвинувальним вироком суду, тобто при вирішенні будь-якої справи повинен бути проведений процес доказування [2].

Допит – це процесуальна дія, яка являє собою регламентований кримінально-процесуальними нормами інформаційно-психологічний процес спілкування осіб, котрі беруть в ньому участь, та спрямований на отримання інформації про відомі допитуваному факти, що мають значення для встановлення істини по справі.

Допит є найбільш поширеним способом отримання доказів. У той же час допит – одна з найбільш складних слідчих (судових) дій; його проведення вимагає від слідчого високої загальної та професійної культури, глибокого знання психології людини. Мета допиту полягає в отриманні повних та об'єктивно відображуючи дійсність показань. Ці показання є джерелом доказів, а фактичні дані, які в них містяться, – доказами.

Докази в теорії і практиці кримінального процесу є основними принципами побудови методологічних основ теорії доказів, методики збирання, подання, дослідження і використання їх для розслідування злочинів та боротьби із злочинністю. Беззаперечно, що поняття “доказ у кримінальному процесі” має найважливіше, центральне значення у теорії доказів, оскільки правильне визначення поняття доказу, як вказує В. Нор, – це “одна з необхідних умов досягнення істини, а отже, і забезпечення законності в розгляді кримінальних проваджень” [3].

Інститут судових допитів сформувався в Україні в умовах слідчого процесу і до теперішнього часу носить на собі відбиток слідчої ідеології. Якщо в слідчому процесі особистий доказ виходить слідчим і оформляється протоколом, який і служить суду джерелом доказу, то в змагальному процесі судові допити є головним засобом формування даного виду доказів: факти встановлюються із змісту показань допитуваних в судовому засіданні осіб.

Загальновизнані міжнародно-правові стандарти справедливого судочинства включають право обвинуваченого на перехресний допит свідків обвинувачення, поділ судового допиту на прямий, перехресний і шаховий допит. У КПК до цих пір не закріплена змагальна структура судового допиту, тому залишається простір для втручання головуєчого в судові допити і інколи допит підсудного перетворюється на його “поєдинок” з суддею. Можна скільки завгодно говорити і писати про незалежність судової влади, змагальність і рівність сторін, але до тих пір, поки технологія формування доказів буде слідчою, вони не стануть реальністю. Слідчі традиції і стереотипи, що склалися століттями, пронизують вітчизняну кримінально-процесуальну культуру, значною мірою визначають сучасну правосвідомість. Боротьба за демократію в кримінально-процесуальній науці має абсолютно конкретне вираження у вигляді захисту і зміцнення інститутів змагального судочинства, яким є інститут судових допитів.

Тому актуальним буде освітлення судових допитів як протиставлення допитам на досудовому розгляді. Тема судових допитів є вузловою для того, що переглянути погляди на доказування в кримінальному процесі.

Таким чином, тема судових допитів є знаковою. Цю тему треба досліджувати в контексті концепції нового КПК, нової теорії доказів, культивування змагальної ідеології демократичного правосуддя.

Список використаних джерел:

1. Кримінальний процесуальний кодекс України [Електронний ресурс] : Закон України від 13.04.2012 р. № 4651-VI // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2013. – № 9–10, № 11–12, № 13. – ст. 88. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/4651-17>

2. Конституція України [Електронний ресурс] : Закон України від 28.06.1996 р. № 254к/96-ВР // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 1996. – № 30. – ст. 141. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80>

3. Нор В. Т. Проблеми теорії і практики судових доказів / Нор В. Т. – Львів : Вид-во при Львівському державному університеті видавничого об'єднання “Вища школа”, 1978. – 112 с.

ПИТАННЯ КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВОЇ КВАЛІФІКАЦІЇ КОНТРАБАНДИ, ВЧИНЕНОЇ ЗА ПОПЕРЕДНЬОЮ ЗМОВОЮ ГРУПОЮ ОСІБ

Бобриньова К. А., студентка

(Науковий керівник – к.ю.н., доцент Варава В. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Українське кримінальне право розрізняє склади злочину за ступенем його небезпеки, зокрема, основний (без обтяжуючих і пом'якшуючих обставин), кваліфікований (з обтяжуючими обставинами), особливо кваліфікований (з особливо обтяжуючими обставинами) та привілейований (з пом'якшуючими обставинами) [1, 82– 83].

Згідно ч. 2 ст. 201 КК, кваліфікуючими (обтяжуючими) ознаками є вчинення його за попередньою змовою групою осіб або особою, раніше судимою за злочин, передбачений цією статтею, або службовою особою з використанням службового становища [2].

Відповідно до п. 9 Постанови Пленуму Верховного Суду України від 03.06.2005 р. № 8 “Про судову практику у справах про контрабанду та порушення митних правил”, зазначено таке: “Контрабанда вважається вчиненою за попередньою змовою групою осіб (ч. 2 ст. 201 КК) тоді, коли в її здійсненні брали участь декілька осіб (дві і більше), які заздалегідь, тобто до початку злочину, домовилися про спільне її вчинення. Кожна з таких осіб, незалежно від того, яку роль вона виконувала, несе відповідальність за ч. 2 ст. 201 КК як співвиконавець. У разі, коли особа вчинила контрабанду у співучасті з організатором, підбурювачем, пособником, зазначена кваліфікуюча ознака відсутня” [3].

Вчинення злочину у співучасті становить більшу суспільну небезпеку, ніж вчинення його однією особою, полегшує його скоєння і приховування. Вчинення злочину у співучасті визнається обставиною, яка обтяжує відповідальність і покарання.

У КК України зазначено, що співучастю у злочині є умисна спільна участь декількох суб'єктів злочину у вчиненні умисного злочину (ст. 26 КК) [2].

Таким чином, співучасть – це об'єднання, коли кілька осіб вчинюють один і той же злочин спільно і умисно. Ця форма співучасті має місце, якщо суб'єкти, які беруть участь у групі, заздалегідь, тобто до початку вчинення злочину, домовилися про спільне його вчинення. Попередньою є змова, досягнута до початку вчинення злочину, тобто до початку замаху на нього. Враховуючи, що змова сама по собі вже є готуванням до злочину, то вона не може мати відношення до стадії готування. Саме тому попередньою є змова,

яка відбувається на стадії готування до злочину. Такий важливий елемент, як “заздалегідь”, вказує на те, що попередня змова досягається до моменту виконання об’єктивної сторони конкретного складу злочину.

Законодавець приділяє значну увагу моменту досягнення змови про спільне вчинення злочину, оскільки вбачає в цьому істотне значення для оцінки ступеня суспільної небезпечності вчиненого злочину.

Взаємне погодження діянь співучасників до моменту вчинення злочину, дійсно надає йому якісної особливості і підвищує його суспільну небезпечність. В цьому випадку, співучасники більш детально продумують можливість вдалого вчинення злочину, його приховування, готуються до можливих складнощів і таким чином більш істотно впливають на об’єкт кримінально-правової охорони, спричиняють більшу шкоду в порівнянні з особами, що вчиняють злочин без попередньої змови. Крім того, наявність попередньої змови свідчить про більш тісний суб’єктивний зв’язок між співучасниками.

Проміжок часу між досягненням змови і початком вчинення злочину значення не має. Змова може бути досягнута задовго до його початку або безпосередньо перед вчиненням злочину.

Попередня змова на вчинення злочину передбачає єдність намірів учасників групи на вчинення діяння, що утворює об’єктивну сторону конкретного складу злочину.

Якщо домовленість досягається в процесі виконання об’єктивної сторони складу злочину, то, вочевидь, попередня змова відсутня [4, 188].

Таким чином, контрабанда вважається вчиненою за попередньою змовою групою осіб (ч. 2 ст. 201 КК) тоді, коли в її здійсненні брали участь декілька осіб (дві і більше), які заздалегідь, тобто до початку злочину, домовилися про спільне її вчинення. Кожна з таких осіб, незалежно від того, яку роль вона виконувала, несе відповідальність за ч. 2 ст. 201 КК як співвиконавець. У разі, коли особа вчинила контрабанду у співучасті з організатором, підбурювачем, пособником, зазначена кваліфікуюча ознака відсутня.

Список використаних джерел:

1. Кримінальне право України. Загальна частина : [підручник] / [Ю. В. Александров, В. І. Антипов, М. В. Володько та ін.] ; за ред. М. І. Мельника, В. А. Клименка. – 5-те вид., переробл. та допов. – К. : Атіка, 2009. – 744 с.

2. Кримінальний кодекс України [Електронний ресурс] : Закон України від 05.04.2001 р. № 2341-III. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2341-14>

3. Про судову практику у справах про контрабанду та порушення митних правил [Електронний ресурс] : Постанова Пленуму Верховного Суду України від 03.06.2005 р. № 8. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/v0008700-05>

4. Орловский Р. С. Совершение преступления по предварительному сговору группой лиц [Электронный ресурс] / Р. С. Орловский // Ученые за-

писки Таврического национального университета имени В. И. Вернадского. Серия: Юридические науки. – 2014. – Т. 27 (66). – № 1. – С. 187–193. – Режим доступа : http://sn-jurid.crimea.edu/arhiv/2014/27_1law/027orlovski.pdf

ЗАКОНОТВОРЧІ ПОМИЛКИ ТА ЇХ ВИПРАВЛЕННЯ НА ПРИКЛАДІ ВНЕСЕННЯ ЗМІН ДО ПОДАТКОВОГО КОДЕКСУ УКРАЇНИ ЩОДО ПОДАТКОВОЇ МІЛІЦІЇ

Варава А. В., студент

(Науковий керівник – к.ю.н. Єфімова І. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Як передбачено п. 134 р. I Закону України від 21.12.2016 р. № 1797-III “Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо покращення інвестиційного клімату в Україні” (далі – Закон), з Податкового кодексу України (далі – ПКУ) виключено розділ XVIII-2 “Податкова міліція”.

При цьому в абз. 2 п. 1 розд. II Закону “Прикінцеві та перехідні положення” зазначено, що “цей Закон набирає чинності з 1 січня 2017 року, крім:” “пункту 133 розд. I (щодо виключення розділу XVIII-2) – з дня набрання чинності законом, який визначає правові основи організації та діяльності центрального органу виконавчої влади, на який покладається обов’язок забезпечення запобігання, виявлення, припинення, розслідування та розкриття кримінальних правопорушень, об’єктом яких є фінансові інтереси держави та/або місцевого самоврядування, що віднесені до його підслідності відповідно до Кримінального процесуального кодексу України, та інших осіб, з якими цей орган взаємодіє”.

Однак, п. 133 розд. I Закону стосується не виключення з ПКУ розділу XVIII-2, а заміни “в абзаці першому пункту 344.1 статті 344 слів “органів, крім діючих у них підрозділів податкової міліції, здійснюється” на слова “органів здійснюється” [1].

Тобто в абз. 2 п. 1 розд. II Закону “Прикінцеві та перехідні положення” його укладачами допущено технічну законотвірчу (правотвірчу) помилку щодо нумерації пункту 134, яким визначається відтермінування виключення розділу XVIII-2 ПКУ до дня набрання чинності законом, який визначає правові основи організації та діяльності центрального органу виконавчої влади – правонаступника податкової міліції.

Теоретичні та практичні проблеми попередження і виправлення законотвірчих (правотвірчих) помилок протягом останніх років досліджували багато вітчизняних науковців, зокрема Ж. О. Дзейко, В. М. Косович, Б. В. Малишев, В. І. Риндюк, І. Янишина, І. Шевчук, В. І. Риндюк, Є. П. Євграфова та ін.

Слово помилка у тлумачних словниках вживається у таких значеннях, як:

1) неправильність у підрахунках, написанні слова і таке інше; неправильність, неточність у певному механізмі, пристрої, схемі, карті і таке інше; 2) неправильність у вчинках, діях тощо; неправильна думка, хибне уяв-

лення про когось, про щось; 3) некоректність результату певних дій; дія, яка призводить до некоректного результату [2, 1041].

Законотворчою (правотворчою) помилкою, на думку І. Шевчука є “спричинений недотриманням техніко-технологічних вимог правовий дефект, допущений суб’єктом правотворчості, як у самій діяльності, так і у її результатах” [3, 35].

Власне визначення правотворчих помилок надала В. І. Риндюк, як “змістовних або техніко-юридичних недоліків нормативно-правових актів, обумовлених об’єктивними та суб’єктивними причинами, що знижують якість нормативно-правових актів” [4, 27].

Є. П. Євграфова зазначила, що “законотворчі помилки усвідомлюються лише після їх виявлення у процесі реалізації закону, найчастіше – при настанні негативних наслідків його дії” [5, 109].

На підтвердження цієї тези, внесення змін до Податкового кодексу України щодо податкової міліції, внаслідок допущеної законотворчої (правотворчої) помилки призвело до погіршення якості закону й системи чинного податкового законодавства в цілому і як наслідок – до негативних юридичних й соціальних наслідків у правозастосовній практиці, пов’язаних з запереченням стороною захисту повноважень правоохоронного органу щодо здійснення кримінальної процесуальної та оперативно-розшукової діяльності.

Як висновок, погоджуючись з Є. П. Євграфовою, зазначимо, що “законотворчі помилки неминучі, проте виправляти їх необхідно своєчасно і невідкладно, тим більше, маючи в своєму розпорядженні для цього відповідні ресурси і можливості, в тому числі й не в останню чергу, сучасні досягнення наукової думки” [5, 117].

Список використаних джерел:

1. Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо покращення інвестиційного клімату в Україні : Закон України від 21.12.2016 р. № 1797-III.

2. Великий тлумачний словник сучасної української мови (з дод. і доп.) / уклад. і голов. ред. В. Т. Бусел. – К. ; Ірпінь : ВТФ “Перун”, 2005. – 1728 с.

3. Шевчук І. Основні види правотворчих помилок у законодавстві України: деякі теоретичні аспекти [Електронний ресурс] / І. Шевчук // Вісник Львівського університету. Серія: Юридична. – 2014. – Вип. 59. – С. 35–42. – Режим доступу : http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vlnu_yu_2014_59_7

4. Риндюк В. І. Правотворчі помилки: поняття, види, способи їх попередження, виявлення та виправлення / В. І. Риндюк // Бюлетень Міністерства юстиції України. – 2012. – № 8. – С. 21–27.

5. Євграфова Є. П. Практика виправлення законотворчих помилок [Електронний ресурс] / Є. П. Євграфова // Часопис цивільного і кримінального судочинства. – 2016. – № 2. – С. 107–120. – Режим доступу : http://nbuv.gov.ua/UJRN/Chcks_2016_2_8

ПОНЯТТЯ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРОЦЕСУАЛЬНОГО ДОКАЗУВАННЯ

Варакута К. В., студент

(Науковий керівник – к.ю.н., доцент Ліпинський В. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Доказування у адміністративному процесі – це багатошарова і складна тема для самостійного монографічного дослідження. Серед науковців, що вивчали цю тематику під час своєї діяльності, слід виділити О. В. Бачерікова, Д. О. Бочарова, В. В. Гордєєва, О. М. Дубенка, В. К. Колпакова, О. М. Ласька, М. П. Мельника, О. М. Нечитайла, Т. О. Татарінцева, О. В. Умнову, В. К. Шкарупу. Однак, незважаючи на наявність серйозних наукових робіт, присвячених цій тематиці, законодавство України не регулює всю специфіку процесу доказування в рамках адміністративного судочинства. Тож, перш ніж аналізувати запропоноване законодавством поняття доказів та види джерел доказів, необхідно з'ясувати, що таке доказування і в яких випадках воно має місце в рамках провадження у адміністративних справах [1, 11].

Специфіка доказування зумовлена:

1. Обмеженістю термінів дослідження фактичних даних тими, що встановлені в адміністративному процесуальному законодавстві.
2. Використанням лише тих засобів дослідження, що передбачені законом чи засновані на законі.
3. Необхідністю ухвалення рішення по справі спеціально уповноваженим державним органом – судом.
4. Проведенням дослідження тільки спеціально уповноваженими на те законом особами (суддями, у деяких випадках – експертами).

Зазвичай у літературі під доказуванням розуміють процесуальну діяльність суб'єктів, що здійснюють провадження у адміністративному судочинстві, по збиранню, перевірці та оцінці доказів з метою встановлення об'єктивної істини у справі та прийняття на цій основі законного рішення. Фахівці в галузі кримінально-процесуального права вказують, що норми кримінально-процесуального права, які регулюють процес виявлення, збирання, закріплення, перевірки та оцінки даних, необхідних для встановлення істини у кримінальній справі, становлять інститут доказового права. Цей висновок повною мірою стосується й адміністративного процесуального права [2, 9].

Отже, правові норми, що регулюють процес доказування, складають інститут доказового права галузі адміністративного процесуального права. Ці норми об'єднані у систему, до якої входять:

- а) норми, які регулюють поняття доказів та їх процесуальні джерела (ст. 69, 70, 76–81 КАСУ, ст. 251 КУпАП);
- б) норми, які регулюють предмет доказування (ст. 137 КАСУ, ст. 280 КУпАП);

в) норми-принципи адміністративного процесу (ст. 7 КАСУ, ст. 7 КУпАП);

г) норми які передбачають обов'язки суб'єктів доказування, та порядок вчинення процесуальних дій щодо збирання, зберігання, забезпечення та оцінки доказів (ст. 71–75 86 КАСУ, ст. 252 КУпАП) [3, 17].

Доказування є різновидом практичної діяльності, метою якого є пізнання всіх істотних обставин, що мають значення для прийняття правильного рішення [4, 75]. Отже, адміністративне доказування являє собою діяльність по збору, дослідженню, переробці й оцінці інформації, що міститься в доказах. На думку Є. В. Додіна, специфіка доказування ланок адміністративного устрою виявляється ось у чому: у колі обставин і фактів, що підлягають доведенню (предметі доказування), у прийомах і методах (засобах доказування), у колі суб'єктів доказування, у змісті доказової діяльності [5, 10–12].

Кодексом же адміністративного судочинства встановлено, що доказами в адміністративному судочинстві є будь-які фактичні дані, на підставі яких суд встановлює наявність або відсутність обставин, що обґрунтовують вимоги і заперечення осіб, які беруть участь у справі, та інші обставини, що мають значення для правильного вирішення справи. Ці дані встановлюються судом на підставі пояснень сторін, третіх осіб та їхніх представників, показань свідків, письмових і речових доказів, висновків експертів.

Таким чином, доказуванням в адміністративному процесі є виявлення, збирання, закріплення, перевірка та оцінка інформації про фактичні дані, на підставі яких суд встановлюють наявність або відсутність обставин, що мають значення для всебічного, повного і об'єктивного розгляду і вирішення адміністративної справи. При цьому, адміністративне процесуальне доказування має ряд особливостей, які відрізняють його від інших видів судочинства та зумовлені специфікою правовідносин, що врегульовуються.

Список використаних джерел:

1. Коломоєць Т. О. Адміністративне судочинство : підручник / Коломоєць Т. О. – К. : Істина, 2011. – 300 с.
2. Незалежність України в глобалізованому світі: вектори XXI століття / Бершеда Є. Р. [та ін.] ; за ред. В. М. Яблонського. – К, 2011 – 198 с.
3. Умнова О. В. Докази в адміністративному судочинстві при поновленні на публічну службу : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : 12.00.07 / Олена Володимирівна Умнова ; Нац. ун-т держ. податк. служби України. – Ірпінь, 2010. – 20 с.
4. Колпаков В. К. Докази та доказування в адміністративному судочинстві : монографія / В. К. Колпаков. – Чернівці : Чернівецький нац. ун-т, 2009. – 127 с.
5. Татарінцев Т. О. Докази і доказування у справах про адміністративні корупційні правопорушення : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : 12.00.07 / Тимур Олексійович Татарінцев ; Одес. держ. ун-т внутр. справ. – Одеса, 2013. – 18 с.

УДОСКОНАЛЕННЯ ПРАВОВОГО МЕХАНІЗМУ ЗДІЙСНЕННЯ МИТНОЇ СПРАВИ В УКРАЇНІ

Васюта Т. О., студентка

(Науковий керівник – д.держ.упр., професор Борисенко О. П.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

За останні декілька років митна система України зазнала суттєвих перетворень. Із набранням чинності в 2012 р. нового Митного кодексу України [1] (далі – МК України) розпочато черговий етап її реформування. Тому питання правового механізму здійснення митної справи є надзвичайно актуальними.

Митна справа – це економічний інструмент держави для реалізації її митної та зовнішньоекономічної політики. Законодавча база України з питань митної справи сформована з міжнародних та вітчизняних нормативно-правових актів. Основою положим документом митного законодавства є МК України. Своєю чергою, відносини, пов'язані зі справлянням митних платежів, регулюються окрім МК України ще й Податковим кодексом України [2] та іншими законами України з питань оподаткування. Також варто пам'ятати, якщо міжнародним договором України, згоду на обов'язковість якого надано Верховною Радою України, встановлено інші правила, ніж передбачені МК України, застосовуються правила міжнародного договору України.

Як видно, законодавчі акти, що регулюють митну політику нашої держави, утворюють складну багаторівневу систему, в якій не завжди норми права узгоджуються між собою, вона містить колізії та неоднакову термінологію.

Розпочнемо аналіз правових прогалин у сфері митної політики України із ключового для нашого дослідження поняття – “митна справа”. Відповідно до МК України (2012 р.) термін “митна політика” було замінено на “державну політику у сфері державної митної справи”. Через рік Законом України “Про внесення змін до Митного кодексу України у зв'язку з проведенням адміністративної реформи” [3] внесено зміни до ст. 5 МК, якими поняття “державна політика у сфері державної митної справи” замінено на поняття “державна митна політика”. При цьому, у ч. 1 ст. 7 МК України до цього часу застосовується словосполучення “державна політика у сфері державної митної справи”. Це ж саме поняття можна зустріти і в підзаконних нормативних актах, наприклад, у п. 2 Положення про Державну фіскальну службу України від 21 травня 2014 р. № 236.

Також зазначені суперечності створюють правові колізії з Конституцією України [4] та іншими законодавчими актами. Адже використання поняття “державна митна політика” суперечить п. 9 ст. 85 та п. 8 ст. 92 Конституції, в яких використовується термін “митна справа”. Аналогічна ситуація і в Податковому кодексі України [2] та Законі України “Про зовнішньоекономічну діяльність”, де також вживається поняття “митна справа”

[5]. У цьому аспекті слід зазначити, що митна справа сама по собі є напрямком державної діяльності, тобто митна справа не може бути “недержавною” по своїй суті [6, 42].

А. В. Мазур зазначає, що “невдале означення або неточне вживання термінів, допущення суперечливих положень в законодавстві, зокрема митному, породжують зволікання, помилки й непорозуміння в юридичній практиці, у тому числі в судочинстві, заважають ефективному реформуванню всіх сфер державного і суспільного життя, ускладнюють процес удосконалення чинного законодавства” [7, 33]. Ми погоджуємось із цим твердженням, тому вважаємо, що нормотворчі зусилля у сфері митної політики мають бути спрямовані на усунення недоліків правотворчої техніки, коректування понятійного апарату, вирішення внутрішніх суперечностей, усунення міжгалузевих колізій, а також на розвиток окремих митно-правових інститутів.

Також труднощі щодо подальшого реформування законодавства з питань митної справи визначаються двома факторами: 1) необхідністю урахування міжнародних вимог і стандартів у митній сфері; 2) залежністю митного регулювання в Україні від митного регулювання інших держав [8, 140]. У цьому ракурсі вдосконалення правового механізму здійснення митної справи необхідно проводити в таких напрямках:

- вироблення сучасної митної ідеології та формування сучасної митної політики з урахуванням світової практики та процесів, що відбуваються у світовій економіці;

- реформування та вдосконалення правового забезпечення митних відносин має відповідати принципам та засадам адміністративної реформи, узгоджуватись з Концепцією реформування діяльності митної служби України “Обличчям до людей”;

- правове забезпечення митних відносин повинно враховувати вимоги часу та відповідати визнанням у світі стандартам митної діяльності;

- розробка наукових рекомендацій, правове та організаційне забезпечення оптимізації структури державного управління митною справою, вдосконалення кадрового потенціалу із залученням сучасних методів підвищення кваліфікації працівників митних органів та обміну досвідом з іншими країнами світу;

- удосконалення кодифікованих актів законодавства (Податкового кодексу України, Митного кодексу України), законних та підзаконних нормативних, що регулюють митні відносини як єдиної системи, що забезпечує митну політику нашої держави [9, 262].

Врегулювання в законодавчому полі всієї царини митних відносин з урахування досвіду розвинених країн, розроблення наукових рекомендацій, здатних оптимізувати існуюче правове забезпечення митних відносин сприятиме реалізації прав суб’єктів транскордонного переміщення, захисту національних інтересів України, наповненню державного бюджету України та створить ефективні умови для захисту митного суверенітету та економічної безпеки України.

Список використаних джерел:

1. Митний кодекс України : Закон України від 13 березня 2012 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2012. – № 44–48. – Ст. 552 (зі змінами і доповненнями).
2. Податковий кодекс України : Закон України від 02 грудня 2010 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 13–17. – Ст. 112 (зі змінами і доповненнями).
3. Про внесення змін до Митного кодексу України у зв'язку з проведенням адміністративної реформи : Закон України від 04 липня 2013 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2014. – № 20–21. – Ст. 711.
4. Конституція України : Закон України від 28 червня 1996 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141 (зі змінами і доповненнями).
5. Про зовнішньоекономічну діяльність : Закон України від 16 квітня 1991 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1991. – № 29. – Ст. 377 (зі змінами і доповненнями).
6. Пашко П. В. Щодо термінів “митна політика” та “митна справа” [Електронний ресурс] / П. В. Пашко // Вісник Академії митної служби України. Серія: Економіка. – 2012. – № 2. – С. 41–46. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/vamsue_2012_2_7
7. Мазур А. В. Основний кодифікований акт у галузі митної справи (пошук нормативно-правової моделі) / А. В. Мазур // Митна справа. – 2010. – № 6. – С. 32–38.
8. Чорна О. В. Основні напрями удосконалення законодавства України з питань митної справи у процесі гармонізації до міжнародних вимог та стандартів [Електронний ресурс] / О. В. Чорна // Право і суспільство. – 2014. – № 1. – С. 139–143. – Режим доступу : http://nbuv.gov.ua/UJRN/Pis_2014_1_299
9. Приймаченко Д. В. Сучасний стан та перспективи розвитку митних правовідносин в Україні / Д. В. Приймаченко, І. О. Федотова // Вісник Запорізького національного університету. Юридичні науки. – Запоріжжя : ЗНУ, 2012. – № 1 (ч. 1). – С. 258–263.

СПОСОБИ ВЧИНЕННЯ КОНТРАБАНДИ НАРКОТИЧНИХ ЗАСОБІВ, ПСИХОТРОПНИХ РЕЧОВИН, ЇХ АНАЛОГІВ І ПРЕКУРСОРІВ: КРИМІНАЛІСТИЧНІ АСПЕКТИ

Гаврилова А. Г., студентка

(Науковий керівник – к.ю.н., доцент Варава В. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Одним з ключових елементів криміналістичної характеристики контрабанди є спосіб вчинення злочину. Відповідно до КПК України, спосіб вчинення злочину підлягає обов'язковому доведенню як у стадії досудового розслідування, так і судового розгляду.

Спосіб вчинення контрабанди – це система дій злочинців з підготовки, виконання та приховання незаконного переміщення контрабанди наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів та прекурсорів через державний кордон [1, 209–210].

Найтипівішими способами вчинення контрабанди наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів та прекурсорів є: а) переміщення поза митним контролем; б) переміщення шляхом приховування від митного контролю [2, 52].

Під незаконним переміщенням поза митним контролем потрібно розуміти їх переміщення через митний кордон України поза місцем розташування митного органу (тобто поза зонами митного контролю), або поза часом здійснення митного оформлення, або з використанням незаконного звільнення від митного контролю внаслідок зловживання посадовими особами митного органу своїм службовим становищем.

Переміщення шляхом приховування від митного контролю – це їх переміщення через митний кордон України з використанням спеціально виготовлених сховищ (тайників) та інших засобів чи способів, що утруднюють їх виявлення, або шляхом надання одним товарам вигляду інших, або з поданням митному органу як підстави для переміщення товарів підроблених документів чи одержаних незаконним шляхом або таких, що містять неправдиві дані.

Вивчення слідчої практики дозволило встановити типові способи контрабанди наркотичних засобів. Так, результати узагальнення кримінальних справ за ст. 305 КК України свідчать, що злочинці використовують такі способи переміщення предмета контрабанди з приховуванням від митного контролю: з приховуванням в службовому купе провідників пасажирського потягу (4 %); з приховуванням в пасажирському купе потягу (20 %); в технологічних місцях пасажирського потягу (6 %); з приховуванням на собі або в особистих речах під час слідування пасажирським потягом (27 %); в туалеті пасажирського потягу (3 %); в легковому автотранспорті (6 %); в пасажирському автотранспорті (3 %); з приховуванням на собі або в особистих речах під час слідування автотранспортом (18 %); з приховуванням на собі або в особистих речах при пішому перетинанні кордону (5 %); в організмі людини чи тварини (1 %); в міжнародних поштових відправленнях (2 %); інше (5 %). Використовувалися також способи переміщення предмета контрабанди поза митним контролем: в легковому автотранспорті (6 %); на собі або в особистих речах при пішому перетинанні кордону (55 %). Аргументовано, що важливе місце в структурі способу контрабанди наркотичних засобів посідають способи приховування. Приховування контрабанди наркотичних засобів достатньо часто пов'язане із використанням різного роду тайників або інших недоступних місць [3].

Для запобігання та виявлення контрабанди наркотиків відділом по боротьбі з незаконним переміщенням наркотиків та зброї Дніпропетровської митниці були складені методичні рекомендації з виявлення злочинів,

пов'язаних з незаконним переміщенням наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів та прекурсорів.

Аналіз роботи по лінії боротьби з контрабандою наркотиків на сучасному етапі показує, що головними шляхами переміщення наркотиків через територію України є міжнародне залізничне сполучення – один з головних шляхів переміщення наркотиків через територію України. Це підтверджується тим, що працівники митниць виявляли наркотики здебільшого при здійсненні митного контролю пасажирських потягів. Що стосується міжнародних автомобільних перевезень, що здійснюються транзитом через територію України з Ірану, Афганістану, Туреччини, Болгарії, Румунії до країн Західної Європи, то для перевезення наркотиків найчастіше використовуються особливості конструкції транспортних засобів, а також спеціально обладнані сховища [4, 121].

Таким чином можемо зробити висновок, що дослідження способу вчинення контрабанди наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів та прекурсорів має вагоме значення як для розробки її криміналістичної характеристики, так і для діяльності правоохоронних органів щодо викриття і досудового розслідування цих злочинів.

Список використаних джерел:

1. Токарчук О. Й. Способи та обстановка вчинення контрабанди / О. Й. Токарчук // Економіка. Фінанси. Право. – 2010. – № 1. – С. 209–210.
2. Криміналістика : підручник / за ред. В. Ю. Шепітька. – 3-тє вид., переробл. і допов. – К. : Ін Юре, 2004. – 728 с.
3. Полях А. М. Криміналістична характеристика та основи розслідування контрабанди наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів або прекурсорів : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : 12.00.09 / Анатолій Михайлович Полях ; Національна юридична академія України ім. Ярослава Мудрого. – Х., 2009. – 20 с.
4. Стригун Д. Проблеми протидії контрабанди наркотичних засобів та шляхи їх розв'язання / Д. Стригун // Юридична Україна. – 2010. – № 2. – С. 121.

АДМІНІСТРАТИВНИЙ ДОГОВІР: СТАН І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ В УКРАЇНІ

Гутченко К. А., студентка

(Науковий керівник – д.ю.н., професор Кунєв Ю. Д.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Однією з проблем у правозастосовній діяльності є існування поняття “адміністративний договір”, а також порядок його застосування. Досліджуючи таке поняття як “адміністративний договір”, слід звернутись до міжнародної практики його укладання.

Актуальність вивчення даної проблематики полягає у тому, що поняття “адміністративного договору” знаходить своє відображення у законо-

давствах різних країнах світу (Німеччина “Verwaltungsvereinbarung”, Сполучені Штати Америки “Administration agreement”, Франція “Convention d’administration” тощо) [1].

Українське адміністративне законодавство також містить поняття “адміністративний договір”. Згідно з п. 14 ст. 3 Кодексу адміністративного судочинства України (далі – КАСУ), адміністративний договір – це дво- або багатостороння угода, зміст якої складають права та обов’язки сторін, що впливають із владних управлінських функцій суб’єкта владних повноважень, який є однією із сторін угоди [2].

Але саме тут і постають такі питання:

1. Яка його основна функція?
2. Чи є актуальною назва “адміністративного договору”, враховуючи ознаки особливості договору?

Вивчаючи та досліджуючи розвиток такого явища, як “адміністративний договір”, можемо сказати, що цей термін має довгу та тернисту історію. Умовно ми поділили розвиток даного терміну на чотири такі періоди:

1. Період виникнення основ адміністративного договору (період до 1917 р.).
2. Період затишку (період з 1918 до кінця 1940 рр.).
3. Радянський період розвитку адміністративного договору (середина 1960 – кінець 1980 рр.).
4. Сучасний етап розвитку концепції адміністративного договору (період з 1991–2017 р.) [3].

Наразі існують численні роботи вітчизняних учених В. Б. Аверьянова, К. К. Афанасьєва, Ю. Б. Битяка, А. С. Васильєва, В. К. Колпакова, ряду російських учених Ю. А. Тихомирова, В. А. Юсупова, Д. Н. Бахраха, А. П. Алхіна, Ю. М. Козлова, Ю. Н. Старилова, А. В. Дьоміна спеціально присвячених проблематиці адміністративного договору.

Юридична природа договору передбачає виключну рівності сторін. Адміністративний договір передбачає *права та обов’язки сторін, що впливають із владних управлінських функцій суб’єкта владних повноважень, який є однією із сторін угоди*. Тобто законодавче визначення вже містить суперечність щодо співставлення понять адміністративний договір з природою договору як такою. [4].

Результатом укладання договору має бути реалізація двох основних функцій – функція узгодженості інтересів суб’єктів та захисна функція [5].

Специфіка цілей адміністративно-правового регулювання полягає в необхідності, з одного боку, реалізувати суспільне благо, загальнодержавні інтереси, а з іншого – забезпечити захист і реалізацію приватних інтересів. Причому, якщо раніше безумовний пріоритет віддавався першим, то в наш час необхідно говорити про певний паритет, баланс публічних і приватних інтересів та цілей. Оскільки договір завжди означає деякий компроміс, волеузгодження, досягнення консенсусу, то договірне регулювання може служити найбільш прийнятним способом зняття протиріч між публічними

і приватними інтересами. Тому адміністративний договір має не лише забезпечувати баланс інтересів усередині державно-управлінської системи, а найголовніше – захищати інтереси громадянина. Сама природа договору полягає у безперечному захисті інтересів громадян і саме це є її суттю [5].

Таким чином, “адміністративний договір”, котрий передбачає нерівність сторін, згідно з якою уповноважений орган має право вимагати певних дій або утримання від них, а інша сторона – громадянин зобов’язаний виконувати, має бути перейменований на “адміністративний контракт”. Крім того, поряд із адміністративним контрактом, як домовленістю, що укладається між уповноваженим представником державної влади і громадянами повинен існувати додатковий засіб забезпечення виконання зобов’язань адже основним призначенням адміністративного контракту має бути захист прав та інтересів громадянина.

Список використаних джерел:

1. Адміністративна процедура та адміністративні послуги. Зарубіжний досвід і пропозиції для України / автор-упорядник В. П. Тимошук. – К. : Факт, 2003. – 494 с.
2. Кодекс адміністративного судочинства України : Закон України // Відомості Верховної Ради України. – № 35–36. – ст. 446.
3. Скворцов С. С. Адміністративний договір як засіб управлінської діяльності : дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 / С. С. Скворцов. – Одеса, 2004. – 228 с.
4. Бояринцева М. А. Адміністративний договір: дискусійні питання правової природи та правосуб’єктності сторін / М. А. Бояринцева // Вісник Вищої ради юстиції. – 2011. – № 2.
5. Горемікіна Ю. В. Проблеми розвитку недержавних організацій у сфері надання соціальних послуг / Ю.В. Горемікіна // Демографія та соціальна економіка. – 2009. – № 1. – С. 161–168.

ВЗАЄМОДІЯ ДФС УКРАЇНИ З МИТНИМИ ОРГАНАМИ ІНОЗЕМНИХ ДЕРЖАВ ІЗ ПИТАНЬ БОРОТЬБИ З КОНТРАБАНДОЮ

Кірсанов В. О., студент

(Науковий керівник – к.ю.н., доцент Прокопенко В. В.)

(Національний університет “Одеська юридична академія”, м. Одеса)

На сьогодні досить активного суспільного та державного значення набуло реформування митних органів України. Передумовою такого реформування стало прагнення України вступити до Європейського Союзу, що вимагає приведення норм національного законодавства у відповідність до міжнародно-правових стандартів. Важливим у цьому напрямі є налагодження взаємодії митних органів з іншими міжнародними установами, організаціями, міжнародними союзами та митними органами інших держав. Встановлення ефективної взаємодії сприятиме налагодженню механізму

діяльності митних органів на території України. Відповідно ст. 536 Митного кодексу України (далі – МК України) участь України у міжнародному співробітництві з питань державної митної справи є складовою частиною її зовнішньополітичної діяльності.

Очевидно, що ефективна боротьба з контрабандою неможлива без тісної співпраці між державами. Для успішної реалізації цих завдань держави укладають багатосторонні і двосторонні міжнародні договори, в яких визначаються загальні правила взаємодії митних служб та надання їм допомоги у правоохоронній діяльності.

Контрабанда завдає збитків економічним, податковим і громадським інтересам України та інших держав, тому дотримання законів і митних правил та боротьба із зазначеними вище злочинами можуть більш успішно здійснюватися за умови взаємодії і співробітництва митних служб України та інших держав. Загальною правовою основою для цього є Міжнародна конвенція про взаємну адміністративну допомогу у відверненні, розслідуванні та припиненні порушень митного законодавства 1977 р. На базі даної Конвенції та відповідних рекомендацій Всесвітньої митної організації укладені міжурядові Угоди України з Польщею, Фінляндією, усіма країнами Балтії, СНД та другими країнами ще на початку нашої державності, що свідчить про неймовірну значимість такого роду угод.

Особливості механізму організації співробітництва різних країн є планування взаємодії відповідних їх структур, реалізація ними цих планів, в залежності від їх можливостей, характеру та стадії розвитку злочинної діяльності у сфері (та компетенції) їх юрисдикційних повноважень. Тобто мова йде про можливість модулювання дій при проведенні конкретних спільних операцій, створення загальних та окремих планів їх реалізації, створення координаційного органу, визначенню його повноважень та про рішення ще значної кількості питань управління спільної операції.

Основними формами взаємодії ДФС України з митними органами іноземних держав є:

- 1) співробітництво в рамках діяльності міжнародних організацій;
- 2) обмін інформацією;
- 3) розслідування за запитами іншої держави;
- 4) проведення спільних операцій та контрольованих поставок;
- 5) здійснення спільного митного контролю (для суміжних держав);
- 6) співробітництво в галузі підготовки особового складу митних органів та надання технічної допомоги.

Серед міжнародних організацій, з якими митні органи України здійснюють взаємодію щодо питань, пов'язаних із провадженням у справах про порушення митних правил та контрабанду (дізнання), необхідно виділити Інтерпол, з яким ДМСУ взаємодіє на основі розпорядження ДМСУ “Про порядок надання запитів в Національне центральне бюро Інтерполу в Україні” від 25 квітня 1994 р. № 60.

Одним із шляхів попередження та виявлення контрабанди є співпраця та обмін інформацією з компетентними органами іноземних держав в рам-

ках взаємної адміністративної допомоги. Взаємодія здійснюється з 65 митними адміністраціями держав-членів Всесвітньої митної організації.

На підставі міжнародних договорів України, укладених в установленому законом порядку, на митному кордоні України може здійснюватися спільний митний контроль разом з митними органами суміжних держав. При організації спільного митного контролю з митними органами сусідніх країн зони митного контролю можуть бути розташовані у пунктів пропуску на території суміжних держав відповідно до укладених угод. У ст. 565 МК України зазначено, які дії здійснюються митними органами України спільно з митними органами суміжних держав.

Однією з форм взаємодії органів доходів і зборів з митними та правоохоронними органами іноземних держав є здійснення спільних міжнародних, міжвідомчих оперативно-профілактичних і спеціальних операцій, зокрема міжнародних контрольованих поставок. Міжнародні контрольовані поставки проводяться за чіткої взаємодії ДФС України, прикордонних органів та СБУ – з боку України та іноземних митних та правоохоронних органів. Рішення про використання контрольованих поставок приймаються в кожному окремому випадку компетентними органами запитуваної держави-члена відповідно до закону.

Налагодження ДФС України дієвої взаємодії з міжнародними організаціями й митними органами іноземних держав, то вагомі результати взаємодії ДФС України із міжнародними організаціями та за рахунок міжнародної технічної допомоги, згідно з Пояснювальною запискою до проекту Постанови Верховної Ради України “Про вдосконалення діяльності органів Державної фіскальної служби України” від 19 червня 2015 р. № 2134а, полягають, наприклад, у тому, що у 2012 р. підвищили кваліфікацію 7001 посадова особа митних органів, у тому числі 1123 особи підвищили свій професійний рівень на міжнародних навчальних заходах (в Україні – 1014 осіб, за кордоном – 109 осіб).

На жаль, міжнародне співробітництво або взаємодія митних і правоохоронних органів на практиці виявляє себе досить слабо, оскільки інформація щодо боротьби зі злочинністю, як правило, приховується від представників правоохоронних структур іноземних держав. Значна частина інформації передається з урахуванням взаємної довіри між керівниками правоохоронних органів суміжних країн.

СУЧАСНИЙ СТАН І ПЕРСПЕКТИВИ ВДОСКОНАЛЕННЯ ПОНЯТТЯ “НЕПРАВОМІРНА ВИГОДА”

Клячев М. С., студент

(Науковий керівник – к.ю.н., доцент Давлатов Ш. Б.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

У системі антикорупційного законодавства України поняття неправомірна вигода є ключовим. Кримінальне законодавства України містить од-

разу декілька визначень неправомірної вигоди, тобто зміст досліджуваного поняття в контексті Кримінального кодексу України (далі – КК України) є досить широким, що призводить до численних помилок при кваліфікації слідчими органами діянь осіб, що мають ознаки корупційного злочину.

Питання, присвячені розумінню змісту поняття “неправомірна вигода” в КК України, досліджували такі науковці, як П. П. Андрушко, О. О. Дудоров, М. І. Мельник, А. В. Савченко, Д. Г. Михайленко, М. І. Хавронюк, О. Д. Ярошенко та інші.

Відповідно до Закону від 14.10.2014 р. № 1700-VII “Про запобігання корупції” було введено поняття неправомірна вигода – це грошові кошти або інше майно, переваги, пільги, послуги, нематеріальні активи, будь-які інші вигоди нематеріального чи негрошового характеру, які обіцяють, пропонують, надають або одержують без законних на те підстав. Але як було вище сказано поняття “неправомірна вигода” в кримінальному кодексі містить одразу декілька визначень що спричиняє плутанину для кваліфікації діянь осіб, які вчинили діяння, що мають ознаки корупційного злочину [1].

Визначення поняття неправомірної вигоди надається у ряді статей КК України, а саме: 160 “Підкуп виборця, учасника референдуму”, 354 “Підкуп працівника підприємства, установи чи організації”, 364-1 “Зловживання повноваженнями службовою особою юридичної особи приватного права незалежно від організаційно-правової форми” (визначення поширюється на статті 364, 364-1, 365-2, 368, 368-3, 368-4, 369, 369-2 та 370) КК України [2].

Слід одразу зазначити, що під час дослідження даного питання будемо дотримуватися позиції Ю. Ю. Сивопляс щодо уточнень і доповнень у понятті “неправомірна вигода”.

Перша проблема, яку вбачає автор, – це необхідність ч. 1 та ч. 2 ст. 160 КК України після слів “неправомірна вигода” доповнити таким змістом: “(крім товарів, що містять візуальні зображення найменування, символи, прапора політичної партії, вартість яких не перевищує розміру, встановленого законодавством)”. Таким чином, надається можливість уніфікувати визначення поняття неправомірна вигода для всього КК України (без урахування недоліків законодавчої техніки).

По-друге, для усунення суперечностей між формально чинними визначеннями неправомірної вигоди в КК України необхідно звернутися до законодавчого акта, який має вищу юридичну силу, тобто до Закону від 14.10.2014 р. № 1700-VII, у ст. 1 якого надається визначення поняття неправомірна вигода, яке, на думку Ю. Ю. Сивопляс, є “основним”. Спираючись на вищевикладене, він вважає за необхідне Верховній Раді України прийняти Закон, який усуне розбіжності між чинними визначеннями поняття неправомірна вигода в КК України та здійснить уніфікацію досліджуваного поняття для всього антикорупційного законодавства відповідно до закону від 14.10.2014 р. № 1700-VII [3, 112–115].

Отож, робимо висновок, що поняття “неправомірної вигоди” є дуже дискусійним питанням у науковців. Залишається багато питань щодо вдосконалення поняття “неправомірної вигоди” та антикорупційного законодавства в цілому. Вважаю що ця тема може бути темою для окремого наукового дослідження в майбутньому.

Список використаних джерел:

1. Про запобігання корупції [Електронний ресурс] : Закон від 14.10.2014 р. № 1700-VII / Верховна Рада України. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1700-18/print14433671013261502>
2. Про засади державної антикорупційної політики в Україні (Антикорупційна стратегія) на 2014–2017 роки [Електронний ресурс] : Закон від 14.10.2014 р. № 1699-VII / Верховна Рада України. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/1699-18/paran16#n16>
3. Сивопляс Ю. Ю. Сучасний стан та перспективи вдосконалення поняття “Неправомірна вигода” / Ю. Ю. Сивопляс // Прикарпатський юридичний вісник. – 2015. – С. 112–117.

РЕАЛІЗАЦІЯ ПРИНЦИПУ БЕЗПОСЕРЕДНОСТІ НА СТАДІЇ ДОСУДОВОГО РОЗСЛІДУВАННЯ КОНТРАБАНДИ ТА ПРОЦЕСУАЛЬНА САМОСТІЙНІСТЬ СЛІДЧОГО

Коваленко Д. В., студент

(Науковий керівник – к.ю.н., доцент Варава В. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Питання процесуальної самостійності слідчого напряму пов’язане з проблемами організації прокурорського нагляду і судового контролю у досудовому розслідуванні.

Як зазначає В. І. Бабенко [1, 32], у розвинутих західних країнах контроль за законністю (і обґрунтованістю) діяльності органів досудового розслідування покладений переважно на прокурорів, що входять до структури органів юстиції та судів, які однаково безсторонні відносно сторін обвинувачення і захисту. Найбільш чітко це положення реалізується у країнах англо-американської системи права, дещо менш послідовно – у країнах романо-германської правової системи.

Слід підтримати тих вчених, які вважають, що слідчий повинен залишатись дослідником обставин вчиненого злочину, керуючись положенням про повне, всебічне і об’єктивне збирання доказів. Судовий контроль не зможе повною мірою замінити нагляд прокурора за дотриманням законів під час досудового розслідування. Останній є активним, постійним, безперервним, всеохоплюючим, чого не можна забезпечити засобами судового контролю. Тому вважаємо цілком слушним поєднання нагляду прокурора і судового контролю з боку слідчого судді у досудовій стадії кримінального провадження.

Серед широкого кола повноважень прокурора особливе місце посідають такі, як доручати слідчому, органу досудового розслідування проведення у встановлений прокурором строк слідчих (розшукових) дій, негласних слідчих (розшукових) дій, інших процесуальних дій або давати вказівки щодо їх проведення чи брати участь у них, а в необхідних випадках – особисто проводити слідчі (розшукові) та процесуальні дії (ч. 2 ст. 36 КПК). Ці та інші права дозволяють прокурору безпосередньо втручатись у досудове розслідування. Остання обставина, будучи проявом принципу безпосередності у діяльності прокурора, входить у конфлікт з безпосереднім керівництвом розслідуванням з боку слідчого.

Процесуальне керівництво прокурора органами досудового розслідування фактично протистоїть процесуальній самостійності і незалежності слідчого і його повній відповідальності за законне і своєчасне проведення слідчих (розшукових) дій, на що обґрунтовано звертають увагу І. В. Басиста та Б. В. Щур [2, 145]. Існуючий стан справ дав цим дослідникам підстави стверджувати, що слідчий став повністю залежним ще й від прокурора, який реалізує на сьогоднішній день функцію процесуального керівництва всім процесом досудового розслідування. Право слідчого оскаржити обов'язкові вказівки прокурора, яке вважається гарантією процесуальної самостійності слідчого, на практиці не є суттєвою перепорою для її обмеження з боку прокурора.

Пункт 39 наказу Генерального прокурора України “Про організацію діяльності прокурорів у кримінальному провадженні” від 19 грудня 2012 р. № 4гн визначає, що до основних критеріїв оцінки ефективності здійснення прокурором своїх повноважень у кримінальному провадженні належить додержання законності при реєстрації, вирішенні заяв і повідомлень про вчинені кримінальні правопорушення, або ті, що готуються, забезпечення достовірності обліку показників щодо стану злочинності та досудового розслідування; забезпечення додержання вимог закону щодо швидкого, всебічного, повного, неупередженого розслідування, і судового розгляду кримінального правопорушення; своєчасне скасування незаконних рішень у кримінальних провадженнях тощо [3].

Слідчий, розглянувши клопотання прокурора, повинен мати право, керуючись законом і внутрішнім переконанням, виконати його у повному обсязі, встановити зазначені обставини іншими слідчими (розшуковими) діями, ніж були вказані, або відмовити в її виконанні. Про прийняте рішення виконати частково або відмовити (відхилити) у виконанні вказівки слідчий повинен скласти вмотивовану постанову, копію якої направити прокурору.

Для забезпечення ефективності нагляду можна запропонувати надати прокурору право провести дії, про які йшлося у клопотанні, особисто. Але в цьому разі прокурор зобов'язаний буде перейняти провадження і особисто здійснити окремі слідчі (розшукові) дії або ініціювати перед керівником органу досудового розслідування питання про відсторонення слідчого

від проведення досудового розслідування та призначення іншого слідчого. Таке рішення прокурора може бути оскаржене сторонами, та іншими учасниками кримінального провадження до слідчого судді.

Вважаємо, що вимоги прокурора до слідчого повинні базуватись на методі переконання і мати характер рекомендації, клопотання, що слід відобразити у законі, вилучивши правило про обов'язковість виконання вказівок та доручень прокурора, закріплене у ч. 4 ст. 40 КПК.

Список використаних джерел:

1. Бабенко В. І. Прокуратура України в системі органів публічної влади [Електронний ресурс] / В. І. Бабенко // Наше право. – 2013. – № 10. – С. 31–34. – Режим доступу : http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nashp_2013_10_7

2. Басиста І. В. Процесуальна самостійність слідчого в світлі вимог чинного КПК: проблеми та перспективи [Електронний ресурс] / І. В. Басиста, Б. В. Щур // Науково-інформаційний вісник Івано-Франківського університету права імені Короля Данила Галицького. – 2015. – № 11. – С. 141–147. – Режим доступу : http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nivif_2015_11_23

3. Про організацію діяльності прокурорів у кримінальному провадженні : наказ Генерального прокурора України від 19.12.2012 р. № 4гн (зі змінами, внесеними наказом Генерального прокурора України від 26.07.2013 р. №4гн-1).

ПРОБЛЕМИ ВИЗНАЧЕННЯ ОСОБИ ЗЛОЧИНЦЯ У КРИМІНАЛІСТИЧНІЙ ХАРАКТЕРИСТИЦІ КОНТРАБАНДИ

Ковцун А. І., студент

(Науковий керівник – к.ю.н., доцент Варава В. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Особа злочинця, як елемент криміналістичної характеристики, відзначається всіма вченими-криміналістами. Однак залишається відкритим питання, які ознаки і властивості слід описувати. Тому іноді особу злочинця характеризують саме у кримінально-правовому, а частіше за все в кримінологічному аспекті, що найбільш розроблені в науці.

І. Ю. Потлов зазначив, що криміналістична характеристика особи злочинця повинна представляти людину як соціально-біологічну систему, властивості і ознаки якої відображаються в матеріальному середовищі і використовуються для розслідування злочинів [1, 76].

У криміналістиці типова особа злочинця в системі криміналістичної характеристики злочинів розглядається як система соціально-демографічних показників (стать, вік, освіта, місце праці, навчання, роботи, сімейний стан, судимість тощо), які дають можливість сформулювати комплексний портрет особи у суспільстві. Крім вказаних відомостей інформативного характеру, кримінально значущими є показання психоемоційного стану та поведінки особи злочинця. При цьому важливо наголосити на мо-

жливому впливі інформації такого гатунку на хід розслідування чи призначення покарань. Зокрема, це стосується випадків, коли суб'єкт злочину внаслідок психічного розладу діяв на момент вчинення злочину у стані неосудності чи у випадку, коли злочин вчинено вперше з необережності, а сама особа злочинця за місцем проживання, навчання, роботи характеризується позитивно. Суд ураховує ці обставини під час прийняття кінцевого рішення [2, 38].

З вищенаведеного ми бачимо, що визначаючи структурні елементи криміналістичної характеристики особи контрабандиста, потрібно враховувати положення теорії кримінального права, кримінології, кримінального процесу та інших дисциплін.

Цілком можна погодитися з думкою таких науковців, як М. М. Василюк, О. Й. Токарчука та В. М. Шевчука, що під час криміналістичного вивчення особи контрабандиста доцільно виділити три окремі напрямки [2, 39].

Перший – це вивчення особливостей окремих ознак поведінки контрабандистів під час безпосереднього вчинення злочину (митний контроль, огляд особистих речей та вантажу). Такі дані можуть мати значення для своєчасного виявлення і припинення контрабанди на етапі її вчинення, що може з успіхом використовуватися співробітниками правоохоронних органів.

Другий напрямок – здобуття та вивчення інформації про особу невстановленого контрабандиста. Цей напрямок важливий під час розслідування фактів контрабанди, коли її власника не встановлено (за безгосподарської контрабанди, за контрабанди з використанням тайників тощо).

Третій напрямок передбачає збирання і дослідження відомостей про вже відомого слідству затриманого підозрюваного з метою вичерпної криміналістичної оцінки особи суб'єкта для вибору тактики проведення окремих слідчих (розшукових) дій, досягнення психологічного контакту з підозрюваним, прогнозування поведінки злочинця, планування розслідування злочину.

Характеристика особи контрабандиста включає такі дані: а) соціальні – соціальний стан, освіта, національність, сімейний стан, професія тощо; б) психологічні – світогляд, переконання, знання, навички, звички, емоції, почуття, темперамент; в) біологічні – стать, вік, фізичні дані, сила, зріст, вага, особливі прикмети [2, 40].

З урахуванням вищенаведеного, для кращого встановлення такого елемента як особа злочинця вважаємо доцільним проведення огляду місця події, предметів контрабанди та місць їх приховування, яке проводив би слідчий СБУ, який вестиме досудове розслідування. Це забезпечить тісну взаємодію митниці та правоохоронних органів з моменту початку кримінального провадження щодо контрабанди і підвищить ефективність проведення слідчих (розшукових) дій та оперативно-розшукових заходів.

Заслуговує уваги позитивна практика слідчих СБУ в Київській області, де роботу здійснюють разом із митниками вже з моменту виявлення контрабанди [3, 30].

Таким чином, можна зробити висновок, що дослідження особи контрабандиста має вагоме значення як для вдосконалення криміналістичної характеристики контрабанди, так і для працівників правоохоронних органів з метою прийняття належних процесуальних рішень.

Список використаних джерел:

1. Потлов І. Ю. Характеристика особистості контрабандиста / І. Ю. Потлов // Південноукраїнський правничий часопис / Одеський юридичний інститут Харківського національного університету внутрішніх справ. – Одеса. – 2008. – № 4. – С. 76–78.
2. Марко С. І. Особа злочинця як елемент криміналістичної характеристики контрабанди / С. І. Марко // Митна справа. – 2010. – №5. – С. 36–43.
3. Шевчук В. М. Особливості виявлення митних злочинів: криміналістичний аспект / В. М. Шевчук // Митна справа. – 2006. – №2. – С. 23–32.

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ СТРАХУВАННЯ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКОГО МАЙНА

Колено Г. С., студентка

(Науковий керівник – к.ю.н., доцент Зуєв В. А.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Сільське господарство є одним із найбільш ризикових видів підприємництва, оскільки, у значній мірі, залежить не лише від грамотного стратегічного планування ведення аграрного бізнесу, але й від чинників, які неможливо спрогнозувати, у тому числі природно-кліматичні умови (посуха, повінь тощо), міграція паразитів та інші стихійні лиха.

Звичайно, що за умов ризику втрати врожаю, а водночас доходу та вкладених грошей у добрива, посівну кампанію, оплату праці найманим робітниками тощо, особливої уваги набуває відшкодування компенсації особі, що займається аграрним бізнесом. Одним із основоположних засобів гарантування попередження збитків є страхування сільськогосподарського майна.

Відповідно до ст. 1 Закону України “Про страхування”: “Страхування – це вид цивільно-правових відносин щодо захисту майнових інтересів фізичних осіб та юридичних осіб у разі настання певних подій (страхових випадків), визначених договором страхування або чинним законодавством, за рахунок грошових фондів, що формуються шляхом сплати фізичними особами та юридичними особами страхових платежів (страхових внесків, страхових премій) та доходів від розміщення коштів цих фондів” [1].

Раніше цим Законом передбачалося обов’язкове страхування врожаю сільськогосподарських культур та багаторічних насаджень – для суб’єктів господарювання, а врожаю зернових культур та цукрового буряку – для всіх форм власності, однак ця норма була вилучена у 2009 р. [2].

Отже, станом на 2017 р. страхування сільськогосподарського майна є добровільним. Залежно від конкретного об’єкта страхування у договорі

страхування зазначається конкретний перелік страхових випадків, у випадку настання яких застраховані особи отримують страхову виплату, якщо об'єктові страхування нанесено шкоду. Таким чином, питання формулювання умов страхування сільськогосподарського майна стає об'єктом узгодження між страховиком та страхувальником.

Однак, не зважаючи на те, що страхування майна є добровільним, Закон України “Про особливості страхування сільськогосподарської продукції з державною підтримкою” все ж таки виділяє предмет договору страхування сільськогосподарської продукції з державною підтримкою. Так, ст. 5 вищезазначеного Закону вказує, що предметом договору страхування сільськогосподарської продукції з державною підтримкою є майнові інтереси страхувальника, пов'язані з його страховими ризиками щодо вирощеної, відгодованої, виловленої, зібраної, виготовленої первинної (без вторинної обробки та переробки) сільськогосподарської продукції (товарів), а саме щодо:

- урожаю сільськогосподарських культур;
- урожаю багаторічних насаджень;
- сільськогосподарських тварин, птиці, кролів, хутрових звірів, бджолосімей, риби та інших водних живих ресурсів і тваринницької продукції.

Також слід звернути увагу на ст. 25 Закону, де визначається сутність державної підтримки щодо даного виду страхування, яка полягає у наданні за рахунок державного бюджету сільськогосподарським товаровиробникам грошових коштів у вигляді субсидій на відшкодування частини страхового платежу (страхової премії), фактично сплаченого ним за договорами страхування сільськогосподарської продукції [3].

Наприклад, за страхування сільськогосподарських культур і багаторічних насаджень здійснюється на випадок настання таких страхових подій:

- посуха, вимерзання, заморозок, град, злива, буря, повінь, сель, пожежа;
- вимокання, випрівання, спричинені стихійним лихом;
- зниження якості продукції окремих сільськогосподарських культур [4].

Також до найбільш розповсюджених договорів страхування у вигляді страхування врожаю сільськогосподарських культур, об'єктами страхування виступають також дерева та кущі плодово-ягідних та інших багаторічних дерево-кущових насаджень; свині, хутрові звірі та кролі у віці від 4 місяців, домашня птиця яйценосних порід – у віці від 5 місяців (птиця на птахофабриках, що спеціалізуються на виробництві бройлерів – у віці від 1 місяця); велика рогата худоба, вівці, кози – у віці від 6 місяців; коні, верблюди, віслюки, мули та олені – у віці від 1 року, а також сім'ї бджіл (у вуликах); будівлі, споруди, сільськогосподарська техніка, транспортні засоби, ловецькі судна, обладнання, продукція, товари та інше майно.

Як правило, на страхування не приймається:

- урожай сільськогосподарської культури, яку господарство (фермер) висівало три–п'ять років, але жодного року не отримало врожаю;
- урожай багаторічних насаджень плодоносного віку, коли господарство (фермер) протягом п'яти років, що передують укладенню договору страхування, не отримало урожай цих насаджень;

– багаторічні насадження, знос яких складає 70 % і більше, що знаходяться в садах з розрідженістю 70 % і більше процентів, які підлягають списанню з балансу у зв'язку з плановою реконструкцією і розкорчовуванням, природним відмиранням, псуванням, пошкоджені хворобами рослин (філоксера, чорний рак тощо);

– ділова деревина і дрова на лісосіках і під час сплаву [5].

Отже, незважаючи на те, що на сьогодні страхування сільськогосподарського майна є добровільним, сучасному агро-бізнесмену доцільним буде все ж таки укласти договір страхування, адже у настанні страхових випадків, держава компенсує аграрію частину страхової премії, яка виплачується страховальнику. До того ж вчасне страхування дозволяє аграрію забезпечити належний рівень безпеки від випадкового знищення частини або усього врожаю, поголів'я, сільськогосподарського інструментарію та інших засобів аграрного виробництва.

Список використаних джерел:

1. Про страхування : Закон України від 07.03.1996 р. № 85/96-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 18. – Ст. 78.

2. Про внесення змін до деяких законів України щодо вдосконалення механізмів державного регулювання ринку сільськогосподарської продукції : Закон України від 04.06.2009 р. № 1447 // Урядовий кур'єр. – 2009. – № 132.

3. Про особливості страхування сільськогосподарської продукції з державною підтримкою : Закон України від 09.02.2012 р. № 4384-VI // Урядовий кур'єр. – 2012. – № 51.

4. Плиса В. Й. Страхування : підручник / Плиса В. Й. – К. : Каравелла, 2010. – 472 с.

5. Вовчак О. Д. Страхова справа : підручник / Вовчак О. Д. – К. : Знання, 2011. – 391 с.

ВСТАНОВЛЕННЯ ПОГЛИБЛЕНОЇ ТА ВСЕОХОПНОЇ ЗОНИ ВІЛЬНОЇ ТОРГІВЛІ: НОВІ ПРАВИЛА ДІЇ МИТНИХ ПРЕФЕРЕНЦІЙ

Андрєєва К. В. студентка

(Науковий керівник – д.ю.н., професор Приймаченко Д. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Сучасне застосування режиму поглибленої та всеохоплюючої зони вільної торгівлі означає поступове розширення доступу до українського ринку для європейського імпорту в рамках лібералізованого митного режиму, зміни в правовому та адміністративному режимі експорту українських товарів на європейський ринок відповідно до положень Угоди про асоціацію, положення якої в частині запровадження вільної торгівлі між Україною та державами – членами Європейського Союзу передбачає поступове впро-

вадження певних перехідних періодів, скасування чи зниження ставок увізного мита сторін на товари походженням з іншої сторони. Насамперед для українського виробника – це можливість виходу на захищений (в тому числі і рівнями увізних мит) ринок держав – членів ЄС та виграв порівняно з товарами ЄС не лише в якості, але й у ціні. Крім того, визнання української продукції на такому великому для всіх держав світу ринку, як ЄС, автоматично означає спрощений вихід української продукції на ринки третіх країн.

Таким чином, будь-який український виробник та/або експортер має можливість користуватися преференціями в рамках вільної торгівлі з ЄС починаючи з 1 січня 2016 р., що реально дозволяє конкурувати на рівних умовах та нарощувати обсяги експорту до одного з найважливіших + торговельних партнерів України, збільшити коло потенційних споживачів української продукції, зменшити нетарифні обмеження в торгівлі сільськогосподарською продукцією у рамках співробітництва у сфері санітарних та фітосанітарних заходів і покращити доступ до якісної імпоротної техніки, насіння, засобів захисту рослин тощо зі збереженням суверенітету у визначенні та здійсненні зовнішньоекономічної політики. Український товарообіг з ЄС зріс в 2016р. на 5 %, а обсяги торгівлі з ЄС впевнено вийшли на перше місце, і становлять більше 40 % в загальному міжнародному товарообігу України. У грошовому вираженні обсяг українського експорту в ЄС перевищує 12 млрд доларів за загального показника експорту в 44,9 млрд доларів.

Існує чіткий алгоритм застосування преференцій в рамках вільної торгівлі з ЄС. Підставою для застосування до українських товарів торговельних преференцій є наявність сертифікату походження (переміщення) товарів EUR.1, який з 1 січня 2016 р. видають митні органи на безоплатній основі. Для організації належного функціонування системи визначено місця видачі сертифікатів – підрозділи митниць, які максимально наближені до потенційних експортерів. Важливим фактором є також те, що наявність сертифіката з перевезення товарів з України EUR.1 не вимагається у випадках, якщо: загальна фактурна вартість партії товарів, походженням з України, не перевищує 6000 євро (для отримання преференцій в країнах ЄС експортер самостійно декларує походження товарів з України в декларації інвойсі, текст якої наведено в додатку IV до Угоди); експортер має статус уповноваженого (схваленого) відповідно до ст. 23 Правил походження; в країнах ЄС товари оподатковуються за нульовою ставкою увізного мита Митного тарифу (за винятком положень Правил походження щодо кумуляції та квот).

Особливим моментом встановлення поглибленої та всеохоплюючої зони вільної торгівлі є паралельна дія пільгових режимів. До запровадження вільної торгівлі українська продукція при ввезенні до ЄС багато років користувалася преференціями в рамках Генералізованої системи преференцій ЄС (GSP). Відповідно до законодавства ЄС пільговий режим GSP передбачає продовжування паралельно з режимом вільної торгівлі до 31 гру-

дня 2017 р. включно. По визначеному переліку товарів, враховуючи перехідні періоди, вигідніше певний час експортувати в рамках GSP режиму, оскільки ставка GSP є нижчою від зниженої відповідно до Угоди про асоціацію. Тому перед експортуванням необхідно перевірити ставки увізного мита ЄС та режими. Аналіз свідчить, що по 547 тарифних лініях класифікації митного тарифу ЄС у 2016 р. було вигідніше експортувати в рамках режиму GSP, а в 2017 р. таких ліній залишилось 424. Установлення безмитних тарифних квот ЄС передбачено для 36 видів товарів (яловичина, свинина, м'ясо баранини, м'ясо птиці, молоко, вершки, йогурти, зернові, висівки, мед, цукор, крохмаль, гриби, часник, солод, виноградний і яблучний соки, вершкове масло, цигарки, етанол, яйця та альбуміни, інші). По 4 видах встановлено додаткові обсяги. В свою чергу, Україна встановила тарифні квоти для 3 видів товарів (м'ясо свинини; м'ясо птиці та напівфабрикати з м'яса птиці та цукор) та передбачила додаткові обсяги для 2-х. Адміністрування тарифних квот для імпорту в Україну м'яса свинини; м'яса птиці та цукру відбувається за принципом “перший прийшов – перший обслуговується” відповідно до Порядку контролю за розподілом тарифної квоти затверджено наказом Мініфіну від 11.12.2014 р. № 1203. Відповідно до законодавства ЄС, адміністрування тарифних квот здійснюється за таким же принципом та через систему імпортерських ліцензій. Будь-які преференції однією країною іншій надаються на підставі відповідної міжнародної двосторонньої/багатосторонньої Угоди та розповсюджуються лише на товари походженням з країн, які є сторонами даної Угоди. Тому при експорті до ЄС з будь-якої третьої країни необхідно перевіряти наявність відповідних Угод між ЄС та цією країною.

Українські виробники сподіваються на сприяння депутатів Європарламенту у вирішенні Єврокомісією питання про надання державі більших торговельних преференцій у рамках дії поглибленої та всеохоплюючої зони вільної торгівлі.

Позитивним є передбачення процедури збільшення обсягів тарифних квот, а відповідно до положень Угоди про асоціацію між Україною та ЄС розгляд питання перегляду умов лібералізації, зокрема в частині прискорення, можливий через 5 років після набрання Угодою чинності.

Наразі лібералізовано Митний тариф України і цей процес має продовжуватись в межах Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, при цьому ринок ЄС має вищий тарифний захист, насамперед по агропромислових товарах і продукції, водночас ставки увізного мита з боку ЄС по окремих тарифних лініях у 1,5 – 14 разів вищі від ставок увізного мита України. Аналізуючи вплив реалізації положень Угоди, зазначимо, що для українських виробників найсуттєвішим буде зниження тарифних обмежень з боку ЄС у таких галузях, як: легкова промисловість, хімічна промисловість, машинобудування, харчова промисловість. Україною забезпечено імплементацію положень Угоди в частині адміністрування походження товарів та тарифних регуляторів, зокрема забезпечено впровадження нормативно-

правової бази та програмно – інформаційних комплексів, визначено місця видачі сертифікатів, які максимально наближені до потенційних експортерів/виробників, запроваджено механізм уповноваженого (схваленого) експортера під час визначення походження товарів, який забезпечує застосування спрощеного інструменту підтвердження українського походження при поставках товарів до країн ЄС.

Готовність сприяти швидкому введенню автономних торговельних преференцій, наданих уряду України та здійснення ряду заходів для підтримки ефективного виконання Угоди про вільну торгівлю реально відкриває ринок Європейського Союзу для українських експортерів.

МОДЕРНІЗАЦІЯ СЛУЖБИ В ОРГАНАХ МІСЦЕВОГО САМОВРЯДУВАННЯ НА СУЧАСНОМУ ЕТАПІ В УКРАЇНІ

Крошка М. В., студентка

(Науковий керівник – к.держ.упр., доцент Виноградова Н. Л.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Поняття “модернізація” акцентує увагу на аспекті поліпшення, удосконалювання соціальних інститутів, суспільних відносин. І тим самим відрізняється від понять “розвиток”, “трансформація”, “зміна”, які є більш нейтральними щодо динаміки суспільного процесу та його прогресивних тенденцій. Трансформація, зміна, розвиток можуть бути орієнтовані на зміну реалій куди завгодно: уперед, назад, убік, по колу тощо. Модернізація ж орієнтує суспільство і його структури, сфери на вдосконалювання, просування вперед, на розробку й реалізацію нових цілей, задач, пріоритетів, стратегій. Модернізація – це творчо-перетворююча функція розвитку. Але специфічна – як засіб оновлення суспільств. Модернізація дійсно є незавершеним проектом, і проектом, що ніколи не завершується у глобальному вимірі. Суспільство, яке завершило модернізаційний проект, може вирушати на історичний смітник [1, 19].

З метою забезпечення здійснення модернізації служби в органах місцевого самоврядування Кабінетом Міністрів України було схвалено Стратегію реформування державної служби та служби в органах місцевого самоврядування в Україні на період до 2017 р. (далі – Стратегія), метою якої було визначено створення у середньостроковій перспективі належних умов для ефективного впровадження в Україні реформи державної служби та служби в органах місцевого самоврядування.

Основними напрямками Стратегії зазначається гарантування політичної нейтральності державної служби та служби в органах місцевого самоврядування шляхом розмежування політичних та адміністративних посад; забезпечення рівного доступу громадян до державної служби та служби в органах місцевого самоврядування, усунення корупційного механізму шляхом проведення виключно відкритого конкурсу на зайняття вакантних посад; формування ефективної системи управління людськими ресурсами

на державній службі та службі в органах місцевого самоврядування, що базуватиметься на врахуванні знань, умінь, навичок, а також особистісних якостей державних службовців та посадових осіб місцевого самоврядування тощо [2].

Однак усі визначені напрями реформування служби в органах місцевого самоврядування стоять на порядку денному вже не один рік і до цього моменту серйозних успіхів у їх вирішенні досягнуто не було. Більшість проблем залишаються актуальними і на сьогодні.

При цьому питання визначення основоположних засад модернізації служби в органах місцевого самоврядування набуває все більшого значення, оскільки Україна перебуває в перехідному стані до нової системи суспільних відносин і політико-державного устрою. В такій ситуації повноцінна реалізація повноважень самоврядних інституцій безпосередньо залежить від умов проходження служби в органах місцевого самоврядування, а саме професійного рівня службовців, постійного підвищення їх кваліфікації, наявності фахової освіти тощо.

Розв'язання проблем, визначених Стратегією, дозволило б суттєво змінити ситуацію з професіоналізацією служби в органах місцевого самоврядування, а також забезпечити підвищення рівня суспільної підтримки реформування державної служби та служби в органах місцевого самоврядування. Однак, цей документ, на нашу думку, містить план дій, спрямованих лише на підвищення компетентності державних службовців та посадових осіб місцевого самоврядування. Проте як нагального вирішення потребує створення загальноконцептуального документу (конституційної реформи), “у якому були б визначені ключові напрями та технології децентралізації влади в Україні як чинника розвитку громадянського суспільства” [3]. Найголовнішим чинником модернізації служби в органах місцевого самоврядування має стати раціонально обґрунтоване законодавче закріплення розмежування компетенцій, прав, обов'язків, можливостей використання ресурсів та відповідальності центральних органів управління та місцевого самоврядування. Документ має визначати конкретні механізми та обсяги делегування повноважень між місцевими державними та місцевими самоврядними органами. Так само потребує модернізації й процедура обрання місцевих органів влади, яка має створити умови для широкого залучення активної громадськості, місцевої еліти, які будуть відстоювати інтереси громади, на відміну від сучасної кланово-олігархічної командно-адміністративної системи.

Список використаних джерел:

1. Михальченко М. Політична реальність в Україні: трансформація, модернізація, революція? [Електронний ресурс] / М. Михальченко // Сучасна українська політика. Політики і політологи про неї. – К., 2005. – Вип. 7. – С. 18–27. – Режим доступу : <http://dspace.nbuv.gov.ua/bitstream/handle/123456789/59635/6-Mikhalchenko.pdf?sequence=1>

2. Про схвалення Стратегії реформування державної служби та служби в органах місцевого самоврядування в Україні на період до 2017 року та затвердження плану заходів щодо її реалізації : розпорядження Кабінету Міністрів України від 18.03.2015 р. № 227-р // Офіційний вісник України. – 2015. – № 24. – Ст. 680.

3. Гройсман В. Б. Місцеве самоврядування: проблеми розвитку / В. Б. Гройсман // Державне управління та місцеве самоврядування. – Дніпропетровськ : Вид-во ДРІДУ НАДУ, 2015. – Вип. 3 (26). – С. 284.

МИТНА ПОЛІТИКА У СФЕРІ СПІВРОБІТНИЦТВА МИТНИХ ОРГАНІВ З ІНШИМИ ОРГАНАМИ ПІД ЧАС ПЕРЕМІЩЕННЯ ЗБРОЇ ЧЕРЕЗ МИТНИЙ КОРДОН УКРАЇНИ

Куваннікова А. Г., студентка

(Науковий керівник – к.ю.н., доцент Ліпинський В. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Проблеми вдосконалення правового регулювання обігу зброї та боєприпасів, їх переміщення через митний кордон України з метою запобігання та протидії контрабанди набули в сучасних умовах особливої гостроти. Це обумовлено їх зв'язком з проблемами протидії незаконному обігу зброї, забезпечення безпеки громадян, охорони їх життя і здоров'я, особисту недоторканність, що є одним з центральних напрямків соціальної політики України. Для вирішення цієї проблеми необхідно розвивати відносини у сфері співробітництва митних органів не тільки з державними органами та установами, але й з міжнародними організаціями.

Базовими документами, регулюючими міжнародні відносини в даній сфері є міжнародні договори (до яких можна віднести Статут ООН, Міжнародний договір про торгівлю зброєю, який набув чинності 24 грудня 2014 р. тощо).

Під час здійснення митного і прикордонного контролю Державна фіскальна служба і Державна прикордонна служба тісно взаємодіють зі Службою безпеки України, що здійснює контррозвідувальну діяльність в даній сфері, а також МВС, на яке покладено контроль за зброєю невоєнних зразків і боєприпасів до неї. Таким чином, СБУ опрацьовують і вживають заходів протидії спробам використання нелегальних каналів для закидання на територію України зброї, боєприпасів, наркотичних речовин та інших заборонених до переміщення предметів, а МВС припиняють незаконне ввезення (вивезення) товарів та інших предметів за межі держави поза пунктами пропуску через державний кордон. У разі виявлення осіб і транспортних засобів з контрабандою, предметами і товарами, забороненими до ввезення (вивезення) в Україну (з України), передають їх до найближчого митного органу. Якщо ж під час митного контролю виявлено бойова, мисливська, спортивна вогнепальна зброя (і боєприпаси до неї) або холодну та пневматичну зброю, то згідно зі ст.177 і 178 Митного кодексу України, такі товари підлягають знищенню за рахунок їх власника.

Відповідно до ч. 2 ст. 558 МКУ, у разі виявлення під час здійснення митного контролю та інших заходів, що здійснюються органами доходів і зборів відповідно до цього Кодексу та інших актів законодавства України, ознак правопорушень, розслідування яких не належить до повноважень органів доходів і зборів, органи доходів і зборів повідомляють про це відповідні правоохоронні органи [1].

Особливу увагу необхідно приділити співробітництву та контролю з боку тих організацій, що мають статус міжнародних. Так, ст. 11 Протоколу проти незаконного виготовлення та обігу вогнепальної зброї, її складових частин і компонентів, а також боєприпасів до неї регламентує, що з метою виявлення, недопущення й припинення розкрадань, втрат або витоків, а також незаконного виготовлення та обігу вогнепальної зброї, її складових частин і компонентів, а також боєприпасів до неї кожна Держава-учасниця вживає відповідних заходів для підвищення ефективності контролю за імпортом, експортом і транзитом, у тому числі, у відповідних випадках, прикордонного контролю, а також ефективності транскордонного співробітництва між органами поліції та митними органами.

У доповіді Генерального секретаря Організації Об'єднаних Націй, яка має назву "Стрілецька зброя" вказано, що Інтерпол створює свою систему електронного відстеження зброї, покликану допомогти національним правоохоронним органам у виявленні випадків незаконного переміщення і використання вогнепальної зброї. У 2005 р. на виконання Резолюції 1 617 (2005) Ради Безпеки був створений механізм спеціальних повідомлень Інтерполу – Ради Безпеки Організації Об'єднаних Націй. У цій Резолюції Рада закликала Генерального секретаря у взаємодії з Інтерполом забезпечити Комітет, заснований резолюцією 1267 (1999), кращими засобами для здійснення його мандата, що стосується заморожування активів, заборони на поїздки і ембарго відносно зброї, спрямованих проти осіб та організацій, пов'язаних з "Аль-Каїдою" і "Талібаном" [2].

Міжнародна організація цивільної авіації і Міжнародна морська організація, а також неурядові структури, що діють в цій галузі, такі, як Міжнародна асоціація повітряного транспорту, розробили і регулярно оновлюють стандарти, що стосуються поведінки тих, хто входить до їх складу, і перевезення небезпечних вантажів, включаючи боєприпаси і вибухові речовини.

Рада безпеки, своєю чергою, вводить ембарго відносно зброї, яке може служити потужним інструментом при вирішенні проблем, пов'язаних з незаконною торгівлею стрілецькою зброєю, легким озброєнням і брокерськими операціями з ними, а також з дестабілізуючим впливом їх обороту. В даний час діють дев'ять типових режимів ембарго Організації Об'єднаних Націй щодо зброї, які включають в себе, зокрема, заборону на поставку стрілецької зброї і легких озброєнь державам, юридичним і фізичним особам, що є об'єктами санкцій. Ембарго відносно зброї підкріплені діями санкційних комітетів Ради Безпеки, які створені для здійснення контролю за їх дотриманням. Рада Безпеки регулярно підтверджує або повто-

рює свою вимогу про те, щоб держави забезпечували здійснення діючих ембарго відносно зброї, оскільки процес їх здійснення все ще зіштовхується з серйозними проблемами.

Враховуючи вищевикладене, можна констатувати, що використання всіх засобів взаємодії та співробітництва з іншими органами сприяє підвищенню безпеки держави та суспільства, а також підтримання миру та правопорядку.

Список використаних джерел:

1. Митний кодекс України : Закон України за станом на 30.04.2017р. // Відомості Верховної Ради України. – К. : Парлам. вид-во, 2012. – № 44–45, №46–47. – 552 с.

2. Стрілецька зброя [Електронний ресурс] : доповідь Генерального секретаря Організації Об'єднаних Націй. – Режим доступу : http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_k44/page

ДЕРЖАВНА РЕЄСТРАЦІЯ НОРМАТИВНО-ПРАВОВИХ АКТІВ: ПРОБЛЕМИ РЕАЛІЗАЦІЇ

Левдик А. А., студентка

(Науковий керівник – д.ю.н., професор Кунєв Ю. Д.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Актуальність питання пов'язана з проблемами практичної реалізації Мін'юстом своїх повноважень у сфері реєстрації нормативно-правових актів. При здійсненні аналізу зазначеної вище діяльності Мін'юсту, можна констатувати певну неефективність, абстрактність, наявність великої кількості колізій та прогалин в національному законодавстві з питань державної реєстрації та систематизації нормативно-правових актів (далі – НПА), а також практично відсутній інститут відповідальності суб'єктів нормотворчості за створені ними адміністративні акти. Дослідження сутності та змісту діяльності з державної реєстрації НПА, як складової діяльності з вироблення нормативно-правового акта може дати відповідь, як в Україні виробляється адміністративне рішення і які воно має властивості.

Міністерство юстиції України є одним із центральних органів виконавчої влади, який з-поміж інших, визначених функцій здійснює державну реєстрацію нормативно-правових актів міністерств та інших органів виконавчої влади та інші, забезпечуючи цей напрям діяльності функції [1].

Відповідно до п. 2 Указу Президента України від 03.10.1992 р. № 493/92 повноваження з державної реєстрації НПА були покладені на Мін'юст та його територіальні управління [2].

Однак прийняте на виконання п. 6 Указу Президента України № 493/92 Положення про державну реєстрацію нормативно-правових актів міністерств, інших органів виконавчої влади значною мірою розширило компетенцію Мін'юсту у сфері державної реєстрації. Зокрема було закріп-

лено наступні права Мін'юсту, про які відсутня жодна згадка в Указі Президента України № 493/92:

- здійснення перевірки додержання законодавства про державну реєстрацію нормативно-правових актів;

- право вимоги подання нормативно-правових актів на державну реєстрацію;

- право вносити пропозиції про усунення виявлених порушень і недоліків та притягнення до відповідальності посадових осіб, винних у допущених порушеннях [3].

Для реалізації покладеного обов'язку з визначення порядку державної реєстрації, Кабінет міністрів України (далі – КМУ) не тільки визначив порядок реєстрації, але і надав Мін'юсту повноваження, що Указом Президента України № 493/92 передбачені не були. Тому виникли сумніви щодо законності реальних повноважень Міністерства юстиції України в сфері державної реєстрації НПА.

Однією з причин такої колізії правових норм можна назвати відсутність у чинному законодавстві конкретно визначених завдань процедури державної реєстрації НПА, власне процедури їх видання, оскільки Положення про державну реєстрацію не містить чітко визначених завдань цієї процедури.

Поряд із безпосереднім здійсненням державної реєстрації НПА Указом Президента України № 493/92 [2] на Мін'юст було покладено обов'язок складати державні реєстри зареєстрованих НПА. Наразі в Україні існує і функціонує Єдиний державний реєстр НПА. Проте сам факт наявності Єдиного державного реєстру ще не свідчить про систематизацію досить великого масиву НПА (станом на 24.02.2017 р. загальна кількість НПА в Реєстрі становить 87034 одиниці). Правову базу, що регулює питання Єдиного державного реєстру НПА, утворено такими НПА: основним – Указ Президента України від 27 червня 1996 р. № 468/96 [4], та допоміжними: Постановою КМУ від 23 квітня 2001 р. № 376 [5]; постановою КМУ від 11 грудня 1996 р. № 1504 [6].

В Україні існуюча система державної реєстрації НПА та розміщення їх у Єдиному державному реєстрі НПА, не забезпечує систематизацію (впорядкування) публічно-адміністративних актів органів виконавчої влади. Реєстрація НПА повинна бути міцно пов'язана із правовою експертизою та систематизацією НПА, які є дуже актуальними для наявного правового масиву адміністративних НПА в Україні за відсутності загального НПА, який би сприяв загальній упорядкованості норм адміністративного законодавства, зокрема “Загального Адміністративного Кодексу”.

Таким чином, завдання Мін'юсту із систематизації НПА виконується не в повному обсязі, як це рекомендовано теорією і практикою організації правової діяльності.

Наявна ситуація із занадто розширеними повноваженнями Мін'юсту зумовлює ефект “перетікання” повноважень і відповідальності щодо при-

йнятих рішень, які подаються на державну реєстрацію, від міністерств та інших органів виконавчої влади до Мін'юсту. Це призводить до того, що Мін'юст, за бажанням, більше впливає на зміст рішення, ніж на його правову форму. Потреба у звуженні повноважень Мін'юсту в даній сфері є очевидною і має бути реалізована шляхом внесення змін до чинних нормативно-правових актів.

Список використаних джерел:

1. Про затвердження Положення про Міністерство юстиції України [Електронний ресурс] : Постанова Кабінету Міністрів України, положення від 02.07.2014 р. № 228. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/228-2014-п>

2. Про державну реєстрацію нормативно-правових актів міністерств та інших органів виконавчої влади [Електронний ресурс] : Указ Президента України від 03.10.1992 р. № 493/92. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/493/92>

3. Про затвердження Положення про державну реєстрацію нормативно-правових актів міністерств та інших органів виконавчої влади [Електронний ресурс] : Постанова Кабінету Міністрів України, положення від 28.12.1992 р. №731. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/731-92-п>

4. Про Єдиний державний реєстр нормативних актів [Електронний ресурс] : Указ Президента України від 27.06.1996 р. № 468/96. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/468/96>

5. Про затвердження Порядку ведення Єдиного державного реєстру нормативно-правових актів та користування ним [Електронний ресурс] : Постанова Кабінету Міністрів України, порядок від 23.04.2001 р. № 376. – Режим доступу : <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/376-2001-%D0%BF>.

6. Про запровадження Єдиного державного реєстру нормативно-правових актів та здійснення правової інформатизації України [Електронний ресурс] : Постанова Кабінету Міністрів України, положення від 11.12.1996 р. № 1504. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1504-96-п>

ПИТАННЯ ПРАВООХОРОННОЇ ДІЯЛЬНОСТІ МИТНИЦЬ ДФС ЩОДО ЗАПОБІГАННЯ ТА ПРОТИДІЇ КОНТРАБАНДИ

Лисенко І. В., студент

(Науковий керівник – к.ю.н. Антонов Р. К.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Пріоритетними завданнями діяльності митниць ДФС, як митних органів, на сучасному етапі державотворення є: контроль за додержанням законодавства з питань державної митної справи; захист економічних інтересів України; здійснення митного контролю та митного оформлення това-

рів і транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон України; здійснення заходів щодо захисту інтересів споживачів товарів і додержання учасниками ЗЕД державних інтересів на зовнішньому ринку; запобігання та протидія контрабанді та боротьба з порушеннями митних правил. Здійснюючи діяльність, спрямовану на виконання поставлених перед ними завдань, митниці ДФС активно використовують різноманітні за характером, формами і методами засоби та способи впливу на суспільні відносини з метою їх упорядкування, (охорони та захисту прав, свобод, законних інтересів громадян, суб'єктів господарювання та держави).

Зміст діяльності митниць ДФС свідчить про її двоїстий характер. З одного боку, вона охоплює правотворчу та індивідуально-розпорядчу діяльність, спрямовану на позитивне регулювання суспільних відносин у митно-правовій сфері, відповідно до норм законів та інших нормативних актів, що характеризує митницю як орган виконавчої влади. З іншого боку, діяльність митниць ДФС – це діяльність спрямована на запобігання вчиненню порушень митних правил, їх виявлення та припинення, на забезпечення безпеки держави та суспільства. У цьому сенсі митниці, здійснюючи такого роду діяльність, не здійснюють управління суб'єктами переміщення, не регулюють їхню поведінку, а забезпечують охорону й захист прав і законних інтересів громадян та держави в цілому від протиправних посягань, від порушень з боку іноземних суб'єктів. За своєю суттю, ця діяльність має правоохоронний характер [1, 229].

Однозначної позиції щодо того, що митниці ДФС здійснюють правоохоронну діяльність у сучасній юридичній літературі не існує.

Проте більшість дослідників, які аналізували їхню діяльність, схиляються до думки, що митниці ДФС фактично реалізують правоохоронну функцію.

Водночас окремі науковці не відносять митниці до системи правоохоронних органів держави. Наприклад, А. М. Кучук вказує, що на митниці “покладено виконання таких завдань: 1) виконання та контроль за додержанням законодавства України з питань митної справи; 2) захист економічних інтересів України; 3) забезпечення виконання зобов'язань, передбачених міжнародними договорами України з питань митної справи, укладених в установленому законом порядку; ... 6) здійснення митного контролю та митного оформлення товарів і транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон України, вдосконалення форм і методів їх здійснення. Наведені положення вказують на контрольний, а не правоохоронний характер діяльності митниць. До того ж у разі виявлення під час здійснення митних процедур працівниками митниці ознак злочинів, керівник митниці чи особа, яка його замішує, “...повідомляє про це відповідні правоохоронні органи або органи охорони державного кордону України...” [2, 114]. Щодо цього необхідно зазначити, що перелічуючи завдання митних органів, науковець не згадав про запобігання та протидію контрабанді та боротьбу з порушенням митних правил, яка беззаперечно має правоохоронний характер.

Своєю чергою, В. Ягодинський висловив міркування, що митниці є “різновидом органів виконавчої влади, діяльність яких є правоохоронною, оскільки значний обсяг виконуваних ними завдань і функцій має правоохоронний характер, спрямований на охорону, захист прав і законних інтересів осіб, органів та організацій, які беруть участь у здійсненні митної справи” [3, 59].

Водночас у чинному митному законодавстві вже не використовується словосполучення “митні та інші правоохоронні органи”. Натомість, у ст. 456 МК України зазначено, що “органи доходів і зборів з метою виявлення джерел і каналів незаконного обігу наркотичних засобів, психотропних речовин і прекурсорів, осіб, які беруть участь у цьому, разом з іншими державними органами, що мають право здійснювати оперативно-розшукову діяльність, можуть використовувати метод контрольованої поставки зазначених засобів, речовин і прекурсорів” [4].

Таким чином, аналізуючи характерні ознаки правоохоронної діяльності, які сформульовані в законодавстві та юридичній літературі, можемо стверджувати, що органи доходів і зборів не належать до числа правоохоронних, але водночас діяльність, яку здійснюють митниці ДФС щодо запобігання і протидії контрабанді, за своїм змістом та суттю є правоохоронною.

Список використаних джерел:

1. Приймаченко. Д. В. Правоохоронна діяльність митних органів України: ознаки й поняття / Д. В. Приймаченко // Митна справа. – 2004. – № 6. – С. 14–18.
2. Кучук А. М. Правоохоронні органи в Україні: нормативне регулювання та критерії виокремлення / А. М. Кучук // Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ. – 2008. – № 2. – С. 10–16.
3. Ягодинський В. Щодо правоохоронної діяльності митних органів / В. Ягодинський // Право України. – 2002. – № 10. – С. 58–62.
4. Митний кодекс України [Електронний ресурс] : Закон України від 13.03.2012 р. № 2755-VI / Офіційний сайт Верховної Ради України. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/4495-17>

ЩОДО ВИЗНАННЯ ПОРУШЕННЯМ МИТНИХ ПРАВИЛ КОРИСТУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ ОСОБИСТОГО ВИКОРИСТАННЯ ТИМЧАСОВО ВВЕЗЕНИХ ГРОМАДЯНАМИ-НЕРЕЗИДЕНТАМИ

Негара Р. В., студент

(Науковий керівник – к.ю.н., доцент Прокопенко В. В.)

(Національний університет “Одеська юридична академія”, м. Одеса)

Переміщення транспортних засобів особистого користування в митному режимі тимчасове ввезення через митний кордон України доволі часто зустрічається на практиці. Ст. 380 Митного кодексу України (далі – МК

України) передбачає порядок та особливості тимчасового ввезення громадянами транспортних засобів особистого користування на митну територію України, залежно від ознаки резиденства.

Відповідно до абз. 1 ч. 4 ст. 380 МК України тимчасово ввезені транспортні засоби особистого користування можуть використовуватися на митній території України виключно громадянами, які ввезли зазначені транспортні засоби в Україну, для їхніх особистих потреб.

Правове регулювання тимчасового ввезення окрім МК України здійснюється Конвенцією про тимчасове ввезення 1990 р. (Стамбульська конвенція), до якої Україною приєдналась у встановленому законом порядку. Відповідно до п. б ст. 7 Додатку С транспортні засоби приватного використання можуть використовуватись третіми особами, які мають належний дозвіл користувача права на тимчасове ввезення. Кожна Договірна Сторона може дозволити таке використання особою, яка постійно проживає на її території, зокрема якщо вона використовує його від імені і згідно з інструкціями користувача права на тимчасове ввезення.

На перший погляд положення МК України та Стамбульської конвенції суперечать один одному, а за правилом встановленим ч. 3 ст. 1 МК України в такому випадку має використовуватись положення Стамбульської конвенції. Але, сумніви виникають щодо розуміння положення конвенції, згідно з яким “кожна договірна сторона може дозволити”. Що це означає, право держави дозволяти або не дозволяти чи обов’язок держави дозволяти таке використання при дотриманні певних вимог, зокрема використання від імені і згідно з інструкціями користувача права на тимчасове ввезення? За умови відсутності офіційного тлумачення положень Стамбульської конвенції та такого дискреційного формулювання, зазначене положення було приречене стати предметом палких дискусій щодо його змісту.

У зв’язку з цим на практиці виникають питання щодо визнання/невизнання порушення припису абз. 1 ч. 4 ст. 380 МК України порушенням митних правил та якщо так, то яким чином вирішувати питання про кваліфікацію цього правопорушення.

Тривалий час таке порушення кваліфікувалось за ст. 469 МК України, як неправомірні операції з товарами, митне оформлення яких не закінчено. Рішенням Конституційного Суду України від 31.03.2015 р. № 1-рп/2015, яким така кваліфікація визнана незаконною, і відповідно постанови про порушення митних правил за цією статтею скасовуються в судовому порядку.

Наразі органи доходів і зборів кваліфікують такі правопорушення за ст. 485 МК України дії, спрямовані на неправомірне звільнення від сплати митних платежів чи зменшення їх розміру, а також інші протиправні дії, спрямовані на ухилення від сплати митних платежів. Проте існуюча судова практика розгляду справ щодо оскарження постанов про порушення митних правил одноманітного підходу не отримала. Системний аналіз рішень судів з таких справ дозволив виокремити такі позиції.

1. Використання транспортного засобу особистого користування іншою особою, ніж та, які його ввезла не визнається правопорушенням, адже

Стамбульська конвенція дозволяє таке використання (постанова Одеського апеляційного адміністративного суду від 27.07.2016 р. по справі № 521/4670/16-а).

2. Використання транспортного засобу особистого користування іншою особою, ніж та, які його ввезла визнається правопорушенням передбаченим ст. 485 МК України. При цьому зазначається, що у випадку передачі нерезидентом резиденту транспортного засобу на останнього покладається обов'язок сплатити митні платежі як при імпорті (постанова Харківського апеляційного адміністративного суду від 08.11.2016 по справі № 633/179/16-а).

3. Зазначені дії визнаються правопорушенням передбаченим ст. 485 МК України. Проте суди вказують, що суб'єктом правопорушення визнається не особа, яка користується транспортним засобом, а особа, яка ввезла такий транспортний засіб і використала його в інших цілях ніж ті з яких йому було надано пільги (постанова Малиновського районного суду м. Одеси від 10.01.2017 р. по справі № 521/18713/16-а).

Також у випадку пред'явлення громадянином України під час переміщення транспортного засобу громадянства іншої держави визнається діями, спрямованими на ухилення від сплати митних платежів, і також кваліфікуються за ст. 485 МК України (постанова Одеського апеляційного адміністративного суду від 08.06.2016 р. у справі № 495/4378/15-а).

Загалом судова практика з розгляду цих питань є суперечливою та неоднозначною, як на рівні місцевих, так і апеляційних судів. Примітно, що досі відсутні правові позиції по зазначеній категорії справ Вищого адміністративного суду та узагальнення Верховного суду, які обов'язкові для врахування іншими судами.

Таким чином, неоднозначне тлумачення положень МК України та Стамбульської конвенції створили сприятливі умови для різної практики застосування цих норм до виникаючих правовідносин. Така ситуація не є прийнятною, негативно позначається на забезпеченні прав і свобод громадян, митних інтересів і безпеки.

Впевнені, що розв'язавши окреслені проблем можливо шляхом офіційного тлумачення положень МК України та Стамбульської конвенції, визначення співвідношення між ними на підставі чого буде забезпечено одноманітність судової практики.

ПОНЯТТЯ ТА НАУКОВІ ОСНОВИ КРИМІНАЛІСТИЧНОЇ ІДЕНТИФІКАЦІЇ

Овчаренко М. В., студент

(Науковий керівник – к.ю.н., доцент Варава В. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Термін “ідентифікація” походить від латинського слова “*identificare*” – тотожний, той же самий і означає встановлення тотожності того чи іншого об'єкта (людина, речі, явища).

У сучасному вигляді визначення криміналістики було запропоновано в 1987 р. Р. С. Белкіним, дане визначення найбільш вдало, воно повно і всебічно розкриває поняття криміналістиці.

“Криміналістика (від латинського *criminalis* – злочинний, що відноситься до злочину) – наука, що досліджує закономірності приготування, вчинення та розкриття злочину, виникнення і існування його слідів, збирання дослідження, оцінки і використання судових доказів, а також розробляє систему заснованих на пізнанні цих закономірностей спеціальних прийомів, методів і засобів, що застосовуються в ході попереднього слідства для попередження розкриття та розслідування злочинів, а також під час розгляду кримінальних справ у судах” [1, 47].

Проаналізувавши і зібравши разом два поняття “криміналістики” і “ідентифікації” можна розглянути, що ж таке “криміналістична ідентифікація” – це процес встановлення тотожності об’єкта шляхом порівняльного дослідження групової приналежності конкретних об’єктів з метою отримання судових доказів.

Термін “криміналістична ідентифікація” вживається в декількох значеннях. По-перше, їм позначають мету (завдання) і результат дослідження. Друге значення терміна – характеристика процесу ідентифікації, тобто системи дій, які виконуються в певній послідовності. І нарешті, термін “криміналістична ідентифікація” означає теоретичну концепцію, що включає вчення про загальні принципи і прийоми ототожнення матеріальних об’єктів як способу встановлення істини у кримінальній, цивільній, адміністративній, арбітражній справі.

Криміналістична ідентифікація – один з основних методів встановлення істини в кримінальному судочинстві, коли виникає необхідність виявити зв’язок підозрюваного, предметів, що належать йому, і інших об’єктів з розслідуваною подією по залишених слідах і інших матеріальних відображеннях. Суть ідентифікації полягає в тому, щоб за відображеннями встановити конкретний об’єкт, який їх залишив. При цьому і об’єкт, і відображення розуміються досить широко. Першим можуть бути людина, предмети його одягу, взуття, знаряддя злочину, транспортні засоби та інше [2, 89]. Як відображення виступають різні сліди, частини об’єктів, документи, фото-, кіно-, відео, уявні образи, зафіксовані в людській пам’яті.

Ідентифікувати об’єкт, значить встановити його тотожність самому собі виходячи з освічених їм відображень. Тотожність об’єкта самому собі свідчить про його неповторності. Криміналістична ідентифікація базується на індивідуальній визначеності об’єктів, що мають досить стійкі характерні ознаки.

Науковою основою криміналістичної ідентифікації є положення теорії про індивідуальність і відносній стійкості об’єктів матеріального світу і їх здатності відбивати свої ознаки на інших об’єктах. Розглянемо коротко ці положення [3, 42].

Індивідуальність – це неповторність об’єкта, його тотожність, рівність із самим собою. У природі немає, і не може бути двох тотожних один од-

ному об'єктів. Індивідуальність об'єкта виражається в наявності у нього неповторною сукупності ознак, яких немає в іншого подібного об'єкта. Такими ознаками для предмета, речі є розміри, форма, колір, вага, структура матеріалу, рельєф поверхні і інші ознаки; для людини – особливості фігури, будова голови, обличчя та кінцівок, фізіологічне особливості організму, особливості психіки, поведінки, навички [4, 41]. Якщо об'єкти матеріального світу індивідуальні, тотожні самим собі, то їм, отже, властиві індивідуальні ознаки і властивості. У свою чергу ці ознаки об'єктів відображаються на інших об'єктах. Відображення, отже, також є індивідуальними.

Наступною важливою передумовою криміналістичної ідентифікації є властивість відображення об'єктів матеріального світу, тобто їх здатність відображати свої ознаки на інших об'єктах в різних формах відображень.

Криміналістична ідентифікація полягає у встановленні факту тотожності шляхом взаємного зіставлення об'єкта та його відображення, іноді з використанням спеціальних зразків (експериментальних куль, гільз, текстів, виконаних від руки або на друкарській машинці, та ін.) Обов'язковий елемент ототожнення – з'ясування умов слідоутворення і способу передачі ознак об'єкта відображаючому середовищу.

Криміналістична ідентифікація – це процес встановлення єдиного конкретного об'єкта за різними його відображеннями з безлічі інших аналогічних йому об'єктів з метою розслідування та попередження злочинів [5, 105].

Список використаних джерел:

1. Белкин Р. С. Курс криминалистики : в 2 т. / Белкин Р. С. – М. : Юристъ, 2001. – С. 157–164.
2. Савельева М. В. Криміналістика : підручник / М. В. Савельева, А. Б. Смушкин. – М. : Деловой двор, 2009. – С. 35.
3. Колдин В. Я. Идентификация и ее роль при установлении истины по уголовным делам / Колдин В. Я. – М. : Юристъ, 1996. – 125с.
4. Бастрыкин А. И. Криминалистика: техника, тактика и методика расследования преступлений : научно-практическое пособие / Бастрыкин А. И. – М. : Юридический центр Пресс, 2010. – 302 с.
5. Ищенко Е. П. Криміналістика : підручник / Ищенко Е. П. – М. : Инфра-М, 2010. – 246 с.

ПРОБЛЕМАТИКА ЗАКОНОДАВЧОГО ВИЗНАЧЕННЯ ПОНЯТТЯ “РЕЕКСПОРТ”

Оксентюк Б. А., студентка

(Науковий керівник – к.ю.н., доцент Прокопенко В. В.)

(Національний університет “Одеська юридична академія”, м. Одеса)

Традиційно всі операції із зарубіжними компаніями прийнято відносити до експортних або до імпортних. Безперечно дані операції є базовими і від них залежить благополуччя як цілої держави, так і маленького підприємства. Однак у період промислового підйому увійшло у вжиток ділових людей поняття реекспорту.

Дослівно реекспорт перекладається з англійської як “зворотній експорт”. Проте таке трактування влаштує лише лінгвістів. З погляду митного законодавства та інших нормативно-правових актів експорт та реекспорт абсолютно різні поняття.

Як економічне явище реекспорт з’явився у формі купецтва, коли торгові шляхи служили не тільки для руху товарів, але і як джерело нових технологій, розвитку міжнаціональних комунікацій, а також як засіб поширення релігій і культурного обміну. В епоху колоніальних імперій основним джерелом збагачення колонізаторів був саме реекспорт ресурсів їх колоній. Традиційно наука розглядала торгівлю в розрізі товарів та потоків, внаслідок чого суб’єкти торгівлі не були розмежовані і реекспорт не виділявся в категорію. Однак стрімкий перехід деяких країн до постіндустріальної економіки в другій половині ХХ ст. (Гонконг, Сінгапур) послужив поштовхом до детального вивчення реекспорту в світовій економіці.

Поняття “реекспорт” закріплено в українському законодавстві декількома нормативними актами. Так, ст. 85 Митного кодексу України (далі – МКУ) регламентовано, що реекспорт – це митний режим, відповідно до якого товари, що були раніше ввезені на митну територію України або на територію вільної митної зони, вивозяться за межі митної території України без сплати вивізного мита та без застосування заходів нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності.

У Законі України “Про зовнішньоекономічну діяльність” від 16.04.1991 р. термін реекспорт (реекспорт товарів) означає продаж іноземним суб’єктам господарської діяльності та вивезення за межі України товарів, що були раніше імпортовані на територію України.

Законом України “Про державний контроль за міжнародними передачами товарів військового призначення та подвійного використання” від 20.02.2003 р. закріплено наступне визначення: “реекспорт – продаж або передача на інших законних підставах іноземним суб’єктам господарської та іншої діяльності з вивезенням або без вивезення за межі України товарів, раніше імпортованих в Україну”.

У договорі “Про зону вільної торгівлі” від 18.10.2011 р. закріплено: “реекспорт – вивезення товару, який походить з митної території однієї із Сторін, з митної території іншої Сторони в треті країни”. До того ж у цьому ж договорі реекспорт поділяється на два види це: санкціонований реекспорт та несанкціонований реекспорт. Санкціонований реекспорт – реекспорт товару, стосовно якого Страна, що є країною походження цього товару, встановлює або зберігає мито щодо експорту до третіх країн, здійснений за наявності належно оформленого письмового дозволу, який виданий уповноваженим органом країни походження товарів. Несанкціонований реекспорт – реекспорт товару, стосовно якого Страна, що є країною походження цього товару, встановлює або зберігає мито щодо експорту до третіх країн, здійснений без належно оформленого письмового дозволу уповноваженого органу країни походження товарів.

Як бачимо, наведені визначення відрізняються один від одного, існують деякі суперечності.

Згідно з МКУ в усіх випадках реекспорт не може бути здійснений без вивезення товарів з митної території України, про інше ж говориться у Законі України “Про державний контроль за міжнародними передачами товарів військового призначення та подвійного використання” від 20.02.2003 р., а саме, що реекспорт можливий без вивезення товарів за межі України.

Також слід відмітити, що у ст. 86 МКУ зазначені умови, які необхідні для поміщення товарів у митний режим реекспорту. Аналіз умов цієї статті свідчить, що серед умов немає жодної умови щодо продажу чи перепродажу товару іноземним суб’єктам. Тому, враховуючи вище наведене, не можна стверджувати, що реекспорт – це продаж іноземним суб’єктам та вивезення товарів за межі України. Однак заперечувати визначення реекспорту через продаж товарів теж не можна, оскільки прямої заборони продажу товарів із застосуванням митного режиму реекспорт в МКУ не має.

Окрім цього дефініція щодо продажу звужує поняття. Наприклад, суто повернення товару, який був визнаний помилково ввезеним на митну територію України (п. 6 ч. 1 ст. 86 МКУ), або ж вивезення товару у зв’язку з невиконанням (неналежним виконанням) умов зовнішньоекономічного договору чи з інших обставин, що перешкоджають його виконанню (п. 5 ч. 1 ст. 86 МКУ). У цих ситуаціях про будь-який продаж не може йти і мови, адже товар вивозиться з метою виправлення уже скоєної помилки та використання такої цінності реекспорту, як звільнення від сплати вивізного мита та від застосування заходів нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності.

Найбільш змістовним та доступним визначенням терміну “реекспорт” є визначення, яке надано в МКУ. Вважаємо необхідним рекомендувати законотворцям внесення відповідних змін до вище аналізованих законодавчих актів щодо однакового застосування понятійно-категоріального апарату в митній справі.

ТИПОВІ СЛІДЧІ СИТУАЦІЇ, ВЕРСІЇ ТА ПЛАНУВАННЯ РОЗСЛІДУВАННЯ

Подмарьков М., студент

(Науковий керівник – к.ю.н. Антонов Р. К.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Доказування під час досудового розслідування контрабанди не зводиться лише до його процесуального забезпечення. При здійсненні останнього звертаються також й до методики розслідування контрабанди, тобто системи наукових положень, технічних прийомів, методичних правил і рекомендацій, що застосовуються під час розкриття і розслідування цього злочину [1, 772].

На сучасному рівні наукових досліджень питань боротьби зі злочинністю криміналістичне забезпечення розслідування злочинів розглядається

як складне багатопланове, комплексне поняття, головним змістом якого є самостійна специфічна діяльність вчених-криміналістів та практиків по розробці нових, пристосованні відомих науково-технічних досягнень, а також їх впровадження в практику розслідування злочинів з метою оптимального вирішення її завдань [2, 17].

У криміналістичній теорії існують різні з погляду щодо визначення слідчої ситуації. Так, одні вчені включають до змісту слідчої ситуації лише обсяг та характер наявних фактичних даних, їх інформаційну значимість. Тому, під “слідчою ситуацією вони розуміють характеристику стану розслідування на даний момент, яка визначається наявністю доказової та оперативної інформації” [3, 18–19] або “обстановку розслідування, що характеризується сукупністю фактичних даних, які мають суттєве значення для події, що відбулась” [3, 40].

Практична реалізація вчення про слідчу ситуацію здійснюється через типові слідчі ситуації, виокремлення яких необхідно для вірної побудови слідчих версій, визначення напрямку подальшого розслідування.

У криміналістичній літературі вирізняють різні критерії, що лежать в основі типізації слідчих ситуацій. Такими критеріями є 1) обсяг і зміст даних, за якими порушується кримінальна справа; наявність даних про злочинця; 2) способи вчинення контрабанди; 3) предмети посягання; 4) характер типової “слідчої картини”; 5) стадія вчинення контрабанди [4, 136].

Проте, на нашу думку, основним критерієм типізації слідчих ситуацій у ході досудового розслідування контрабанди має бути обсяг фактичних даних про вчинену контрабанду та особу, причетну до її вчинення, оскільки на основі інших підстав можна виділити велику кількість слідчих ситуацій, що ускладнить саме розслідування контрабанди.

Виділимо такі слідчі ситуації при досудовому розслідування контрабанди, а саме: 1) коли відомо достатньо даних про вчинену контрабанду та особу, причетну до її вчинення; 2) коли відомо достатньо даних про вчинену контрабанду, але не встановлено особу причетну до її вчинення; 3) коли відомо достатньо даних про вчинену контрабанду та особу, причетну до її вчинення, але останній зник з місця події.

Прибувши на місце події, слідчий завдяки проведення огляду місця події може встановити слідчу ситуацію, що склалася на даний момент. І вже, виходячи з такої слідчої ситуації, слідчий здійснює подальше планування розслідування. Під плануванням розслідування розуміють визначення шляхів розкриття злочинів, окреслення обставин, які підлягають з'ясуванню, а також встановлення найдоцільніших строків проведення необхідних слідчих дій та оперативно-розшукових заходів [5, 153].

Окрім загальних слідчих версій висувують й окремі слідчі версії, що будуються за окремими ознаками злочину, передбаченого ст. 201, 305 КК України. Такими окремими слідчими версіями є версії про способи вчинення контрабанди; про місце вчинення контрабанди; осіб, що займаються контрабандною діяльністю; кількість епізодів контрабандної діяльності.

У ситуації, коли відомо достатньо даних про вчинену контрабанду, але не встановлено особу причетну до її вчинення, поряд із загальними версіями, характерними для першої типової слідчої ситуації, висуваються також версії, перевірка яких спрямована, насамперед, на визначення кола осіб, серед яких варто вести пошук злочинця: 1) особа належить до обслуговуючого персоналу даного транспортного засобу (провідники, машиністи, капітани судна, бортпровідниці літака і ін.); 2) особа є неповнолітньою; 3) контрабанда вчинена жінкою, чоловіком; 4) особа знаходиться серед пасажирів купе, вагона, автобуса; 5) особа мешкає в прикордонному районі; 6) контрабанда вчинена особою, яка має відомості про особливості транспортного засобу, використовуваного для приховування предмета посягання; 7) контрабанда вчинена однією особою або групою осіб та ін.

Отже, помічаємо, що слідчий під час досудового розслідування контрабанди здійснює не лише процесуальну діяльність пов'язану з дотриманням процесуального порядку встановленого кримінальним процесуальним законодавством проведення доказування, а має вдаватися й до криміналістичної діяльності пов'язаної з встановленням слідчої ситуації, висунення слідчих версій та планування розслідування в цілому, що здійснюється на основі вироблених наукових положень та методичних рекомендацій. Оскільки, лише в сукупності ці два види діяльності забезпечують найбільш ефективне розслідування контрабанди.

Список використаних джерел:

1. Когутич І. І. Криміналістика : курс лекцій / Когутич І. І. – К. : Атіка, 2008. – 888 с.
2. Іщенко А. В. Проблеми криміналістичного забезпечення розслідування злочинів : монографія / А. В. Іщенко, І. П. Красюк, В. В. Матвієнко. – К. : НАВСУ, 2002. – 212 с.
3. Гавло В. К. Следственная ситуация / В. К. Гавло // Следственная ситуация. – М. : ВНИИПП, 1985. – С. 38–41.
4. Шевчук В. М. Методика розслідування контрабанди: проблеми теорії та практики : монографія / Шевчук В. М. – Х. : Гриф, 2003. – 280 с.
5. Криміналістика : підручник / кол. авт.: В. Ю. Шепітько, В. О. Коновалова, В. А. Журавель та ін. / за ред. проф. В. Ю. Шепітька. – 4-е вид., перероб. і доп. – Х. : Право, 2008. – 464 с.

ПРО ВИЗНАЧЕННЯ ПОНЯТТЯ “КОРУПЦІЙНЕ ПРАВОПОРУШЕННЯ”

Ковальова Т. А., студентка

(Науковий керівник – к.ю.н., доцент Ліпинський В. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Корупція є складним та багатоаспектним соціальним явищем, усвідомлення сутності якого залежить не лише від об'єктивних факторів, а й від

особливостей світосприйняття людини, її духовного та інтелектуального рівня. Але, ще вказати, що донедавна в Україні не існувало законодавчого визначення поняття корупційного правопорушення. Закон України “Про боротьбу з корупцією”, який упродовж років був основним нормативно-правовим актом, що регулював організаційно-правові засади корупційних дій, містив поняття корупційного діяння. Слід також вказати, що Кодекс України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП) також не містить поняття корупційного правопорушення. Саме тому, на нашу думку, виникла необхідність закріпити поняття “корупційне правопорушення”.

На думку відомого правознавця В. К. Колпакова, злочини та інші правопорушення є певною мірою суспільно небезпечними діяннями, а суспільна небезпека – це властива їм усім ознака з різницею лише в ступені суспільної небезпеки, тому злочини мають підвищений ступінь суспільної небезпеки, а адміністративним правопорушенням вона властива меншою мірою та не досягає того рівня, з якого починається застосування заходів кримінальної відповідальності [1, 27].

Адміністративне корупційне правопорушення – це виключно вчинок, тобто дія чи бездіяльність. Звідси випливає, що всі вияви психічної діяльності юридичного значення не мають. Слід погодитись з Т. В. Ільєнок, який до ознак корупційного правопорушення відносить його протиправність, тобто заборона адміністративно-правовими нормами відповідного вчинку як такого, що завдає шкоди чи загрожує небезпекою. Суть протиправності полягає в тому, що конкретний вчинок визнається адміністративним правопорушенням, якщо воно передбачене як таке чинним адміністративним законодавством [2, 511].

Важливою подією в контексті нормативно-антикорупційних зусиль останнього часу стало прийняття 14 жовтня 2014 р. Закону України “Про запобігання корупції” [3]. Так, ст. 1 Закону України “Про запобігання корупції” корупційне правопорушення визначено як діяння, що містить ознаки корупції, вчинене особою, зазначеною у ч. 1 ст. 3 цього Закону, за яке законом встановлено кримінальну, дисциплінарну та/або цивільно-правову відповідальність. Правопорушеннями, пов’язаними з корупцією, визначені діяння, що не містять ознак корупції, але порушують встановлені цим Законом вимоги, заборони та обмеження, вчинені особою, зазначеною у ч. 1 ст. 3 цього Закону, за яке законом встановлено кримінальну, адміністративну, дисциплінарну та/або цивільно-правову відповідальність.

Вважаємо доцільною думкою І. Я. Єрмоленко, який визначає адміністративне корупційне правопорушення як протиправне, винне (умисне або необережне) суспільно шкідливе діяння (дія або бездіяльність) за яке адміністративно-правовою нормою КУпАП передбачено адміністративне стягнення у вигляді штрафу чи конфіскації предмета, який став знаряддям вчинення або безпосереднім об’єктом даного правопорушення [4, 114].

Відповідно до Закону, корупційним правопорушенням, за вчинення якого особа притягається до кримінальної відповідальності, може бути будь-яке діяння, яке: а) вчиняється особами, на яких поширюється вказаний закон; б) має ознаки корупції; в) за вчинення якого передбачена кримінальна відповідальність, причому не лише нормами статей, що перелічені у примітці до ст. 45 КК України. Отже, спостерігається невідповідність між переліком злочинів, які ст. 45 Кримінального кодексу визначені як корупційні, та закріпленим у Законі поняттям “корупційне правопорушення, за яке передбачено кримінальну відповідальність”. Так, деякі корупційні злочини не є корупційними правопорушеннями в розумінні Закону і, навпаки, частина корупційних правопорушень, за які передбачено кримінальну відповідальність, не визнано корупційними злочинами Кримінальним кодексом України. При цьому, у Кримінальному кодексі не визнано як корупційні злочини, хоча вони й можуть вчинятися в корисливих цілях суб’єктами, на яких поширюється Закон України “Про запобігання корупції”, шляхом зловживання службовими повноваженнями [5, 306]. Правопорушення, пов’язані з використанням посадовими особами в особистих чи інших неслужбових цілях державних коштів, наданих їм у службове користування приміщень, засобів транспорту чи зв’язку, техніки або іншого державного майна, до корупційних діянь не належать.

Таким чином, можна надати визначення поняття “адміністративного корупційного правопорушення” як суспільно шкідливе, протиправне, умисне діяння, що містить ознаки корупції, вчинене передбаченим законом суб’єктом, за яке КУПАП передбачено відповідальність.

Список використаних джерел:

1. Колпаков В. К. Адміністративна відповідальність (адміністративно-деліктне право) : [навч. посібник] / Колпаков В. К. – К. : Юрінком Інтер, 2008. – 256 с.
2. Ільєнок Т. В. Адміністративне корупційне правопорушення: поняття, склад, ознаки / Т. В. Ільєнок // Актуальні проблеми держави і права. – 2012. – № 68. – С. 511–516.
3. Про запобігання корупції [Електронний ресурс] : Закон України від 14 жовтня 2014 р. № 1700-VII. – Режим доступу : <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/1700-1>
4. Єрмоленко І. Я. Поняття та ознаки адміністративного корупційного правопорушення, вчиненого працівником ОВС / І. Я. Єрмоленко // Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія “Юридичні науки”. – 2014. – № 1. – Т. 2. – С. 114–118.
5. Шабас І. Поняття та ознаки адміністративних корупційних правопорушень за законодавством України / І. Шабас // Юридичний вісник. – 2014. – № 6. – С. 306–311.

ПРОТИДІЯ КОРУПЦІЇ В ДЕРЖАВНИХ ОРГАНАХ – МІФ ЧИ РЕАЛЬНІСТЬ

Старченко Л. В., студент

(Науковий керівник – к.ю.н., доцент Ліпінський В. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Корупція в Україні – це наслідок загальних політичних, соціальних і економічних проблем нашої країни, це негативне явище цілком притаманно державі, яка перебуває на етапі реформування. У нашій державі масштаби і динаміка корупції створюють реальну загрозу національній безпеці та демократичному розвитку нашої країни.

Питання запобігання та протидії корупції знайшли своє відображення у напрацюваннях багатьох дослідників. Так, державно-правовий механізм протидії корупції вивчав М. Бездольний [1], О. Хмара [2] зосередив свою увагу на протидії корупції з боку громадськості, І. Печенкін [3] – з боку органів примусу. Кримінологічні та кримінально-правові проблеми протидії корупції досліджував М. Мельник [4]. Р. Кулаковський [5] визначив проблеми боротьби з організованою злочинністю та корупцією.

Сьогодні корупція є досить серйозною проблемою, яка підриває авторитет органів державної влади і виступає однією з основних причин недовіри громадського суспільства до державних органів. На даному етапі можна говорити про недосконалість механізму боротьби з таким антисоціальним явищем простежуються лише окремі спроби з боку правоохоронних органів виявлення корупційних проявів та притягнення винуватців до відповідальності. Корупція у системі державних органів як була так і залишається тим фактором, який руйнує державний апарат з середини.

Корупція – це негативне соціальне явище, джерело економічних, політичних і соціальних ризиків для українського соціуму. Насамперед руйнівна дія корупції проявляється у падінні престижу й авторитету влади на всіх рівнях, руйнуванні моральних основ суспільства, зрощуванні корумпованої частини публічних службовців з тіншовими кримінальними колами, небезпеки розвитку псевдо громадянських соціальних відносин.

Як вважають М. Камлик і Є. Невмержицький, значною мірою корупцію стимулює наявність значних залишків старої командно-адміністративної системи як надмірно великого управлінського апарату з необґрунтовано широкими повноваженнями, зокрема розпорядчо-дозвільного змісту, та переважання в ньому, передусім за рахунок керівних посад, службовців старої генерації з консервативною психологією, які не сприймають потреби демократичних перетворень [6].

Слід зазначити, що ефективна протидія корупції в суспільстві неможлива без забезпечення реальної прозорості та інформаційної відкритості влади. Діяльність державних структур та їх посадових осіб має стати прозорою для громадян України.

Корупція у системі органів державної влади не обминула жодну з країн світової спільноти. Тривалий досвід боротьби з таким антисоціальним

явищем говорить про серйозність цієї проблеми, яку необхідно вирішувати. Т. В. Ільєнок наголошує на тому, що чинники успішної протидії корупції вже давно відомі та апробовані міжнародною спільнотою. Це насамперед відкритість влади, прозорість та зрозумілість процедур прийняття державних рішень, дієві механізми контролю за діяльністю державних органів з боку громадянського суспільства, свобода слова, свобода та незалежність засобів масової інформації [7].

Підсумовуючи викладене, необхідно зазначити, що корупцію в системі органів державної влади можна визначити як зловживання державною владою посадовою особою, а також керівником чи службовцем органу державної влади для одержання будь-яких незаконних вигод для себе чи інших осіб, пов'язаних із проходження державної служби. Причинами корупції в системі органів державної влади можна визначити: зрощування державного апарату з підприємницькими і комерційними структурами, формування їхніх ділових відносин поза межами правового поля; ставлення громадськості до існування корупції та сприяння її розвитку; складність урядової структури бюрократичних процедур; лобіювання прийняття та зміни нормативно-правових актів; відсутність належного механізму здійснення ротації кадрів; низький рівень оплати праці та надання соціальних послуг.

Корупційні прояви підривають авторитет країни, завдають шкоди функціонуванню державного апарату, обмежують конституційні права і свободи людини та громадянина, порушують принципи верховенства права, встановлений порядок здійснення повноважень посадовими і службовими особами органів державної влади, управлінських структур приватного сектору, руйнують моральні та суспільні цінності, дискредитують державу на міжнародному рівні.

Список використаних джерел:

1. Бездольний М. Ю. Державно-правовий механізм протидії корупції / М. Ю. Бездольний // Форум права. – 2009. – № 2. – С. 38–43.
2. Хмара О. Нові інструменти протидії корупції в арсеналі громадськості – від боротьби з корупціонерами до запобігання корупції / О. Хмара // Громадянське суспільство. – 2010. – № 2 (13).
3. Печенкін І. В. Сучасний стан протидії корупції органами прокуратури та її роль в системі суб'єктів здійснення такої діяльності / Печенкін І. В.
4. Мельник М. Кримінологічні та кримінально-правові проблеми протидії корупції : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.08 / М. Мельник ; Нац. акад. внутр. справ України. – К., 2002. – 506 с.
5. Кулаковський Р. Сучасні проблеми боротьби з організованою злочинністю та корупцією / Р. Кулаковський // Юрид. журн. – 2005. – № 6.
6. Камлик М. І. Корупція в Україні / М. І. Камлик, Є. В. Невмержицький. – К. : Знання, 1998. – 179 с.
7. Ільєнок Т. В. Боротьба з корупцією: міжнародний досвід / Т. В. Ільєнок // Юридична наука. – 2013. – № 2. – С. 71–77.

ДОРОЖНЯ КАРТА З РЕСУРСОЕФЕКТИВНОСТІ ЯК ОРІЄНТИР ДЛЯ СЕКТОРАЛЬНОЇ (ЕКОЛОГІЧНОЇ) ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ

Коваль К. Л., аспірантка

(Науковий керівник – к.ю.н., доцент Зуєв В. А.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Погіршення стану навколишнього природного середовища, забруднення довкілля, байдуже ставлення до проблем вичерпності ряду ресурсів потребують оперативного реагування та втручання держави шляхом створення відповідної нормативно-правової бази та обумовлює необхідність визначення та перманентного корегування основних засад екологічної політики держави.

Екологічна політика України регламентується цілим рядом нормативно-правових актів, основоположним з яких є Закон України “Про Основні засади (стратегію) державної екологічної політики України на період до 2020 року”. З погляду поставлених цілей та завдань національної екологічної політики постає питання щодо характеру норм даного Закону та наявності реальних зрушень на шляху до їх реалізації.

Виконання Україною норм міжнародних договорів, інтеграція до ЄС обумовлює необхідність гармонізації вітчизняного законодавства з міжнародним законодавством та законодавством ЄС за різними напрямками.

Одним з таких напрямків є основні засади екологічної політики ЄС у галузі раціонального використання природних ресурсів, ресурсоефективності та ресурсозбереження, які знайшли своє відображення у так званій “Дорожній карті з ресурсоефективності в Європі” (далі – Дорожня карта), яка була представлена у 2011 р. Зазначена Дорожня карта є офіційним документом, створеним Єврокомісією, в якому відображені можливі шляхи розвитку ресурсоефективності в ЄС в майбутньому, і на основі яких формуються короткострокові і довгострокові завдання в різних галузях та сферах, у політиці та суспільстві (фактично, Дорожня карта передбачає вектори розвитку та створює основу для їх реалізації).

Дорожня карта прийнята в рамках ініціативи Ресурсоефективна Європа, яка є однією з семи флагманських ініціатив в рамках стратегії “Європа-2020”, що спрямована на забезпечення раціонального, сталого та всебічного зростання.

Таким чином, зважаючи на політичне та методологічне значення цього документу, а також на його потенційну імплементацію в національне правове коло, варто розглянути її концептуальне наповнення.

Так, у Розділі 2 “*Making Europe resource efficient*” основну увагу приділено розкриттю ідеї необхідності розбудови конкурентоспроможної економіки, яка забезпечує високий рівень життя людини зі зменшенням негативного впливу на навколишнє природне середовище.

Розділ 3 “Transforming the Economy” конкретизує напрямки реалізації вищезгаданих заходів в економіці, зокрема: економічне стимулювання споживачів до придбання “ресурсоефективних” товарів та підвищення ефективності виробництва; перетворення відходів на ресурс; підтримка досліджень та інновацій; поступова відмова від субсидій, що завдають шкоду навколишньому середовищу, та отримання справедливих цін на товари за рахунок встановлення певних видів екологічних податків.

З погляду аналізу Дорожньої карти найбільший практичний інтерес становить *Розділ 4 “Natural capital and Ecosystem Services”*, оскільки саме в ньому встановлені конкретні короткострокові та довгострокові завдання, які сприятимуть ефективному використанню природних ресурсів. Структурно він складається з 7 підрозділів, що сформовані за поресурсовою ознакою: екосистемні послуги, біорізноманіття, мінерали та метали; вода; повітря; земля і ґрунт; морські ресурси. Завдання в сфері використання перелічених ресурсів та послуг екосистем встановлюються щодо декількох суб’єктів: Єврокомісії, яка має забезпечити правовий базис, для досягнення ефективного використання ресурсів, та держав-членів, які мають належний чином виконувати поставлені завдання.

У *Розділі 5 “Key sectors”* акцентується увага на результатах досліджень і зазначається, що основний негативний вплив на навколишнє середовище здійснюється підприємствами галузі харчування, житлового будівництва та транспорту. Саме тому, політика регулювання процесів даних видів виробництв має зазнати докорінних змін та зумовити подальші поліпшення стану довкілля. Основну увагу сконцентровано на необхідності відходу від використання екологічно небезпечних речовин та матеріалів, та їх заміни на ефективні ресурси, які в подальшому можуть зазнати переробки та отримати “нового життя”.

Розділ 6 “Governance and monitoring” передбачає, що Європейські держави, в процесі реалізації контролю за виконанням завдань Дорожньої карти, забезпечують участь та підвищення ролі громадськості та підприємств, які, окрім моніторингу, повинні бути залучені до розробки найсприятливіших умов для впровадження ідей сталого розвитку як в економічну, так і соціальну площину.

Зважаючи на вищевикладене вбачається за необхідне забезпечувати розвиток національної секторальної екологічної політики шляхом врахування норм міжнародних правових актів, серед яких окреме та значне методологічне значення має “Дорожня карта з ресурсоефективності в Європі”. Зазначені заходи сприятимуть досягненню сталого розвитку на міждержавному рівні та підтримці міжнародної співпраці, а також формуванню ефективних заходів реалізації національної екологічної політики. Також важливо забезпечити запровадження чітких механізмів звітності та моніторингу щодо виконання передбачених завдань та цілей, що, своєю чергою, створить базис для впровадження подальших ресурсоефективних заходів.

ДЕЯКІ ПРОБЛЕМИ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ НАДАННЯ МЕДИЧНИХ ПОСЛУГ

Цопа Я. В., студентка

(Науковий керівник – к.ю.н., доцент Свистун Л. Я.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Однією з нагальних проблем правового регулювання надання медичних послуг в Україні є проблеми, пов'язані з юридичною відповідальністю, яку несуть медичні працівники за діяння, вчинені у зв'язку зі своєю професійною діяльністю. Така відповідальність поділяється на кримінальну, адміністративну, дисциплінарну та цивільно-правову.

Підставою для цивільно-правової відповідальності є наявність у діяннях медичного працівника, який перебуває з лікувальним закладом у трудових правовідносинах, – складу цивільного правопорушення. Ці підстави визначаються Цивільним кодексом України [1] (далі – ЦК України) (ст. 1166-1168, 1172, 1195, 1202-1203).

Якщо під час виконання своїх службових обов'язків медичний працівник завдав пацієнтові шкоди, то таку шкоду, відповідно до ст. 1172 ЦК України, відшкодовує лікувальний заклад, у якому працює працівник. Водночас згідно зі ст. 1191 ЦК України, лікувальний заклад після відшкодування шкоди, завданої медичним працівником, який перебуває у трудових відносинах з лікувальним закладом, має право зворотної вимоги до такого медичного працівника у розмірі виплаченого відшкодування, якщо інший розмір не встановлений законом.

Цивільно-правова відповідальність у сфері надання медичних послуг виникає за наявності загальних умов відповідальності. Загальними підставами виникнення цивільної відповідальності є, по-перше, порушення чужого суб'єктивного права за умов наявності протиправності, тобто факту недотримання стороною умов договору про оплатне надання медичних послуг, вимог закону й інших правових актів, вимог, що звичайно ставляться в медицині до медичних дій чи діяльності, тобто вимоги, які є загальновищезначеними та загальноприйнятими в медицині. По-друге, наявність шкоди, під якою розуміють приниження або знищення суб'єктивного цивільного права чи блага. Залежно від результату зазіхання на здоров'я шкода може мати моральний та майновий характер. При цьому порушення, що стосуються здоров'я, як правило, зачіпають обидві сфери потерпілого й одночасно заподіюють як майнову, так і немайнову (моральну) шкоду. По-третє, причинно-наслідковий зв'язок між протиправним порушенням суб'єктивного права пацієнта та заподіяною йому шкодою.

Одне з актуальних питань відповідальності у сфері медичної діяльності пов'язане з проведенням відмежування між договірною та деліктною відповідальностями. Стягнення на основі положень про договірну відповідальність у судовій практиці майже не здійснюється, оскільки метою договору є надання послуги як такої, а не досягнення результату з видужування пацієн-

та. У зв'язку з цим при настанні негативних наслідків, ускладнень постає питання про можливість чи неможливість відшкодування збитків, заподіяних неякісним лікуванням, а не про відповідальність за заподіяння шкоди здоров'ю внаслідок неправомірного впливу на організм та здоров'я людини. Тому з урахуванням нерозвиненості сфери договірного надання медичних послуг при настанні негативних наслідків на лікаря автоматично покладається відповідальність за заподіяння шкоди здоров'ю пацієнта [2, 1127].

Відповідно до ст. 1196 ЦК України шкода, завдана каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю фізичної особи під час виконання нею договірних зобов'язань, підлягає відшкодуванню на підставах, встановлених ст. 1166 та 1187 цього Кодексу. Тобто шкода, заподіяна життю або здоров'ю фізичної особи при виконанні договірних зобов'язань, відшкодується за правилами, передбаченими главою про деліктну відповідальність за заподіяння шкоди.

У зв'язку з цим у літературі справедливо пропонується розмежовувати договірну й деліктну відповідальності за правилом, згідно з яким за наявності передумов для договірного позову недоговірний позов відпадає: договірний позов витісняє недоговірний. Це гарантує кожній із сторін повну охорону її прав і не послаблює встановленої законом відповідальності [2, 1127–1128].

Якщо сторона договору про надання медичних послуг не виконала або неналежно виконала умови договору, то це є підставою для покладення на неї договірної відповідальності. Для недоговірної (деліктної) відповідальності необхідне встановлення: протиправності заподіяння шкоди; причинного зв'язку між заподіяною шкодою і протиправною дією. Тобто, рішення про договірну відповідальність приймається за наявності договірного зобов'язання між сторонами. У разі відсутності договірного зобов'язання припустимо вирішувати питання про покладення деліктної відповідальності.

Список використаних джерел:

1. Цивільний кодекс України : Закон України від 16 січня 2003 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 40–44. – С. 356.
2. Договірне право України. Особлива частина : навч. посіб. / Т. В. Боднар, О. В. Дзера, Н. С. Кузнецова та ін. ; [за ред. О. В. Дзери]. – К. : Юрінком Інтер, 2009. – 1200 с.

СТРУКТУРА ПРОЦЕДУРИ ВИДАЧІ ДОКУМЕНТІВ ПРО ПОХОДЖЕННЯ ТОВАРІВ ОРГАНАМИ ДОХОДІВ І ЗБОРІВ

Шевченко П. Ю., аспірант

(Науковий керівник – д.ю.н., професор Приймаченко Д. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Процедура видачі документів про походження товарів складається із послідовних стадій, які включають низку процедурних дій. В Україні такі документи видають органи доходів і зборів та торгово-промислові палати.

Виключно сертифікат з перевезення (походження) форми EUR.1 видається органами доходів і зборів України.

Процедура видачі сертифікату з перевезення (походження) форми EUR.1 складається із трьох стадій: звернення до органу доходів і зборів щодо отримання сертифікату (заповнення експортером відповідних документів; пред'явлення митниці пакету документів); розгляду поданих документів (реєстрація поданих документів; перевірка документів; витребування додаткових документів (при необхідності); прийняття рішення) видачі сертифікату (оформлення електронної копії сертифікату; реєстрація в журналі видачі сертифікату; передача документів експортеру; передача документів у відповідний підрозділ на зберігання).

Перша процедурна дія на стадії звернення до органу доходів і зборів – це заповнення експортером необхідних документів, а саме заяву, що містить декларацію експортера для видачі сертифіката та бланку сертифікату. Крім заяви та сертифікату експортер повинен пред'явити митниці документи, що підтверджують преференційне походження товарів. Вище перелічений пакет документів експортер пред'являє митниці, що і є останньою процедурною дією на стадії звернення до органу доходів і зборів щодо отримання сертифікату. Як правило, таке пред'явлення здійснюється особисто, хоча не є виключенням подача пакету документів поштою.

Стадія розгляду поданих документів починається з реєстрації поданих документів, яка може здійснюватися як у відокремленому підрозділі митниці (відділі митного оформлення), так і в митниці (мається на увазі місце розташування управління чи адміністративного корпусу). Звісно ця процедурна дія буде значно відрізнятися в залежності місця подання документів, оскільки у місці розташування митниці знаходиться діловодна служба, яка здійснює реєстрацію всіх вхідних документів, в тому числі і заяв на видачу попередніх рішень. Зміст реєстрації полягає у присвоєнні відповідного номеру та дати вхідному документу. Реєстрація заяв та інших документів у відокремленому структурному підрозділі здійснюється, як правило, черговим у відповідному журналі обліку вхідної кореспонденції після чого документ із вхідним номером передається керівнику або заступнику керівника на розгляд. Керівник в свою чергу, накладенням резолюції на документі передає до виконання безпосередньому виконавцю.

Наступна процедурна дія – перевірка документів. Посадова особа структурного підрозділу митниці, на який покладено функції видачі сертифіката перевіряє наявність документів та їх відповідність вимогам відповідної Угоди, зокрема: форму поданого бланка сертифіката; правильність заповнення сертифіката та заяви; достатність поданих експортером документів, що підтверджують преференційне походження товарів, зазначених в сертифікаті.

Якщо посадова особа відповідного відділу митниці вважає, що наданих документів недостатньо для підтвердження преференційного походження товарів, що експортуються, вона має право запросити додаткові документи, що і є наступною процедурною дією. Причому наявність або відсутність цієї процедурної дії залежить від достатності раніше наданої інформації митни-

ці, що підтверджує преференційне походження товарів. Але кожна конкретна посадова особа відповідного відділу митниці самостійно вирішує питання щодо достатності наданих документів виходячи із наявних у неї практичних навичок, знань митного законодавства. Тобто у вирішенні цього питання не виключені зловживання або суб'єктивізм. Вважаємо, що посадова особа відповідного відділу митниці повинна керуватись виключно ч. 9 ст. 43 МК України, в якій відображений і перелік додаткових відомостей про країну походження товару, і документи, в яких такі відомості містяться.

Закінчується стадія розгляду поданих документів – прийняттям рішення або про видачу, або відмову у видачі сертифіката, яке приймається протягом трьох робочих днів з дня, що настає після реєстрації заяви у митниці разом з документами, що підтверджують преференційне походження товарів.

Стадія видачі сертифікату починається із оформлення електронної копії сертифікату. Після створення повноцінної електронної копії сертифікату, сертифікат друкується на бланку та на ньому проставляється відбиток особистої номерної печатки та підпис посадової особи. Після чого, посадова особа його реєструє в журналі видачі сертифікатів з перевезення EUR.1 (наступна процедурна дія), в якому зазначаються: дата видачі сертифіката; вид(и) товарів, на які видається сертифікат; країна, для якої призначається сертифікат; номер сертифіката; прізвище, ім'я та підпис експортера або його уповноваженої особи, що отримав сертифікат та документи, що підтверджують преференційне походження товару; підпис посадової особи відповідного відділу митниці, що видала сертифікат; примітки. Наступна процедурна дія – це передача документів експортеру, а саме оригіналу та копії сертифіката, а також документи, що підтверджують преференційне походження товарів. Сертифікат походження вручається особисто, відповідальній особі експортера. Зазначена особа, як правило, уповноважується наказом по підприємству експортера, а вказаний наказ обов'язково подається разом з пакетом документів на отримання сертифікату з перевезення.

І закінчується процедура видачі сертифікату з перевезення (походження) форми EUR.1 передачею документів у відповідний підрозділ на зберігання. Причому заява на видачу сертифіката, копія сертифіката та документи, що підтверджують преференційне походження товарів, зберігаються митницею протягом трьох років.

РОЛЬ КІБЕРПОЛІЦІ У БОРОТБІ З КІБЕРЗЛОЧИННІСТЮ

Борисевич М. О., студент,

Міх А. О., студент

(Науковий керівник – д.ю.н., професор Тертишник В. М.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

В умовах стрімкого розвитку інформаційно-телекомунікаційних систем, упровадження мережі Інтернет у всі сфери сучасного суспільного життя, постає питання щодо дотримання належного рівня безпеки охоронюваних правом об'єктів від злочинних посягань у кіберпросторі.

Кіберзлочинність можна класифікувати по-різному. На думку авторів, найбільш ґрунтовну класифікацію надано у Конвенції Ради Європи про кіберзлочинність від 23.11.2001 р. Відповідно на неї можна виділити такі групи злочинів:

1. Злочини проти конфіденційності: незаконний доступ (ст. 2); нелегальне перехоплення (ст. 3); втручання у дані (ст. 4); втручання у систему (ст. 5); зловживання пристроями (ст. 6).

2. Правопорушення, пов'язані із комп'ютерами: підробка (ст. 7); шахрайство (ст. 8).

3. Правопорушення, пов'язані зі змістом: правопорушення, пов'язані з дитячою порнографією (ст. 9).

4. Порушення, пов'язані з порушенням авторських та суміжних прав: порушення, пов'язані з порушенням авторських прав (ст. 10) [1].

Окремо Додатковим протоколом визначаються злочини у кіберпросторі расистського та ксенофобського характеру [2].

Сучасне українське наукове товариство сприймає поняття кіберзлочинності як сукупність злочинів, вчинених у кіберпросторі із використанням певних комп'ютерних технологій та телекомунікаційних систем, причому інформація, інформаційні ресурси та техніка можуть виступати одночасно як знаряддя злочину, предмет злочинного посягання або місце (точніше сказати – середовище) вчинення злочину [3, 173].

До основних ознак кіберзлочинів можна віднести:

- високий рівень анонімізації;
- високий рівень знань злочинця у комп'ютерній сфері (так звані “хакери”, “крекери” тощо);
- транскордонність, дистанційність;
- автоматизація процесу злочинної діяльності.

Характерною ознакою потерплих від кіберзлочинності є несвоєчасне виявлення наявного проти них посягання, або взагалі повну відсутність розуміння того, що проти них взагалі вчинено такого роду злочин [3, 175–176].

Оскільки, “класичні” методи боротьби із злочинністю у кіберпросторі є недієвими, для ефективної протидії кіберзлочинності створюються спеціалізовані органи або підрозділи, сформовані з осіб, що мають високі знання у комп'ютерній сфері. В Україні таким органом є Департамент кіберполіції Національної поліції України.

Серед завдань Департаменту кіберполіції можна виділити основні напрями роботи:

1. Здійснення збору й узагальнення інформації про телекомунікаційні об'єкти та об'єкти послуг у мережі Інтернет (наприклад, виявлення шахрайських інтернет-магазинів тощо).

2. Попередження, виявлення та протидія кіберзлочинності у банківській сфері та сфері електронних платежів (наприклад, боротьба із так звані “скимінгом” – процесом незаконного зчитування інформації з банківських карт у банкоматах).

3. Здійснення інформування населення про небезпеки в телекомунікаційних мережах.

4. Боротьба із порушенням авторських прав (наприклад, шляхом закриття “піратських” сайтів, що масово порушують авторські права).

5. Сприяння основній діяльності Національної поліції шляхом надання інформації, пошуку осіб (наприклад, через соціальні мережі або платіжні системи) тощо.

6. Міжнародна співпраця у сфері боротьби із кіберзлочинністю [4].

Важливим, на думку авторів, є і напрям боротьби із кібертероризмом та недружніми діями інших держав у кіберпросторі (хакерські атаки на офіційні сайти державних органів, кіберрозвідка стовно державної таємниці тощо).

У зв’язку із особливістю протидії кіберзлочинності, особливому простору діяльності злочинців, а також потребі у спеціальних навичках та знаннях кіберполіцейських, можна зробити висновок, що Департамент кіберполіції є визначальним органом у системі боротьби зі злочинністю XXI ст. та сприяє дотриманню Україні міжнародних зобов’язань щодо боротьби із злочинами, вчиненими через комп’ютерні системи, взятих на себе Україною у зв’язку із ратифікацією Конвенції про кіберзлочинність.

Список використаних джерел:

1. Конвенція про кіберзлочинність від 23.11.2001 р. // Офіційний вісник України. – 2007. – № 65. – С. 107.

2. Додатковий протокол до Конвенції про кіберзлочинність, який стосується криміналізації дій расистського та ксенофобного характеру, вчинених через комп’ютерні системи від 28.01.2003 р. // Офіційний вісник України. – 2010. – № 56. – С. 73.

3. Міщук Н. Кіберзлочинність як загроза інформаційному суспільству / Н. Міщук // Вісник Львівського університету. Серія економічна. – 2014. – Вип. 51. – С. 173–179.

4. Департамент кіберполіції [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Національної поліції України – Режим доступу : <https://www.npu.gov.ua/uk/publish/article/1816252>

ПРОБЛЕМИ СУДОВОЇ РЕФОРМИ В УКРАЇНІ ТА ЇХ ВПЛИВ НА СИСТЕМУ СТРИМУВАНЬ І ПРОТИВАГ

Борисевич М. О., студент

(Науковий керівник – к.ю.н., доцент Стрижак І. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Верховною Радою України 2 червня 2016 р. було прийнято два основоположних закони, що значною мірою вносили зміни до існуючої на той час судової системи, а саме Закону України “Про внесення змін до Конституції України (щодо правосуддя)” (далі – Закон № 1401) та Закону України “Про судоустрій і статус суддів” (далі – Закон № 1402).

Вищезазначеними законами передбачається створення Верховного Суду як касаційної інстанції та одночасно найвищого суду. У той же час п. 7 прикінцевих та перехідних положень Закону № 1402 передбачається ліквідація Вищого спеціалізованого суду України з розгляду цивільних та кримінальних справ, Вищого господарського суду, Вищого адміністративного суду та Верховного Суду України. П. 6 прикінцевих та перехідних положень передбачається, що Верховний Суд України та вищі суди діють до початку роботи Верховного Суду [1]. Верховний Суд розпочинає свою роботу за умови призначення не менш ніж 65 суддів на посади за конкурсом. День початку роботи Верховного Суду визначається Пленумом Верховного Суду із подальшою публікацією рішення [1].

Водночас порядок ліквідації суду передбачається ч. 2 ст. 126 Конституції України, а саме виключно законом, проект якого вноситься Президентом України після консультування із Вищою радою правосуддя, на перехідний період дозволяється ліквідація судів Президентом України [2]. У зв'язку із тим, що момент ліквідації Верховного Суду України та вищих судів у часі розташований після набрання чинності змін до Конституції України, ці суди мають ліквідуватися виключно відповідно до цих норм. Однак, відповідно до установлених перехідними та прикінцевими положеннями Закону № 1402 нормами, ліквідація Верховного Суду України та вищих судів прямо залежить від початку роботи Верховного Суду, а, оскільки, початок роботи Верховного Суду визначається самими суддями Верховного Суду шляхом прийняття рішення Пленумом Верховного Суду, маємо колізійну ситуацію, за якої фактично судді Верховного Суду, в обхід ст. 126 Конституції України, ліквідувають чотири інші суди.

Законом № 1402 передбачається зайняття посад суддів Верховного Суду на підставі конкурсу. Пп. 5 п. 16¹ прикінцевих положень Конституції України визначає дві альтернативні дії, які зобов'язаний вчинити суддя, суд якого ліквідується, а саме, подати заяву про відставку або подати заяву про участь у конкурсі на іншу посаду судді. У той же час у разі виконання припису пп. 5 п. 16¹ шляхом подання заяви про участь у конкурсі та не проходження конкурсу, зобов'язання щодо подачі заяви про відставку на судді вже не лежить, а не проходження конкурсу не є підставою для звільнення судді. Пп. 3 п. 16¹ встановлює, що судді, обрані суддями безстроково до набрання чинності Законом № 1401, продовжують здійснювати свої повноваження до звільнення або припинення ними повноважень відповідно до Конституції України [3]. Ст. 126 Конституції України встановлюється виключний перелік підстав звільнення судді або припинення ним повноважень судді, серед яких підстава у вигляді не проходження конкурсу на зайняття посади судді відсутня [3]. За такої ситуації, обраний безстроково суддя суду, що ліквідується, у разі не проходження ним конкурсу, зберігає за собою статус судді, однак опиняється у правовому вакуумі, не маючи посади у певному суді. Вимога у вигляді подання заяви про відставку у разі невдалого проходження конкурсу усунула б таку прогалину, при чому

такі судді у відставці у подальшому б мали право брати участь у конкурсах на зайняття вакантних посад у судах на загальних підставах.

Може мати негативні наслідки і передбачення у пп. 4 п. 16¹ підстави “невідповідності судді займаній посаді за критеріями компетентності, професійної етики або доброчесності чи відмова судді від такого оцінювання”, замість встановлення такої підстави у ст. 126 Конституції, оскільки це спричиняє відсутність правового механізму звільнення судді відповідно до ст. 55–56 Закону України “Про Вищу раду правосуддя”, якими, власне, і встановлюється порядок звільнення судді.

У зв’язку із прийняттям Законів № 1401 та № 1402 Верховна Рада України фактично надала повноваження ліквідації суду суддям іншого суду та створила умови для безпідставної втрати обраними безстроково суддями Верховного Суду України та судів касаційної інстанції можливості здійснювати свої професійні обов’язки, чим порушується Конституція України та баланс у системі стримувань і противаг. Закон № 1402 має бути визнаний неконституційним у частині ліквідації Верховного Суду України, ВССУ, ВАСУ та ВГСУ, зазначені суди мають ліквідуватись у передбачений Конституцією спосіб. Автором пропонується викласти пп. 5 п. 16¹ перехідних положень Конституції у такому вигляді: “у випадках реорганізації чи ліквідації окремих судів, утворених до набрання чинності Законом України “Про внесення змін до Конституції України (щодо правосуддя)”, судді таких судів мають право подати заяву про участь у конкурсі на іншу посаду судді в порядку, визначеному законом, а у разі відмови від участі у конкурсі або не проходженні конкурсу – подати заяву про відставку. Судді, що подали заяву про відставку, можуть брати участь у конкурсах на зайняття посад у судах на загальних підставах. Особливості переведення судді на посаду в іншому суді можуть бути визначені законом”, а також доповнити ст. 126 Конституції підставою звільнення судді, зазначеною у пп. 4 п. 16¹, паралельно створивши належний правовий механізм звільнення.

Список використаних джерел:

1. Про судоустрій і статус суддів : Закон України від 02.06.2016 р. № 1402 // Відомості Верховної Ради України. – 2016. – № 31. – Ст. 545.
2. Конституція України : Закон України від 28.06.1996 р. № 254к/96-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141.

СИСТЕМА ПРИНЦИПІВ АДМІНІСТРАТИВНОГО РОЗСУДУ В ДІЯЛЬНОСТІ ОРГАНІВ ДОХОДІВ І ЗБОРІВ УКРАЇНИ

Омелян В. О., аспірантка

(Науковий керівник – д.ю.н., професор Приймаченко Д. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Зміст та характер правозастосовної діяльності органів доходів і зборів (далі – ОДЗ) та, зокрема, їх посадових осіб, унеможливує всеохоплююче унормування абсолютно всіх можливих варіантів як власної поведінки та і

адекватної реакції з боку інших учасників митних правовідносин. Так чи інакше в процесі практичної реалізації норм митного законодавства виникає реальна потреба у використанні диспозитивного способу вирішення адміністративних справ у галузі митної справи. Водночас легімітизувати процес використання посадовими особами ОДЗ адміністративного розсуду видається можливим шляхом точної та неухильної реалізації правових принципів як основних ідей в їх діяльності.

На нашу думку, більш характерним для сучасних поглядів на теорію права взагалі та на поняття принципів права зокрема, є підхід, що був сформульований представниками школи природного права, згідно якого принципи права розуміють як керівні ідеї, об'єктивно властиві праву відправні начала, незаперечні вимоги (позитивні зобов'язання), які ставлять до учасників суспільних відносин із метою гармонійного поєднання індивідуальних, групових і громадських інтересів та визначають зміст і спрямованість правового регулювання, відображають найважливіші закономірності соціально-економічної формації.

Загальною метою діяльності ОДЗ є реалізація державної податкової та митної політики і посадові особи безпосередньо здійснюють свою діяльність на підставі принципів які закріплені в Податковому та Митному кодексах України.

Що стосується поняття “принципи адміністративного розсуду”, то наукова література досі не мала його визначення. Виходячи з вищезазначеного, можемо зробити власний висновок, що принципи адміністративного розсуду в діяльності органів публічної адміністрації – це нормативно-правові основоположні засади демократичного характеру, які встановлюють завдання та мету застосування адміністративного розсуду, а також регламентують процедуру, закріплюють умови та межі його використання.

На нашу думку, доцільно здійснити поділ всіх принципів адміністративного розсуду на дві основні групи: 1) загальні принципи адміністративного права, які знаходять свій вияв і у відносинах щодо реалізації адміністративного розсуду; 2) спеціальні принципи адміністративного розсуду. Слід зазначити, що обидві групи принципів є однаково важливими та обов'язковими для всіх органів публічної адміністрації та органів доходів та зборів зокрема.

Щодо загальних принципів саме діяльності ОДЗ, то серед найважливіших, які можуть реалізовуватися під час застосування адміністративного розсуду, слід зазначити наступні: 1) принцип зв'язаності законом; 2) принцип захисту законних очікувань; 3) принцип недискримінації; 4) право бути вислуханим у процесі прийняття рішення; 5) принцип відшкодування заподіяної шкоди; 6) принцип відповідальності.

Зокрема до спеціальних принципів адміністративного розсуду в діяльності даних органів варто віднести: 1) принцип мети дискреційного повноваження; 2) об'єктивність і неупередженість; 3) рівність перед законом; 4) пропорційність; 5) принцип розумного часу; 6) принцип застосування вказівок; 7) принцип відкритості вказівок; 8) принцип характеру належно-

го контролю; 9) принцип утримання адміністративного органу від дій; 10) контроль за отриманням інформації.

Отже, можна зробити висновок, що адміністративний розсуд в ОДЗ здійснюється не довільним чином, оскільки теорія адміністративного права пропонує цілу систему принципів дискреційних повноважень, які обмежують повноваження органів ОДЗ утримуючи їх від свавілля та порушення прав і інтересів юридичних та фізичних осіб.

ТВОРИ ОБРАЗОТВОРЧОГО МИСТЕЦТВА: ПРОБЛЕМИ ВИЗНАЧЕННЯ ПОНЯТТЯ ТА ЙОГО ЗМІСТУ

Тропіна Т. В., студентка

(Науковий керівник – к.ю.н., доцент Мінченко А. О.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Органи доходів і зборів, відповідно до МК України, сприяють захисту прав інтелектуальної власності під час переміщення товарів через митний кордон України. Згідно з ч. 2 ст. 397 МК України, митний контроль і митне оформлення товарів, що містять об'єкти права інтелектуальної власності, які охороняються відповідно до закону, та ввозяться на митну територію України або вивозяться з митної території України, здійснюються в загальному порядку з урахуванням особливостей, встановлених цим Кодексом та іншими законами України [1].

Таким чином, посадові особи органів доходів і зборів, при здійсненні митного контролю та митного оформлення зазначеної категорії товарів, повинні керуватися приписами законодавства України, що регулює обіг об'єктів інтелектуальної власності, зокрема: МК України, ЦК України, Законами України “Про авторське право і суміжні права”, “Про охорону прав на винаходи і корисні моделі”, “Про охорону прав на знаки для товарів і послуг” тощо. Водночас чинне законодавство містить неоднакове правове визначення та застосування термінології щодо дефініції певних видів об'єктів інтелектуальної власності, зокрема, творів образотворчого мистецтва, що ускладнює здійснення митного контролю.

Так, згідно з п. 8 ч.1 ст. 8 Закону України “Про авторське право та суміжні права” об'єктами авторського права визначено твори у галузі науки, літератури і мистецтва, до переліку яких відносяться й твори образотворчого мистецтва. Відповідно до п. 43 ч. 1 ст. 1 згаданого Закону, твір образотворчого мистецтва – це скульптура, картина, малюнок, гравюра, літографія, твір художнього (у тому числі сценічного) дизайну тощо [2].

У той же час ЦК України взагалі не містить визначення поняття “твір образотворчого мистецтва”, а також оперує декілька іншими правовими термінами. Зокрема, у ст.433 ЦК України, законодавцем серед об'єктів авторського права визначено твори живопису, архітектури, скульптури та графіки, які, за аналогією з вищезгаданим законом, можна віднести до творів образотворчого мистецтва. Аналогічне визначення закріплено й у ст. 2 Бернської конвенції про охорону літературних і художніх творів [3].

Як можна побачити, у спеціальному законі з авторського права поняття щодо змісту поняття “твор образотворчого мистецтва” визначаються декілька вужче ніж, у ЦК України. Так, у Законі України “Про авторське право і суміжні права” як один із видів твору образотворчого мистецтва визначено “картину”, хоча картина є вужчим поняттям аніж поняття “твор живопису”. Вони співвідносяться як частина та ціле. Так само й поняття “малюнок”, “гравюра” та “літографія” об’єднуються у категорію “твори графіки” [2].

Крім того, законодавець у ЦК України до творів образотворчого мистецтва відніс ще й архітектуру, якій у переліку об’єктів авторського права слід надати окрему позицію. Також, перелік творів образотворчого мистецтва за ЦК України є вичерпним, що є суттєвим недоліком. Оскільки творчість людини не має меж, виникає необхідність внести зміни до цього пункту статті, з доданням сполучника “тощо” наприкінці речення.

Як можна побачити, законодавець зазначає вузькі категорії видів творів образотворчого мистецтва замість того, щоб об’єднати їх у більш загальні поняття, як це, наприклад здійснено у ст. 1 Всесвітньої конвенції про авторське право від 6 вересня 1952 р., відповідно до якої кожна договірна держава зобов’язується вжити всіх заходів, необхідних для забезпечення достатньої і ефективно охорони прав авторів і всіх інших правоволодільців авторських прав на літературні, наукові і художні твори, як-от: твори писемні, твори музичні, твори драматичні та кінематографічні, твори живопису, графіки та скульптури [2].

Така систематизація об’єктів правової охорони авторського права є більш досконалою порівняно з українським законодавством, хоча і вона не позбавлена суттєвого недоліку. На наш погляд, перелік творів образотворчого мистецтва, що визнаються Конвенцією об’єктами авторського права, через можливість появи нових форм вираження творчої думки треба зробити невичерпним.

Зазначені обставини свідчать про необхідність приведення норм чинного законодавства України до норм міжнародного законодавства, зокрема Всесвітньої конвенції про авторське право, а саме:

– внести зміни до п. 43 ч. 1 ст. 1 ЗУ “Про авторське право і суміжні права” і викласти його у наступній редакції: “твори образотворчого мистецтва – твори живопису, графіки, скульптури, художнього (у тому числі сценічного) дизайну тощо”;

– внести зміни до п. 8 ч. 1 ст. 8 Закону та п. 1.6. ч. 1 ст. 433 ЦК України і викласти їх у наступній редакції: “твори живопису, графіки, скульптури, художнього (в тому числі сценічного) дизайну тощо (твори образотворчого мистецтва)”.

Список використаних джерел:

1. Митний кодекс України : Закон України від 13.03.2012 № 4495-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2012.– № 44–45. – ст. 552.

2. Про авторське право та суміжні права : Закон України від 23.12.1993 р. № 3792-XII // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 13. – ст. 64.

3. Бернська конвенція про охорону літературних і художніх творів від 24.07.1971 р. // Офіційний вісник України. – 2007. – № 75. – ст. 2809.

ПОНЯТТЯ ТЕХНІКО-КРИМІНАЛІСТИЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗСЛІДУВАННЯ КОНТРАБАНДИ

Федюшко С. С., студент

(Науковий керівник – к.ю.н. Єфімова І. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Нині в криміналістичній літературі значна увага приділяється криміналістичному забезпеченню розкриття та розслідування злочинів (Р. С. Белкін, Е. К. Горячев, А. Ф. Волинський, В. Г. Коломацький, В. В. Бірюков, А. В. Іщенко, В. В. Варава, В. К. Лисиченко та інші).

Аналіз поглядів зазначених учених свідчить про виникнення нової теорії криміналістичного забезпечення та розслідування злочинів. У науковому аспекті теорія розробляє рекомендації, спрямовані на створення умовної постійної готовності використання криміналістичних засобів, методів та рекомендацій суб'єктів розкриття й розслідування злочинів, а в практичному – реалізацію цих умов у щоденній діяльності.

З позиції системного підходу криміналістичне забезпечення включає три взаємопов'язаних елемента: техніко-криміналістичне, тактико-криміналістичне і методико-криміналістичне забезпечення. Виходячи з цього, техніко-криміналістичне забезпечення – елемент криміналістичного забезпечення і співвідноситься з ним як частина з цілим.

На думку А. В. Іщенка, криміналістичне забезпечення розслідування злочинів слід розглядати як складне, багатопланове, комплексне поняття, головним змістом якого є самостійна специфічна діяльність вчених-криміналістів та практиків щодо розробки нових, пристосування відомих науково-технічних досягнень, а також їх впровадження у практику розслідування злочинів з метою оптимального виконання її завдань [1].

Техніко-криміналістичне забезпечення розкриття й розслідування злочинів – є найбільш розробленим елементом розгляд розглянутої теорії завдяки зусиллям таких учених як А. Ф. Волинський, В. А. Волинський, К. Е. Демін, Д. В. Пузанков та ін.

Найбільш повно концепція техніко-криміналістичного забезпечення розроблена А. Ф. Волинським та В. А. Волинським. Зокрема, А. Ф. Волинський, розглядаючи техніко-криміналістичне забезпечення як своєрідний вид діяльності, зазначає, що “така діяльність направлена (має на меті), з одного боку, на створення умов постійної готовності суб'єктів розкриття й розслідування злочинів до використання в цих цілях криміналістичних методів і засобів, а з іншого, – на практичну реалізацію розкриття й розслідування злочинів” [2, 67]. Їм приділяється два рівні техніко-криміналістичного забезпечення розкриття й розслідування злочинів.

Перший рівень – діяльність, метою якої є:

– створення нових та модернізація вже наявних засобів та методів криміналістичної техніки (науково-технічне забезпечення);

– вдосконалення правового регулювання застосування криміналістичної техніки (правове забезпечення);

– створення оптимальної організаційної структури експертно-криміналістичних підрозділів та експертно-криміналістичних закладів, удосконалення форм та методів їх роботи з розкриття й розслідування злочинів (організаційне забезпечення);

– техніко-криміналістична підготовка суб'єктів розкриття й розслідування злочинів (навчально-методичне та професійно-кадрове забезпечення).

Другий рівень – практика використання засобів та методів криміналістичної техніки в цілях розкриття й розслідування злочинів. На цьому рівні техніко-криміналістичне забезпечення – діяльність зі збирання, дослідження та використання за допомогою засобів криміналістичної техніки доказової та іншої інформації.

Тому техніко-криміналістичне забезпечення можна розглядати як організаційно-функціональну систему з інформаційного забезпечення процесу розкриття й розслідування злочинів, що передбачає використання сучасних інформаційних технологій [3, 66–67].

Центральною ланкою техніко-криміналістичного забезпечення розслідування злочинів, у тому числі й контрабанди, є розробка та впровадження в практичну діяльність сучасних техніко-криміналістичних засобів, методів та рекомендацій.

Але водночас оснащення митних органів найсучаснішими криміналістичними засобами, методами та рекомендаціями боротьби зі злочинністю ще не означає автоматичного підвищення результативності їх діяльності. Воно має супроводжуватись вдосконаленням правового, організаційного та кадрово-методичного аспектів даної діяльності.

Рівень запровадження техніко-криміналістичних засобів, методів при розслідуванні злочинів, у тому числі й контрабанди, залежить від рівня розвитку наукових досліджень у цій області. В наш час “криміналістична техніка”, як розділ науки криміналістики – один із найбільш розвинених. В умовах науково-технічного прогресу розвиток техніко-криміналістичних засобів практично не має меж вдосконалення, а при їх розробці виникає яскраво виражена тенденція прискорення [3, 234–235].

Отже, висока якість технічного засобу ще не означає ефективність його використання. З іншого боку, потрібно розрізняти поняття “ефективне використання технічного засобу” і “ефективність технологічного процесу із застосуванням технічного засобу”.

Список використаних джерел:

1. Волынский А. Ф. Техничко-криминалистическое обеспечение раскрытия и расследования преступлений / А. Ф. Волынский // Криминалистика. – М. : Закон и право, 2009.

2. Ємченко І. В. Методи і технічні засоби митного контролю / І. В. Ємченко, А. П. Закусілов. – К. : Центр учбової літератури, 2007. – 432 с.

3. Збільшення правоохоронних повноважень митних органів у контексті розвитку митного та оперативно-розшукового законодавства [Елект-

ронний ресурс] / К. В. Антонов, В. В. Варава // Вісник Академії митної служби України. Серія: “Право”. – 2010. – № 1. – С. 152–157. – Режим доступу : [http://nbuv.gov.ua/j-pdf/vamsup_2010_1\(4\)__29.pdf](http://nbuv.gov.ua/j-pdf/vamsup_2010_1(4)__29.pdf)

ВЗАЄМОДІЯ ОРГАНІВ ДОХОДІВ І ЗБОРІВ ТА ІНШИХ ОРГАНІВ ВЛАДИ ДЛЯ ПРОТИДІЇ “СІРОМУ” ІМПОРТУ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ОСОБИСТОГО КОРИСТУВАННЯ

Хайло Ю. С., студент

(Науковий керівник – к.ю.н., доцент Ліпінський В. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Сірий імпорт або сірі схеми імпорту – це такий процес переміщення транспортних засобів особистого користування, під час якого вчиняються дії із зниження вартості транспортного засобу, зняття певних деталей також для зниження його вартості. “Сірі” – імпортери, які не мають статусу офіційного дилера і закупають автомобілі не напряму через торгові будинки виробників, а через мережу посередників за кордоном чи комісійні майданчики. Вони на українському ринку виживають з багатьох причин. Щоб знизити вартість своїх автомобілів, “сірі” вдавались до дешевих схем розмитнення. Одна з них – ввезення “розукомплектованих” автомобілів, з яких знімалися бампери, світлотехніка, облицювання, внутрішнє оздоблення, сидіння. Порівняно із ціною заводу-виробника митна вартість такого “автоконструктора” занижувалась у 3–4 рази, і вже з цієї суми автотрейдери сплачували мито та податок на додану вартість. Більш того, під час здійснення таких сірих схем імпорту порушується встановлений Митним кодексом України (далі – МКУ) [1] порядок здійснення митних формальностей і, як слушно зазначає В. В. Ліпінський, “...невиконання особою дій, визначених законодавством України, унеможлиблює надання митним органом дозволу на користування та/або розпорядження товарами, що оформлюються. Митне оформлення в такому випадку не може вважатися закінченим та є підстави для розгляду питання щодо наявності ознак правопорушення, передбаченого ч. 2 ст. 469 МК України” [2].

Для ефективної протидії вчиненню такого правопорушення у ст. 344 МКУ впровадив пост аудит – контроль для товарів та транспортних засобів, який реалізується шляхом обміну інформацією між митними органами доходів та зборів та іншими органами влади, такими як податкова інспекція, районні відділи Державної Автомобільної інспекції та інші. У Митному кодексі така взаємодія закріплена в гл. 77 XX Розділу. В зазначеній главі є 4 органи, з якими митниці пов’язані: правоохоронні органи, Національним банком України, Рахунковою палатою, центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері фінансів, державну політику у сфері казначейського обслуговування бюджетних коштів та у сфері фінансового контролю, з місцевими державними адміністраціями та органами місцевого самоврядування з центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує

державну політику у сферах охорони культурної спадщини, вивезення, ввезення і повернення культурних цінностей, та центральним органом виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері архівної справи, діловодства та створення і функціонування державної системи страхового фонду документації і полягає у нагляді зазначених органів за переміщенням товарів та транспортних засобів на території України та своєчасне повідомлення про вчинення правопорушень щодо них.

Але в МКУ не зазначено, яким саме чином відбувається обмін такою інформацією. Нагальною є необхідність, за словами А. О. Нечитайленка, затвердження сумісно відповідних інструкцій, які б в комплексі урегулювали ці взаємовідносини [3]. В них мають бути закріплені:

- мета затвердження цих нормативно – правових актів;
- завдання та принципи взаємодії підрозділів цих органів на державному кордоні;
- основні напрями та форми такої взаємодії;
- особливості взаємодії вказаних органів за територіальною ознакою.

Таким чином, основними напрямками взаємодії цих органів мають бути визначені:

1) розробка та здійснення узгоджених заходів щодо запобігання, виявлення і розкриття порушень чинного законодавства з прикордонних, митних, екологічних та інших питань, протидії організований нелегальній міграції, контрабандному, незаконному переміщенню через кордон товарів та інших предметів, переміщенню через державний кордон екологічно небезпечних об'єктів; попередження та припинення злочинів, адміністративних правопорушень та інших протиправних дій;

2) обмін інформацією про наміри і спроби порушень державного кордону, незаконному переміщенню через кордон товарів та інших предметів, переміщенню через державний кордон екологічно небезпечних вантажів та транспортних засобів, а також про джерела придбання і канали незаконного переміщення через кордон вказаних товарів, вантажів та транспортних засобів, про підготовку та вчинення злочинів та інших протиправних діянь;

3) внесення до відповідних міністерств, інших центральних та місцевих органів виконавчої влади подань щодо усунення виявлених причин і умов, які сприяють порушенням законодавства про державний кордон та митного законодавства, та пропозицій щодо змін і доповнень до чинних нормативно правових актів України;

4) узагальнення підсумків та розробка нових форм взаємодії;

5) надання в районах проходження служби спеціально уповноваженим на те державним органам і посадовим особам необхідної допомоги в їх діяльності по контролю за додержанням відповідних загальнообов'язкових норм і правил;

6) здійснення у встановленому порядку спільно з органами контролю огляду вантажів та іншого майна осіб, які прямують через державний кордон України;

7) визначення спільно з іншими контрольними органами місця і тривалості зупинок (стоянок) транспортних засобів закордонного прямування в пунктах пропуску через державний кордон України.

Ураховуючи вищесказане, до основних форм такої взаємодії слід віднести:

1) проведення спільних засідань колегій відповідних міністерств та інших центральних органів виконавчої влади, оперативних нарад їх керівного складу, а також нарад керівників регіональних підрозділів цих органів;

2) проведення спільних операцій за єдиним планом та задумом з комплексним використанням наявних сил та засобів;

3) створення спільних оперативних штабів (робочих груп) для координації дій (за необхідності) з попередженням та припинення відповідних правопорушень, для боротьби з якими вказані органи існують;

4) оперативний обмін інформацією, що стосується спільної діяльності на державному та митному кордоні (як правило в письмовій формі або в електронному вигляді), з дотриманням вимог конспірації та захисту відомостей, що передаються за допомогою відповідних каналів зв'язку.

Список використаних джерел:

1. Митний кодекс України [Електронний ресурс] : Закон України від 13.03.2012 р. № 4495-VI. – ст. 344. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/4495-17>

2. Ліпинський В. В. Правові аспекти притягнення до адміністративної відповідальності за порушення митних правил нерезидентів (на прикладі розпорядження тимчасово ввезеними на митну територію України транспортними засобами особистого користування) / В. В. Ліпинський // Вісник Академії митної служби України. Серія: “Право”. – 2013. – № 1 (10). – С. 37–41.

3. Нечитайленко А. О. Правові проблеми взаємодії митних органів з іншими правоохоронними органами / А. О. Нечитайленко // Збірник наукових праць Харківського національного педагогічного університету ім. Г. С. Сковороди. “Право”. – 2012. – № 18. – С. 91–97.

ЗАСТОСУВАННЯ ПРИНЦИПУ “ЄДИНОГО ВІКНА” У ХОДІ ЗДІЙСНЕННЯ ІНШИХ ВИДІВ ДЕРЖАВНОГО КОНТРОЛЮ ПІД ЧАС ПЕРЕМІЩЕННЯ ТОВАРІВ

Яцків І. І., студентка

(Науковий керівник – к.ю.н., доцент Прокопенко В. В.)

(Національний університет “Одеська юридична академія”, м. Одеса)

Відповідно до ч. 1 ст. 318 МК України митному контролю підлягають усі товари, транспортні засоби комерційного призначення, які переміщуються через митний кордон України. Окремі товари можуть підлягати й іншим видам державного контролю, зокрема санітарно-епідеміологічному,

ветеринарно-санітарному, фітосанітарному, екологічному та радіологічному. Відповідно до ч. 4 ст. 319 МК України контроль за переміщенням через митний кордон України окремих видів товарів, що проводиться іншими державними органами, здійснюється за принципом “єдиного вікна”, який полягає у тому, що всі документи і відомості, необхідні для виконання митного контролю та митного оформлення, а також інших видів державного контролю, подаються і вводяться в систему один раз і з використанням єдиного каналу.

Порядок здійснення цих видів контролю за принципом “єдиного вікна” врегульовано постановою Кабінету Міністрів України від 25.05.2016 р. № 364 та застосовується з моменту впровадження спеціального програмного забезпечення. Порядок передбачає, що органи доходів і зборів взаємодіють з державними органами уповноваженими здійснювати відповідні види контролю із застосуванням інформаційно-телекомунікаційної системи органів доходів і зборів.

У разі ввезення товарів до інформаційної системи заносяться скановані копії документів, необхідних для здійснення відповідного виду контролю. Система перевіряє електронний цифровий підпис посадової особи підприємства та у разі позитивного результату такої перевірки зберігає отримані повідомлення і документи, інформує відповідний орган про їх надходження. Уповноважена посадова особа протягом 4 робочих годин з моменту отримання через електронного повідомлення і сканованих документів приймає рішення про: 1) завершення відповідного виду державного контролю; 2) відмову в завершенні здійснення контролю; 3) необхідність проведення огляду товарів; 4) необхідність проведення огляду товарів та відбору зразків; 5) необхідність проведення додаткової обробки товарів; 6) необхідність повернення вантажу за межі митної території України; 7) необхідність знищення вантажу.

Відповідне рішення має бути прийнято і внесено до системи протягом 4 робочих годин, а якщо цього здійснено не буде, система автоматично формує рішення про здійснення відповідного виду державного контролю, яке є підставою для завершення митного контролю та митного оформлення товарів, що переміщуються через митний кордон України. В цьому положенні застосовано принцип мовчазної згоди, згідно з яким, якщо орган не приймає рішення у встановлений строк, вважається, що він визнає право особи або погоджується з її позицією стосовно кваліфікації фактичних обставин справи. В такому випадку можлива як бездіяльність органу, упущення строків, так і свідоме пропущення строків, коли орган не вбачає необхідності проведення додаткових заходів.

Застосування принципу “єдиного вікна” при здійсненні інших видів контролю дозволяє прискорити проведення митного контролю та оформлення, відтак після спливання 4 робочих годин (у робочий час) рішення щодо здійснення цих видів контролю має бути прийнято. У таких умовах взаємодії органи, уповноважені здійснювати інші види контролю не можуть зволікати встановленими строками.

Але впровадження та практика реалізація принципу “єдиного вікна” виявили низку факторів, які знижують його ефективність. По-перше, максимальна ефективність принципу “єдиного вікна” досягається у разі застосування самих передових інформаційних і комунікаційних технологій, функціонування електронного документообігу. В Україні, наразі, через брак бюджетних коштів повільно проходить оснащення органів доходів і зборів необхідним обладнанням, не всюди ще забезпечено наявність спеціального програмного забезпечення. Документообіг в системі органів доходів і зборів можна вважати електронним, а між органами доходів і зборів та іншими органами, зокрема тими, що здійснюють інші види контролю є симбіозом електронного з паперовим.

По-друге, відсутність адаптації спеціальних нормативно-правових актів, які визначають засади і порядок здійснення органами інших видів контролю до положень чинного МК України, постанови Кабінету Міністрів України від 25.05.2016 р. № 364, що є наслідком нехтування ними під час здійсненні інших видів контролю. Відповідно до цього практика діяльності органів, уповноважених здійснювати інші види контролю полягає у прийнятті рішень про необхідність проведення огляду товарів та відбору зразків, які потребують додаткового часу.

Проблеми, що виникають при запровадженні та застосуванні принципу “єдиного вікна” пов’язані з безсистемним реформуванням, зміни стосуються лише окремих питань здійснення державної митної справи, а тому не можуть бути реалізовані на практиці.

Таким чином принцип “єдиного вікна” забезпечує практичну реалізацію спрощення митних процедур, зменшення часу їх здійснення та досягається упорядкування митних формальностей. Застосування принципу “єдиного вікна” під час здійсненні інших видів контролю удосконалює взаємодію органів доходів і зборів з органами уповноваженими здійснювати ці види контролю. Проте практика реалізації цього принципу показує необхідність належного правового регулювання взаємодії та здійснення інших видів контролю, а також якісного сучасного інформаційно-технологічного забезпечення та обладнання.

ПРАВОВІ АСПЕКТИ ВИЗНАЧЕННЯ СТРУКТУРИ ПРАВОВОГО СТАТУСУ ПОСАДОВИХ ОСІБ МИТНИХ ОРГАНІВ, ЩО БЕРУТЬ УЧАСТЬ У ПРОВАДЖЕННІ У СПРАВАХ ПРО ПОРУШЕННЯ МИТНИХ ПРАВИЛ

Бульбук Ю. В., студент

(Науковий керівник – к.ю.н., доцент Ліпинський В. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Вивчення категорії правового статусу посадової особи митних органів, як учасника провадження у справах про порушення митних правил полягає у визначенні його змісту і структури, характеристики правової природи та особливостей.

Більшість наукових праць щодо з'ясування суті правового статусу належить представникам теорії права. О. В. Зайчук та Н. М. Оніщенко вказують, що правовий статус – це система законодавчо встановлених та гарантованих державою прав, свобод, законних інтересів та обов'язків, суб'єкта суспільних відносин.

А. М. Колодій та А. Ю. Олійник визначають такі елементи структури правового статусу: статусні правові норми і правові відносини; суб'єктивні права, свободи і юридичні обов'язки; громадянство; правові принципи і юридичні гарантії; законні інтереси; правосуб'єктність; юридична відповідальність. Деякі автори у якості елементів правового статусу розглядають правове зобов'язання, законність, правопорядок, правосвідомість, гуманізм, справедливість [1].

Особливістю правового статусу посадових осіб митних органів, що беруть участь у провадженнях у справах про порушення митних правил є структура, яка включає такі елементи: 1) правові норми; 2) права, свободи, законні інтереси та обов'язки; 3) правосуб'єктність як основа (передумова) правового статусу; 4) громадянство; 5) принципи, гарантії прав і свобод; б) юридична відповідальність;

Права у структурі правового статусу в загальнотеоретичному визначенні – це формально визначені та юридично гарантовані можливості користуватися соціальними благами і реалізувати суб'єктивні інтереси [2]. Зокрема, право складати протокол про порушення митних правил відповідно до ст. 490 МКУ надано посадовим особам: 1) які відповідно до посадових інструкцій уповноважені здійснювати митний контроль, митне оформлення і пропуск товарів, транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України і які безпосередньо виявили порушення митних правил; 2) які згідно з посадовими обов'язками мають таке право; 3) які уповноважені керівником центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну податкову і митну політику, або керівником митниці. Ч. 3 ст. 501 МКУ закріплює права представника митних органів у справах про порушення митних органів: право ознайомлюватися з документами, долученими до справи, робити з них витяги або знімати копії, одержувати копії рішень, постанов, ухвал суду, брати участь у судових засіданнях, подавати докази, брати участь у дослідженні доказів, ставити запитання іншим особам, які беруть участь у справі, заявляти клопотання та відводи, давати усні та письмові пояснення суду, подавати свої доводи, міркування щодо питань, які виникають під час судового розгляду, і заперечення проти клопотань, доводів і міркувань інших осіб, які беруть участь у справі, ознайомлюватися з журналом судового засідання, знімати з нього копії та подавати письмові зауваження з приводу його неправильності чи неповноти, прослуховувати запис фіксування судового засідання технічними засобами, робити з нього копії, подавати письмові зауваження з приводу його неправильності чи неповноти, оскаржувати рішення, постанови і ухвали суду, користуватися іншими процесуальними правами, встановленими законом [3].

Обов'язок – це встановлена законом міра належної, суспільної-необхідної поведінки у сфері митних правовідносин. Юридичний обов'язок у сфері митних правовідносин спирається на державний примус та юридичну відповідальність. Він забезпечує порядок і тісно пов'язаний із правами, бо норма права передбачає як можливу, так і належну поведінку [2]. Відповідно до ст. 489 Митного кодексу України посадова особа при розгляді справи про порушення митних правил зобов'язана з'ясувати: чи було вчинено адміністративне правопорушення, чи винна дана особа в його вчиненні, чи підлягає вона адміністративній відповідальності, чи є обставини, що пом'якшують та/або обтяжують відповідальність, чи є підстави для звільнення особи, що вчинила правопорушення, від адміністративної відповідальності, а також з'ясувати інші обставини, що мають значення для правильного вирішення справи [3].

Потрібно акцентувати увагу на тому, що серед учених-адміністративістів немає єдиної думки щодо кількості і конкретних складових, які характеризують адміністративно-правовий статус суб'єктів правовідносин.

На нашу думку, основоположними складовими, які характеризують правовий статус посадових осіб митних органів, що беруть участь в провадженні у справах про порушення митних правил є їх права та обов'язки.

Список використаних джерел:

1. Гумін О. М. Адміністративно-правовий статус особи: поняття та структура / О. М. Гумін, Є. В. Пряхін // Наше право. – 2014. – №5. – С. 32–36.
2. Федотова І. О. Теоретичні аспекти визначення змісту та елементів правового статусу суб'єктів митних правовідносин / І. О. Федотова. // Вісник Академії митної служби України. – 2012. – №1. – С. 7–12.
3. Митний кодекс України № 4495-VI від 13.03.2012 р.

ОСОБЛИВОСТІ РЕГУЛЮВАННЯ ПРАЦІ ДЕРЖАВНИХ СЛУЖБОВЦІВ В УКРАЇНІ

Васюта Т. О., студент

(Науковий керівник – к.держ.упр., доцент Виноградова Н. Л.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

1 травня 2016 р. набув чинності новий Закон України “Про державну службу” [1], прийнятий Верховною Радою України ще 10 грудня 2015 р. Відповідно до цього нормативно-правового акта, державний службовець – це громадянин України, який займає посаду державної служби в органі державної влади, іншому державному органі, його апараті (секретаріаті), одержує заробітну плату за рахунок коштів державного бюджету та здійснює встановлені для цієї посади повноваження, безпосередньо пов'язані з виконанням завдань і функцій такого державного органу, а також дотримується принципів державної служби.

Навіть із цієї законодавчо визначеної дефініції видно, що державні службовці – це особлива категорія найманих працівників, адже вони ви-

ступають основним засобом практичної реалізації завдань і функцій держави, забезпечують функціонування її структур, створюють умови для нормальної життєдіяльності суспільства і людини [2, 7]. Також специфічний статус службовців у трудовому праві зумовлений їх владною діяльністю, яка наділяє цю категорію суб'єктів відповідними організаційно-розпорядчими повноваженнями та можливістю застосовувати заходи державного примусу.

Однак, незважаючи на особливе положення державних службовців порівняно з іншими категоріями працівників, держслужбовці є найманими працівниками, які виконують державні функції. Виникнення, зміна й припинення відносин державної служби здійснюються відповідно до чинних правових приписів, які, хоча й мають державно-правовий та адміністративно-правовий характер, у той же час належать до трудового права. Як приклад, громадянин приймається на державну службу на умовах трудового договору, що укладається в порядку встановленому трудовим законодавством. Державні службовці входять у штат державного органу, виконують трудову функцію за певною посадою, професією або спеціальністю відповідної кваліфікації, підпорядковуються правилам внутрішнього трудового розпорядку, що існують в цьому органі. Тобто після призначення на посаду у державних службовців виникають трудові правовідносини, на які поширюється законодавство про працю.

Ці висновки підтверджуються і відповідними нормами проекту Трудового кодексу № 1658 (від 27.12.2014 р.), що 5 листопада 2015 р. прийнятий у першому читанні Верховною Радою України. Ч. 2 ст. 5 цього нормативного акту визначає, що стосовно державних службовців “можуть встановлюватися особливості застосування трудового законодавства” [3]. Тобто трудове законодавство розповсюджується на цю категорію суб'єктів, однак окремі аспекти їхньої праці можуть врегульовуватись спеціальними нормативними актами.

Загалом, особливості трудових відносин державних службовців зумовлені: 1) порядком прийняття на державну службу й просуванням по ній; 2) кваліфікаційними вимогами до осіб, які претендують на зайняття посад у державній службі; 3) чітко визначеним у нормативних актах колом прав та обов'язків; 4) обмеженнями, пов'язаними із проходженням державної служби; 5) гарантіями служби; 6) порядком притягнення до дисциплінарній відповідальності; 7) підставами припинення державної служби [4, 88].

Також слід зазначити, що службово-трудова діяльність регулюється за допомогою правових норм матеріального та процесуального характеру. У матеріальних нормах відображуються положення щодо соціально-правового статусу державного службовця та особливостей його реалізації, способів заміщення посад, випробувального терміну та його строків, особливостей проведення атестації працівників, забезпечення службової дисципліни, умов службової діяльності, підстав припинення державної служби тощо. Водночас процесуальні норми є своєрідними провідниками у

практичну площину діяльності державних службовців і чітко вказують на конкретні процедури та порядок реалізації відповідної матеріальної норми. Зокрема, вони встановлюють: організаційно-правовий порядок вступу на державну службу та визначають, які саме процедури для цього необхідно пройти; складові елементи процедури проведення атестації; порядок та особливості присвоєння спеціальних звань та рангів; особливості процедури притягнення державного службовця до дисциплінарної та матеріальної відповідальності; порядок та особливості звільнення службовця. Саме завдяки тісному взаємозв'язку та взаємодії матеріальних та процесуальних норм та відповідному їх закріпленню у нормативно-правових актах здійснюється правове регулювання праці державних службовців [5, 90]. Це можливо за умови гармонійного співіснування кодифікованого законодавства про працю та спеціального, для відповідної сфери, нормативного акта – Закону України “Про державну службу”, що дасть змогу остаточно визначити правовий статус державного службовця як суб’єкта трудового права.

Отже, особливості правового регламентування праці державних службовців зумовлені специфікою їх професійної діяльності, пов’язаної з реалізацією функцій держави, а також важливістю і складністю завдань, що стоять перед державною службою. При розгляді правового статусу державних службовців важливо керуватись загальними ознаками суб’єктів трудового права. Адже саме трудова правосуб’єктність наділяє громадянина правовими засобами захисту його приватних інтересів, суб’єктивних прав у процесі трудової діяльності – чим забезпечується конституційне положення щодо пріоритету прав та інтересів громадянина, яке поширюється і на правове становище державних службовців.

Список використаних джерел:

1. Про державну службу [Електрон. ресурс] : Закон України від 10.12.2015 р. № 889-VIII. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/889-19/page?text=%EА%E0%F0>
2. Греков І. П. Особливості правового регулювання праці державних службовців: дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.05 / І. П. Греков ; Національний ун-т внутрішніх справ. – Х., 2003. – 19 с.
3. Проект Трудового кодексу України [Електрон. ресурс] : Закон України (реєстраційний № 1658, текст законопроекту від 20.05.2015 р.). – Режим доступу : http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=53221
4. Слюсар А. М. Особливості трудових відносин державних службовців / А. М. Слюсар // Проблеми законності. – Х. : Нац. юрид. акад. України ім. Ярослава Мудрого, 2010. – Вип. 108. – С. 83–89.
5. Клемпарський М. М. Правове забезпечення статусу державних службовців як суб’єктів трудового права: стан, проблеми, перспективи [Електронний ресурс] / М. М. Клемпарський // Європейські перспективи. – 2012. – № 3 (3). – С. 87–93. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/evpe_2012_3%283%29__18

ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ ПРОФЕСІЙНОЇ КОМПЕТЕНТНОСТІ ПОСАДОВИХ ОСІБ ОРГАНІВ ДОХОДІВ І ЗБОРІВ В УМОВАХ НОВОГО ЗАКОНОДАВСТВА ПРО ДЕРЖАВНУ СЛУЖБУ

Мельник Ю. С., аспірант

(Науковий керівник – д.ю.н., професор Рябченко О. П.)

(Університет Державної фіскальної служби України, м. Ірпінь)

Реформування інституту державної служби в цілому та підвищення рівня професійної компетенції державних службовців зокрема є невід'ємною складовою заходів з проведення адміністративної реформи в Україні, що спрямовані на створення ефективної системи державних органів.

Зазначене стосується й органів Державної фіскальної служби України. Адже створення та функціонування ефективної системи підвищення рівня професійної компетентності посадових осіб органів доходів і зборів забезпечуватиме високий рівень професіоналізму державних службовців та обумовлюватиме динамічний розвиток ДФС, підвищення ефективності реалізації функцій та покладених на службу завдань.

Так, в сучасних умовах існують проблеми, що пов'язані:

– з неузгодженістю окремих правових норм з питань підвищення рівня професійної компетенції державних службовців вимогам нового законодавства про державну службу;

– з потребою у побудові мобільної, більш гнучкої моделі підвищення кваліфікації посадових осіб органів ДФС, орієнтованої на динамічні зміни у спеціальному законодавстві та розвитку служби в цілому;

– з необхідністю модифікації навчальних програм, насамперед, професійних програм підвищення кваліфікації державних службовців, з урахуванням потреб служби та вимог посади, а також реального рівня підготовки посадової особи та попереднього досвіду;

– з недостатнім рівнем застосування новітніх форм навчання та інформаційних ресурсів у системі підвищення кваліфікації посадових осіб органів ДФС.

Становлення та розвиток державної служби в Україні поставили завдання формування належного правового забезпечення підвищення рівня професійної компетентності державних службовців.

Новий Закон України “Про державну службу” № 889-VIII від 10.12.2015 р. (далі – Закон України № 889-VIII) дає визначення терміну “професійна компетентність” як: здатність особи в межах визначених за посадою повноважень застосовувати спеціальні знання, уміння та навички, виявляти відповідні моральні та ділові якості для належного виконання встановлених завдань і обов'язків, навчання, професійного та особистісного розвитку.

Зазначимо, що ст. 48 Закону України № 889-VIII передбачає підвищення рівня професійної компетентності державних службовців шляхом

професійного навчання через систему підготовки, перепідготовки, спеціалізації та підвищення кваліфікації державних службовців і посадових осіб місцевого самоврядування.

Положення “Про систему підготовки, спеціалізації та підвищення кваліфікації державних службовців і посадових осіб місцевого самоврядування” затверджене Постановою Кабінету Міністрів України № 564 від 07.07.2010 р., дає визначення поняттю “підвищення кваліфікації державних службовців і посадових осіб місцевого самоврядування” як: “навчання з метою оновлення та набуття умінь, знань, навичок і здатності виконувати завдання та обов’язки, необхідні для провадження професійної діяльності на державній службі та на службі в органах місцевого самоврядування” та затверджує види підвищення кваліфікації державних службовців: навчання за професійними програмами підвищення кваліфікації, тематичні постійно діючі семінари, спеціалізовані короткострокові навчальні курси, тематичні короткострокові семінари, зокрема тренінги, стажування, самостійне навчання (самоосвіта), щорічний Всеукраїнський конкурс “Кращий державний службовець”.

Зміст даного положення дозволяє зробити висновок про існування двох форм підвищення рівня професійної компетентності: 1) шляхом професійного навчання – підготовки, спеціалізації та підвищення кваліфікації; 2) за допомогою інших форм, що відносяться до післядипломної освіти.

Відповідно до наказу ДФС України від 02 квітня 2015 р. № 236 “Про затвердження Положення про систему підвищення рівня професійної компетентності посадових осіб органів ДФС” підвищення професійної компетентності органів ДФС – це навчання з метою оновлення та набуття знань, умінь, навичок і здатності виконувати завдання та обов’язки, необхідні для впровадження професійної діяльності.

З метою забезпечення випереджувального характеру навчання з орієнтацією на сучасні і зростаючі вимоги до професійної підготовки підвищення кваліфікації працівників органів ДФС у 2017 р. організовується відповідно до щорічного Плану підвищення рівня професійної компетентності працівників органів ДФС на 2017 р.

Згідно з Планом підвищення кваліфікації, у тому числі спеціальна та спеціалізована підготовка працівників органів ДФС здійснюється на базі: Інституту підвищення кваліфікації керівних кадрів Національної академії державного управління при Президентові України, Національного агентства України з питань державної служби, Навчально-методичного центру Держфінмоніторингу України та його регіональних відділень, Департаменту спеціалізованої підготовки та кінологічного забезпечення ДФС, Всеукраїнського центру підвищення кваліфікації державних службовців і посадових осіб місцевого самоврядування, Центру перепідготовки та підвищення кваліфікації працівників юстиції Міністерства юстиції України тощо.

Л. Стельмащук слушно вважає, що із набуттям чинності Закону України № 889-VIII з’явилася юридична підстава розглядати державну службу

як специфічну професійну діяльність. Цей вид діяльності є професією для державного службовця, а отже, вимагає певної кваліфікації й отримання спеціальної освіти [1, 5–6].

За таких умов професійна підготовка державних службовців набуває особливого значення. Водночас чимало питань щодо її організації досі є не врегульованими. Так, К. Г. Сидорова наводить неузгодженості нормативно-правових актів з чинним Законом України № 889-VIII [2].

По-перше, викликає певні запитання положення п.8 ст. 48 досліджуваного закону, що стосуються такої форми підвищення професійної компетенції державних службовців як стажування. Дані норми не корелюються з положеннями інших нормативно-правових актів у сфері підвищення рівня професійної компетенції державних службовців, оскільки останні не приведені у відповідність до положень даного закону.

Наприклад, не співвідносяться між собою вимоги про строк підвищення кваліфікації державних службовців з відривом від служби у даному Законі та Положенні “Про систему підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації державних службовців і посадових осіб місцевого самоврядування” від 07.07.2010 р. В останньому документі відповідно до п. 8 підвищення кваліфікації з відривом від служби обмежується чотирма тижнями, а в новому Законі України “Про державну службу” та новому Порядку стажування державних службовців, затвердженого Наказом Нацдержслужби України № 48 від 03.03.2016 р., стажування державних службовців проводиться з відривом від служби строком від одного до шести місяців.

Оскільки стажування відповідно до чинної нормативно-правової бази визнається складовою підвищення кваліфікації, то у даному випадку виникає колізія: мінімальний строк стажування може дорівнювати максимальному періоду підвищення кваліфікації. Таким чином, Положення “Про систему підготовки, спеціалізації та підвищення кваліфікації державних службовців” потребує внесення змін в частині збільшення строків підвищення кваліфікації з відривом від служби до 6 місяців в Законі України “Про державну службу”.

По-друге, не достатньо зрозумілою виглядає й п. 9 ст. 48 Закону України № 889-VIII щодо можливості стажування фахівців з числа молоді, які не перебувають на посадах державної служби, строком до шести місяців. Тут знову стає можливою подвійна інтерпретації норми закону.

Не менш важливою ланкою у підготовці державних службовців є самоосвіта. Відповідно до Закону України “Про освіту” № 1060-XII від 23.05.1991 р., самоосвіта є одним із основних структурних компонентів освіти в Україні, що має відносну самостійність та завершеність і тому потребує особливих форм організації, змістового наповнення, етапів становлення та перебігу.

Своєчасно виходить Розпорядження Кабінету Міністрів України “Про схвалення Концепції реформування системи підвищення кваліфікації державних службовців, посадових осіб місцевого самоврядування та депутатів

місцевих рад” №1198-р від 28.11.2011 р. Новим є те, що самоосвіта державних службовців безпосередньо пов’язується із самостійним навчанням, навчанням безпосередньо в державному органі, на робочому місці.

Професійне навчання без відриву від роботи – це один з основних видів підвищення кваліфікації з метою безперервного систематичного поповнення знань, умінь і навичок, набутих державними службовцями у навчальних закладах під час підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації. Форми професійного навчання працівників визначені в ст. 7 Законі України “Про професійний розвиток працівників” № 4312-VI від 12.01.2012 р.

На нашу думку в сучасних умовах необхідне раціональне поєднання та вдосконалення функціонування очної та дистанційної форм навчання. Підставою для цього є законодавчі та нормативні документи, які були прийняті в останній час: Указ Президента України від 01.02.2012 р. №45/2012 “Про стратегію державної кадрової політики на 2012–2020 роки”, Наказ Міністерства освіти і науки України від 25.04.2013 №466 “Про затвердження Положення про дистанційне навчання” (zareestrovano в Міністерстві юстиції України 30.04.2013 р. за №703/23235).

Не менш важливим і актуальним є принцип становлення правових наслідків для осіб, що пройшли підвищення кваліфікації. Цей принцип знаходить вираження у взаємозв’язку результатів навчання в тій або іншій формі й просуванні по службі.

Відповідно до п. 10 аб. 6 Положення “Про затвердження Положення про систему підготовки, спеціалізації та підвищення кваліфікації державних службовців і посадових осіб місцевого самоврядування” № 564 від 07.07.2010 р., навчання за програмами тематичних постійно діючих семінарів, тематичних короткострокових семінарів, тренінгів та отримання сертифіката про підвищення кваліфікації будуть враховуватися державним службовцям під час оцінювання службової діяльності та призначення на вищу посаду.

Підсумовуючи зазначимо, що система чинних нормативно-правових актів України щодо рівня професійної компетенції державних службовців має істотний рівень розпорошеності пов’язаної з постійним адміністративним реформуванням. Такий масив нормативної бази та несистемне реформування засад державної служби в цілому призводить до неузгодженості та заплутаності у застосуванні нормативно-правової бази у сфері професійної підготовки кадрів для державної служби, в тому числі й для органів доходів і зборів.

Ми погоджуємося з думкою А. О. Аганіна для вирішення вказаних проблем, варто здійснити систематизацію всієї сукупності норм про підвищення рівня професійної компетенції державних службовців [3].

Вважаємо, що ключовим моментом у реформуванні законодавчої бази з питань професійного навчання державних службовців є потреба розробки та прийняття окремого Закону України “Про систему професійного навчання державних службовців та посадових осіб місцевого самоврядування в Україні” з визначенням усього комплексу питань функціонування цієї

системи, у тому числі визначення форм, строків, основних періодів навчання (професіоналізації) протягом проходження кар'єри.

Таким чином, дослідження національного законодавства з зазначених питань та врахування наукових розробок з даної проблематики дозволяє окреслити й виділити основні напрями вдосконалення законодавчого забезпечення реформування системи професійного навчання як державних службовців в цілому, так і посадових осіб органів доходів і зборів.

Список використаних джерел:

1. Інституційне забезпечення кадрової політики у публічному управлінні: місія, роль та місце Національної академії державного управління при Президенті України : наук. доп. / авт. кол.: Ю. В. Ковбасюк, А. І. Семенченко, Ю. П. Сурмін та ін. ; за заг. ред. Ю. В. Ковбасюка. – К. : НАДУ, 2015. – 160 с.

2. Сидорова К. Г. Деякі аспекти удосконалення нормативно-правового регулювання підготовки та перепідготовки державних службовців в Україні на сучасному етапі / К. Г. Сидорова // Інвестиції: практика та досвід, 2013. – № 21. – С. 148–152.

3. Аганіна А. О. Система законодавства з питань підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації державних службовців: узагальнений аналіз / А. О. Аганіна // Юридичний науковий електронний журнал. – 2014. – № 2. – С. 38–41.

СУДОВО-ЕКОНОМІЧНА ЕКСПЕРТИЗА ТА КРИМІНАЛІСТИЧНА ДІАГНОСТИКА ЯК ЗАСОБИ ФОРМУВАННЯ ДОКАЗІВ У ПРОВАДЖЕННЯХ ЩОДО ЕКОНОМІЧНИХ ЗЛОЧИНІВ

Маковецький М. В., студент

(Науковий керівник – д.ю.н., професор Тертишник В. М.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Актуальність теми зумовлюється тим, що за сучасних умов судово-правової реформи протидія економічній злочинності недостатньо ефективна, що обумовлено як недоліками доказового права так і науковим забезпеченням розслідування таких злочинів, на що звертають увагу дослідники [1–5]. Залишається недостатньо висвітленою проблема використання правоохоронними органами спеціальних знань і такої їх форми як призначення та проведення судових економічних експертиз.

Дослідження інформації в галузі економіки завжди потребує застосування широкого арсеналу економічних знань. Економічну інформацію розуміють як сукупність кількісних даних, тобто показників, що характеризують господарську діяльність підприємств, установ, організацій [1, 23]. Такі дані можуть мати оперативно-розшукове, криміналістичне та доказове значення.

В економічній інформації криміналістику цікавлять, насамперед, кількісні дані, що мають вираз у цифровому значенні (показники), та відомості

управлінського характеру, які вказують на регулювання діяльністю з реалізації господарських відносин. Саме тому, наголошуючи на важливості використання допомоги спеціалістів в галузі економічних знань при розслідуванні злочинів в сфері економіки, І. Я. Фрідман та Ю. С. Сушко підкресливали, що спеціалісти в галузі економіки в змозі виявляти порушення правил ведення бухгалтерського обліку, контролю, застосування нормативів, методики ціноутворення, порядку кредитування, приватизації тощо з тим, щоб звернути увагу оперативних працівників, слідчого, прокурора, суду для наступного впровадження відповідних заходів [2, 129].

Сутність процесу криміналістичної діагностики полягає в тому, щоб на основі розпізнання об'єкта, подібного до вже відомого, і виокремлення його з числа інших подібних, прийти до кінцевого визначення як об'єкта діагностики, його властивостей, станів, змін та зв'язків з навколишнім середовищем [3, 29].

Особливістю економічних злочинів є те, що під час їх вчинення використовуються легальні економічні інститути. Ця інституційна особливість економічних злочинів обумовлює специфічність їх слідів, які використовуються як джерела доказів під час розслідування. На відміну від традиційних корисливих злочинів проти власності, для яких характерні сліди рук, взуття тощо, економічні злочини залишають сліди у вигляді інформації про певні акти економічної діяльності, яка фіксується у різного роду документах. Поточна економічна інформація узагальнює в собі результати виробничої і фінансово-господарської діяльності підприємства та його виробничих одиниць у системі бухгалтерського обліку безперервно за звітними періодами протягом календарного року.

З криміналістичної точки зору документи розглядаються насамперед як ефективний слідосприймаючий матеріал, котрий має велике значення як джерело доказів при розслідуванні різноманітних економічних злочинів [4, 96–98].

Професійна діяльність експерта-економіста як фахівця полягає у проведенні дослідження в різноманітних сферах фінансової та господарської діяльності. Висновок експерта-бухгалтера відрізняється від інших джерел доказів тим, що в його основі лежать спеціальні бухгалтерські пізнання. Як зазначає В. М. Тертишник стосовно використання висновку, він не є обов'язковим для особи, що здійснює дізнання, слідчого, прокурора і суду, однак, незгода їх з висновком повинний бути мотивована [5].

Отже, економічні злочини як корисливі діяння, вчинені особами з використанням легальних форм господарської діяльності чи повноважень по контролю за цією діяльністю, мають специфічний механізм утворення слідів. Матеріали документального і фактичного контролю суб'єкта господарювання використовуються правоохоронним органом як підстави порушення кримінальної справи, якщо в них знайшли відображення ознаки економічного злочину. Під час досудового розслідування найбільш поширеною формою використання таких знань є призначення судово-економічної експертизи.

Використання криміналістичної діагностики в судово-економічній експертизі зумовлено її методологією. Зокрема, застосування методу порівняння дозволяє визначити відхилення у веденні документації та прослідити хід злочинної діяльності до моменту її початку.

Список використаних джерел:

1. Софілканич О. В. Актуальні проблеми судово-економічної експертизи у кримінальних провадженнях про економічні злочини / Софілканич О. В.
2. Фрідман І. Я. Про розширення можливостей застосування економічних знань при розслідуванні злочинів в сфері економіки / І. Я. Фрідман, Ю. С. Сушко // Вісник Дніпропетровського ун-ту. Правознавство. – 1995. – Вип. 2. – С. 129.
3. Корухов Ю. Г. Криминалистическая диагностика при расследовании преступлений : науч.-практ. пособие. – М. : НОРМА 1998. – 314 с.
4. Волобуєв А. Ф. Проблеми методики розслідування розкрадань майна в сфері підприємництва / Волобуєв А. Ф. – Х. : Вид-во Ун-ту внутр. справ, 2000.
5. Тертышник В. М. Научно-практический комментарий к Уголовно-процессуальному кодексу Украины / Тертышник В. М. – 2-е изд., перераб. и доп. – Х. : Арсис, 1999. – С. 321.

Секція 5. Інформаційно-технічне забезпечення захисту економічних інтересів держави

АНАЛІЗ АВТОМАТИЗОВАНИХ СИСТЕМ У КОНТЕКСТІ ПРОЕКТУВАННЯ СИСТЕМИ ПІДТРИМКИ ПРИЙНЯТТЯ РІШЕНЬ ПІД ЧАС СКЛАДАННЯ МАРШРУТУ КУР'ЄРСЬКОЇ ДОСТАВКИ

Шандуренко Р. В., студент

(Науковий керівник – к.т.н., доцент Смоктей К. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Вибір оптимального маршруту є актуальною проблемою для задач, пов'язаних з логістикою. Безумовно, побудувати маршрут дозволяє спеціальне програмне забезпечення, яке на основі введених даних буде оптимальний маршрут за обраним критерієм (мінімізація часу, довжини шляху, ціни тощо).

Проведено аналіз існуючого українського та закордонного програмного забезпечення АВМ Rinkai, Муравьяная логистика, Zig-Zag, Логистика развоза, SystemGroup. Планирование маршрутов для складання маршрутів по критеріям наявності веб- та мобільних додатків, можливості відстеження пересування вантажу, наявності додаткових можливостей для аналітики, експорту даних та інтеграції з іншими додатками, багатofакторності вхідних даних, а також, за наявності, ціною користування. Результат аналізу наведено в табл. 1.

Таблиця 1

Аналіз автоматизованих систем пошуку маршруту доставки вантажу

Назва критеріїв	АВМ Rinkai	Муравьяная логистика	Zig-Zag	Логистика развоза	System Group
Наявність веб- та мобільних додатків	+	+	+	+	+
Відстеження вантажу (трекінг)	+	+	+	-	+
Аналітика маршруту	+	-	+	+	+
Експорт/імпорт даних	+	+	+	+	+
Інтеграція з іншим ПЗ	+	+	-	+	+
Багатофакторні обмеження	+	+	+	+	+
Ціна	За запитом	Безкоштовний або 35–745 долл.	Умовно безкоштовний	Від 14 000 грн.	За запитом

Всі системи, які аналізувалися, мають веб- та мобільні додатки, що полегшують їх користування (трекінг, аналіз даних, додаткові модулі). Також, кожна система враховує різноманітні фактори для побудови маршруту, такі

як час, габаритні параметри, швидкісний фактор, витрати палива тощо. Система “Логістика развоза” виявилась без можливості трекінгу вантажу, що є значним недоліком при порівнянні з іншим ПЗ. Для користування усіма можливостями автоматизованих систем, що порівнюються, потрібно придбати або саму програму, або річний пакет, або додаткові модулі.

Але, згідно проведеного аналізу, у кожній з розглянутих систем немає можливості врахування обов’язкових точок додаткового завантаження (проміжні пункти, де відбувається додаткове завантаження) для подальшої можливості доставки у визначені місця. Тому актуальною є задача розробки системи підтримки прийняття рішень при складанні маршруту кур’єрської доставки з врахуванням обов’язкових точок дозавантаження, яка збільшить ефективність планування маршруту доставки.

Для реалізації відповідної системи підтримки прийняття рішень при складанні маршруту кур’єрської доставки у вигляді веб-додатку вибрано веб-сервер Apache 2.0, мову програмування PHP і JavaScript, реляційну СУБД MySQL.

Список використаних джерел:

1. Управління транспортом, транспортна логістика, TMS система – ABM Rinkai [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.tms.abmcloud.com/>
2. Мурашина логістика – онлайн сервіс для автоматизації транспортної логістики, розрахунок оптимальних маршрутів доставки [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://www.ant-logistics.com/features.html>
3. Zig-Zag: Оптимізація транспортної логістики [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.zig-zag.org/>
4. Автоматизація розвезення. Розрахунок маршрутів для доставки товарів вчасно та з мінімальними витратами [Електронний ресурс] // Режим доступу : <http://www.logist-1.ru/>
5. Рішення з планування маршрутів доставки, вантажоперевезень і рейсів у TMS-системі Logist.UA [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.systemgroup.com.ua/ru/content/planirovanie-marshrutov>

ОЦІНКА РІВНЯ ГОТОВНОСТІ ІНТЕГРОВАНОЇ СИСТЕМИ ІЗ ХМАРНИМ СЕРВІСОМ

Зайчук К. Д., студент,

Мініч Г. С., студент

(Науковий керівник – к.е.н., доцент Смоктьїй К. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

На сьогоднішній день загальною тенденцією розвитку ІТ сфери є трансформація обчислювального ресурсу в хмарні утворення.

У недавньому звіті IBM було зазначено, що “Хмара – це нова модель споживання та постачання для багатьох ІТ-сервісів, в яких користувач бачить тільки сервіс, і йому не потрібно нічого знати про технології або реалізації”. Відомі наступні три типи моделей хмарних утворень: програмне забезпечення як послуга Software-as-a-Service Cloud (SaaS Cloud), плат-

форма як послуга Platform-as-a-Service Cloud (PaaS Cloud) і інфраструктура як послуга Infrastructure-as-a-Service Cloud (IaaS Cloud).

Концепція SaaS Cloud надає різноманітні ринкові послуги, включаючи офісні послуги, веб-пошту та доступ до баз даних. Кінцеві користувачі можуть отримати доступ до служби через Інтернет.

Обираючи PaaS Cloud, споживачі можуть розміщувати додатки на платформах, які включають програмне забезпечення, необхідне для розміщення розроблених додатків. Для цього типу сервісу споживач не може контролювати базову інфраструктуру, але має контроль над розгорнутими додатками відповідної конфігурації.

Сервісна інфраструктура IaaS Cloud надає споживачам можливість використовувати процеси обробки, зберігання, мережі та інші фундаментальні ресурси. Споживач має зберігати дані, застосовувати і запускати довільне програмне забезпечення, таке як операційні системи і додатки. Споживачеві не потрібно контролювати і управляти базовою інфраструктурою, але він контролює операційну систему, додатки, сховища і мережеві компоненти [1].

Актуальною проблемою для SaaS Cloud, PaaS Cloud, IaaS Cloud є забезпечення рівня функціональної готовності, який визначається значенням стаціонарного коефіцієнта готовності. На рис. 1, 2 представлені структурна схема надійності (ССН) відповідного модельного ряду хмарних утворювань з урахуванням доступу до їхнього ресурсу та граф марківської моделі готовності (ММГ) модуля живлення IaaS Cloud.



Рис. 1. ССН модельного ряду хмарних утворювань

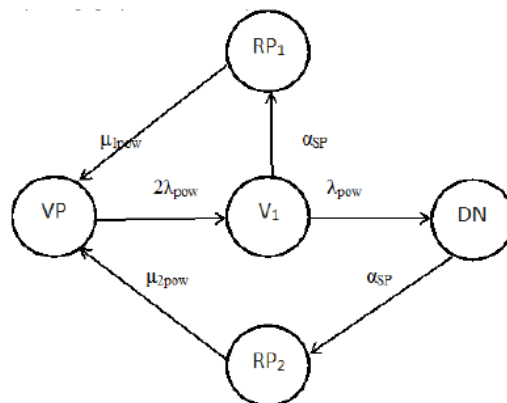


Рис. 2. Граф ММГ модуля живлення IaaS Cloud

Для представленого графу переходів (рис.2) у відповідності з вхідними даними було визначено значення стаціонарного коефіцієнта готовності (СКГ) у відповідності зі співвідношенням $K_T(t) = PVP(t) + PV1(t)$. За результатами моделювання з використанням інструментарію Maple ,екї отримано наступні дані: СКГ відповідає значенню 0,9999, а граничний час функціонування складає біля 8 годин. Запропонований апарат марківського моделювання у подальшому доцільно застосовувати для обґрунтування рівня доступності SaaS Cloud, PaaS Cloud та IaaS Cloud.

Список використаних джерел:

1. Khandakar Entenam Unayes Ahmed, Mark A Gregory Integrating Wireless Sensor Networks with Cloud Computing [Електронний ресурс]URL: https://www.researchgate.net/publication/220963345_Integrating_Wireless_Sensor_Networks_with_Cloud_Computing (Дата звернення 27.03.2017).

МОДЕЛЬ РЕЙТИНГОВОЇ ОЦІНКИ ЛІТЕРАТУРИ З УРАХУВАННЯМ ІНДИВІДУАЛЬНИХ ПЕРЕВАГ ЧИТАЧА

Водолазкий А. І., студент

(Науковий керівник – к.е.н., доцент Смоктей К. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Зазвичай пошук літератури здійснюється за допомогою інтернету, до свідку знайомих, родичів, друзів та багатьма різноманітними способами. Але ці способи не забезпечують високої ефективності пошуку та витрачають багато часу. Тому актуальною є проблема синтезу системи підтримки прийняття рішень підбору рекомендованої літератури з урахуванням індивідуальних переваг читача, яка базується на відповідній моделі рейтингової оцінки літератури.

Для розрахунку рейтингової оцінки літератури з урахуванням індивідуальних переваг читача використаємо наступні критерії: рейтинг читачів книги, інтерес, що викликає книга (базується на кількості виставлених оцінок), жанр книги.

Визначимо рейтинг читачів книги R

$$R = \frac{\sum_{i=1}^P OP_i}{P}, \quad (1)$$

де P – кількість оцінок книги; OP_i – оцінка i -го читача, $OP_i \in [0; 1]$, $R \in [0; 1]$.

Визначимо максимальну кількість оцінок KP_{\max} серед зареєстрованих книг:

$$KP_{\max} = \max_{j \in \overline{1, n}} (KP_j), \quad (2)$$

де KP_j – кількість оцінок j -ої книги, $KP_j \geq 0$, $j = \overline{1, n}$, n – кількість зареєстрованих книг.

Фактор інтересу до j -ої книги розрахуємо використовуючи кількість оцінок, яку отримала книга:

$$KPE_j = \frac{KP_j}{KP_{\max}}, \quad (3)$$

де KP_j – кількість оцінок j -ої книги, $KP_j \geq 0$; KP_{\max} - максимальна кількість оцінок серед зареєстрованих книг, $KPE_j \in [0; 1]$, $j = \overline{1, n}$, n – кількість зареєстрованих книг.

Нехай читач визначить для кожного жанру літератури індивідуальний коефіцієнт переваг, що дасть можливість упорядкувати жанри в персональному пріоритеті:

$$Z_1 \leq \dots \leq Z_l \leq \dots \leq Z_m, \quad (4)$$

де Z_l – персональний пріоритет читача l -го жанру літератури, $Z_l \in [0; 1]$, $l = \overline{1, m}$, m – кількість жанрів.

Визначимо фактор жанру j -ої книги як

$$KZ_j = \max_{Z_l \in E_j} (Z_l), \quad (5)$$

де E_j – множина жанрів літератури для j -ої книги, Z_l – персональний пріоритет читача l -го жанру, $Z_l \in [0; 1]$, $l = \overline{1, m}$, m – кількість жанрів, $j = \overline{1, n}$, n – кількість зареєстрованих книг, $KZ_j \in [0; 1]$.

Згідно (1)-(5) формалізуємо модель рейтингової оцінки RO літератури з урахуванням індивідуальних переваг читача .

$$RO = \lambda_1 \times R + \lambda_2 \times KPE_j + \lambda_3 \times KZ_j, \quad (6)$$

де λ_i – оцінка користувача важливості i -го фактору, $\lambda_i \in [0; 1]$, $\sum_{i=1}^3 \lambda_i = 1$, $i = \overline{1, 3}$, $R, KPE_j, KZ_j \in [0; 1]$.

Для апробації моделі (6) в системі підтримки прийняття рішень підбору рекомендованої літератури з урахуванням індивідуальних переваг читача була обрана об'єктно-орієнтована мова програмування Swift, що входить до інтегрованого середовища розробки програмного забезпечення Xcode, СУБД Realm для мобільних баз даних на операційних системах iOS та Android, що дозволило синтезувати відповідну систему, адаптовану для використання на мобільних телефонах та планшетах.

МОДЕЛЮВАННЯ РЕЙТИНГУ АВТОМОБІЛІВ, ЩО БУЛИ В ЕКСПЛУАТАЦІЇ

Карабаза А. Ю., студент

(Науковий керівник – к.е.н., доцент Смоктій К. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Використання інтернету для ведення бізнесу суттєво підвищила можливості та шанси на успіх нових учасників ринку, розширила територіальні межі ведення бізнесу в умовах експлуатації якісної, надійної та ефективної інформаційної системи. Незважаючи на те, що механізми купівлі та продажу автомобілів не змінюються вже впродовж десятиліть, основним напрямом підвищення ефективності відповідного бізнесу є оптимізація взаємодії з клієнтами, надання їм систем підтримки прийняття рішень (СППР) на корпоративних порталах, що допомагає зробити оптимальний вибір. Однією зі складових СППР для компаній, що надають послуги з купівлі та продажу автомобілів, є визначення рейтингу відповідних автомобілів на основі об'єктивних характеристик, що дозволяє впорядковувати пропозиції клієнту та здійснити оптимальний вибір [1].

Розвинемо модель визначення рейтингу автомобілів [1] за рахунок додавання нових факторів. Таких як кількість переглядів автомобіля, оцінки стану автомобіля, фактору довіри продавцю.

Отже, розширена модель буде мати наступний вигляд:

$$R = \sum_{i=1}^9 e_i \times F_i, \quad (1)$$

де: e_i – експертна оцінка важливості i -го фактору, $e_i \in [0; 1]$, $\sum_{i=1}^9 e_i = 1$,

$i = \overline{1,9}$; F_1 – значення фактору оцінки вартості, $F_1 \in [0; 1]$; F_2 – значення фактору оцінки марки автомобіля, $F_2 \in [0; 1]$; F_3 – значення фактору оцінки моделі, $F_3 \in [0; 1]$; F_4 – значення фактору оцінки коробки передач, $F_4 \in [0; 1]$; F_5 – значення фактору оцінки додаткових пристроїв, $F_5 \in [0; 1]$; F_6 – значення фактору оцінки пробігу, $F_6 \in [0; 1]$; F_7 – значення фактору оцінки кількості переглядів, $F_7 \in [0; 1]$; F_8 – значення фактору оцінки стану автомобіля, $F_8 \in [0; 1]$; F_9 – значення фактору довіри продавцю, $F_9 \in [0; 1]$.

Фактор оцінки кількості переглядів F_7 для i -го автомобіля визначимо як:

$$F_7 = \frac{P_i}{P_{\max}}, \quad (2)$$

де P_i – кількість переглядів i -го автомобіля; P_{\max} – максимальна кількість переглядів автомобіля, $0 \leq P_i \leq P_{\max}$, $F_7 \in [0; 1]$, $i = \overline{1,p}$; p – кількість автомобілів.

З (2) випливає, що $F_7 \rightarrow 1$, якщо $P_i \rightarrow P_{\max}$, та, відповідно, $F_7 \rightarrow 0$, якщо $P_i \rightarrow 0$. Як наслідок, чим вище кількість переглядів, тим вище значення фактору оцінки вартості F_7 , тобто при однакових інших характеристиках, рейтинг автомобіля з більшою кількістю переглядів буде вищий.

Фактор оцінки стану автомобіля F_8 розраховується наступним чином:

$$F_8 = 0.2 \times R, \quad (3)$$

де R – значення оцінки стану автомобіля, що визначається продавцем, $R \in [0; 5]$, $F_8 \in [0; 1]$.

Фактор довіри продавцю автомобіля F_9 розраховується експертним шляхом на основі відгуків, коментарів та оцінок продавця іншими користувачами системи, $F_9 \in [0; 1]$.

Запропонована модель (1–3) забезпечує розрахунок рейтингової оцінки R автомобіля, використовуючи об'єктивні характеристики, що дозволяє клієнтові впорядковувати результат пошуку та реалізувати оптимальний вибір.

Список використаних джерел:

1. Смоктій К. В. Модель визначення рейтингу автомобілів, що були в експлуатації / К. В. Смоктій, А. Ю. Карабаза // Світова торгівля і захист національних інтересів в умовах глобалізації: правове, соціально-економічне та інформаційно-технічне забезпечення : матеріали міжнародної науково-практичної конференції : у 2-х т. – Т. 2. – Дніпропетровськ : Університет митної справи та фінансів, 2016. – С. 248–249.

АНАЛІЗ КРИТЕРІЇВ ЧАСУ ТА ОБ'ЄМУ ДЛЯ ОЦІНКИ СКЛАДНОСТІ АЛГОРИТМІВ

Афанасьєв А. А., студент

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

У сучасному світі жодна сфера діяльності людини не може обійтись без передових технологій. Інформаційні системи, що забезпечують збирання, пошук, оброблення та пересилання інформації, мають працювати швидко та надійно. Усі етапи роботи таких систем, а також швидкість та надійність, перш за все забезпечуються за допомогою алгоритмів. Алгоритм - це зрозуміла і чітка послідовність дій, записаних мовою програмування, вірно визначена обчислювальна процедура, на вхід якої подається деяка величина, а результатом виконання якої є вихідна величина. Це система правил виконання процесу, яка досягає поставленої мети за скінченний час.

Оскільки алгоритми є невід'ємною частиною будь-якої інформаційної системи, програмування їх згідно критеріїв – перший крок до створення

програмного продукту, який дозволить швидко та без збоїв виконувати поставлені задачі. Існують наступні критерії оцінки складності алгоритмів, які треба враховувати під час програмування:

- час, за який виконується алгоритм – один з найважливіших критеріїв. Більшість сучасних алгоритмів є досить складними, адже виконують об'ємні розрахунки, тому для працездатності інформаційної системи швидкість роботи усіх послідовностей дій має вирішальне значення. Слід зазначити, що алгоритм є правильним лише тоді, коли він є кінцевим, тобто виконується за конкретний час без виникнення зациклення.

- об'єм оперативної пам'яті, що необхідний для виконання алгоритму – важлива умова, адже вона впливає на працездатність комп'ютера, на якому працює інформаційна система. Цей критерій пов'язаний з попереднім, адже при використуванні більшого об'єму оперативної пам'яті час виконання алгоритму зменшується. Протилежна ситуація виникає при меншому об'ємі.

- об'єм вхідних даних – критерій, який також впливає на час виконання алгоритму. Залежно від об'єму вхідних даних швидкість роботи програми може змінюватися. При цьому, дві різних послідовності дій, що виконують спільну задачу з однаковими вхідними даними, можуть вести розрахунок за різний час.

- кількість елементарних дій, що виконуються в алгоритмі. Залежно від кількості циклів, можливих рекурсій алгоритму чи будь-яких інших дій можливо оцінити складність розробленої послідовності кроків.

- масовість алгоритму – критерій, який здатний оцінити, наскільки універсальною є розроблена послідовність дій. Якщо алгоритм здатний виконувати розрахунок для різних типів вхідних даних, це сприяє зменшенню загального об'єму програмного коду.

- людський критерій – визначає складність алгоритму з точки зору програміста, що працює з ним. На перший погляд, цей критерій не є досить важливим, але в будь-якій інформаційній системі, над створенням якої працює декілька розробників, читабельність коду нерідко має вирішальне значення. При роботі в колективі необхідно програмувати алгоритми, які зрозумілі кожному з розробників.

Двома найважливішими та взаємопов'язаними критеріями є час виконання алгоритму та об'єм пам'яті, необхідний для його функціонування. Багато алгоритмів пропонують вибір між обсягом пам'яті і швидкістю. Завдання можна вирішити швидко, використовуючи великий обсяг пам'яті, або повільніше, займаючи менший обсяг. З цієї залежності виникає ідея об'ємно-часової складності. При такому підході алгоритм оцінюється, як з точки зору швидкості виконання, так і з точки зору спожитої пам'яті. При порівнянні різних алгоритмів важливо знати, як їх складність залежить від обсягу вхідних даних. Припустимо, при сортуванні одним методом обробка тисячі чисел займає 1 секунду, а обробка мільйона чисел – 10. При використанні іншого алгоритму може знадобитися 2 і 5 секунд відповідно. В

таких умовах не можна впевнено сказати, який алгоритм краще. У загальному випадку складність алгоритму можна оцінити за порядком величини. Алгоритм має складність $O(f(n))$, якщо при збільшенні розмірності вхідних даних N , час виконання алгоритму зростає з тією ж швидкістю, що і функція $f(N)$. Якщо одна процедура викликає іншу, то необхідно більш ретельно оцінити складність останньої. Якщо в ній виконується певне число інструкцій (наприклад, друкування на екрані), то на оцінку складності це практично не впливає. Якщо ж в викликається процедурі виконується $O(N)$ кроків, то функція може значно ускладнити алгоритм. Якщо ж процедура викликається всередині циклу, то вплив може бути набагато більше.

Метою подальших досліджень є детальний розгляд та обґрунтування існуючих критеріїв оцінки складності алгоритмів, а також створення автоматизованої системи, що дозволить проаналізувати вказаний алгоритм за всіма критеріями. Створення такої системи дозволить розробнику контролювати якість, працездатність, надійність та швидкість розроблених програм.

ЗАСТОСУВАННЯ ГЕНЕТИЧНОГО АЛГОРИТМУ В ЗАДАЧАХ ОПТИМАЛЬНОГО ПОШУКУ

Дяченко О. О., студент

(Науковий керівник – Костенко В. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Генетичний алгоритм (ГА) є потужним інструментом для еволюційного вирішення складних завдань.

Генетичний алгоритм – це стохастичний пошуковий алгоритм, який ітеративно трансформує безліч математичних об'єктів (популяцію), що представляють собою кодоване рішення деякої задачі. З кожним об'єктом (хромосомою) зв'язується оцінка якості виконання завдання, на підставі якого виконується селекція, що імітує процес природного відбору за Дарвіном. Відібрана популяція нащадки піддаються операції схрещування і мутація, що імітує генетичний процес передачі і перетворення спадкової інформації. Ітерації тривають до отримання прийнятної якості рішення. Таким чином, ГА спирається на сучасні представлення про механізми еволюції і генетики.

Еволюція – це процес постійної оптимізації біологічних видів. Природний відбір гарантує, що найбільш пристосовані особини дадуть досить велику кількість нащадків, а завдяки генетичному спадкуванню ми можемо бути упевнені, що частина нащадків не тільки збереже високу пристосованість батьків, але буде мати і деякі нові властивості. Якщо ці нові властивості виявляються корисними, то з великою імовірністю вони перейдуть і в наступне покоління. Таким чином, відбувається нагромадження корисних якостей і поступове підвищення пристосованості біологічного виду в цілому. Знаючи, як вирішується задача оптимізації видів у природі, ми тепер застосуємо схожий метод для рішення різних реальних задач.

Задачі оптимізації – найбільш розповсюджений і важливий для практики клас задач. Їх приходиться вирішувати кожному з нас або в побуті, розподіляючи свій час між різними справами, або на роботі, домагаючись максимальної швидкості роботи програми чи максимальної прибутковості компанії - у залежності від посади. Серед цих задач є розв'язувані простим шляхом, але є і такі, точне рішення яких знайти практично неможливо.

Відомо два основні шляхи рішення таких задач – переборний та градієнтний.

Переборний метод є найпростішим. Для пошуку оптимального рішення (максимум цільової функції) потрібно послідовно обчислити значення функції у всіх точках. Недоліком є велика кількість обчислень.

Іншим способом є градієнтний спуск. Обираємо випадкові значення параметрів, а потім значення поступово змінюють, досягаючи найбільшої швидкості зросту цільової функції. Алгоритм може зупинитись, досягнувши локального максимуму. Градієнтні методи швидкі, але не гарантують оптимального рішення (оскільки цільова функція має декілька максимумів).

Генетичний алгоритм уявляє собою комбінацію переборного та градієнтного методів. Механізми кросоверу (схрещування) та мутації реалізують переборну частину, а відбір кращих рішень - градієнтний спуск.

Сучасна обчислювальна техніка дозволяє моделювати різноманітні складні об'єкти і процеси. Однак чим складніше об'єкт, тим важче вирішити завдання оптимізації, ідентифікації і синтезу.

Генетичний алгоритм може працювати з будь-якими функціями: розривними, що не мають похідних, цілочисельними, в задачах з обмеженнями і без обмежень, при будь-якому розмірі простору пошуку. Така універсальність призвела до того, що генетичний алгоритм в даний час широко застосовується в різних областях науки і техніки.

У завданнях оптимізації простір пошуку може бути практично безмежним, тому неможливо довести, що знайдене за допомогою ГА рішення є найкращим. Однак такий доказ зазвичай і не потрібно, важливо лише, щоб знайдене рішення в достатній мірі задовольняв сенс розв'язуваної задачі. Тому кажуть, що за допомогою ГА можливо отримати квазіоптимальні рішення.

Тобто, якщо на деякій множині задана складна функція від декількох змінних, тоді генетичний алгоритм є програмою, яка за зрозумілий час знаходить точку, де значення функції знаходиться достатньо близько до максимально можливого значення. Обираючи прийнятний час розрахунку, отримуємо одне з кращих рішень, які можна отримати за цей час.

Генетичні алгоритми в різних формах застосовуються до вирішення багатьох наукових і технічних проблем.

Загальна задача пошуку квазіоптимального рішення в різних предметних областях отримує свою специфіку, тому конкретні сфери використання ГА дуже різноманітні. До них відносяться:

– аппроксімація функцій і регресійний аналіз;

- пошук найкоротших шляхів (завдання комівояжера);
- комбінаторная оптимізація;
- параметричеській дизайн;
- завдання розміщення і складання розкладів;
- завдання автоматичного програмування та тестування програм;
- технічне проектування.

У системах управління ГА використовується для:

- вибору структури і параметрів штучних нейронних мереж;
- оптимізація параметрів регуляторів (в тому числі – нейронних і нечітких);
- проектування мультиагентних систем і клітинних автоматів;
- оптимізація траєкторій робота, в тому числі навчання робота ходьби.

Отже, генетичні алгоритми є ефективною процедурою пошуку, що конкурує з іншими процедурами. Ефективність генетичних алгоритмів сильно залежить від таких деталей, як метод кодування рішень, операторів, налаштування параметрів, окремих критеріїв успіху.

СИСТЕМИ МОНІТОРИНГУ ТЕХНІЧНОГО СТАНУ ТРАНСПОРТНИХ СПОРУД

Горбач Д. П., студентка

(Науковий керівник – д.т.н., професор Волкова В. Є.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Штучні споруди – це інженерні споруди, призначені для руху транспортних засобів і пішоходів через природні та штучні перешкоди. Це різноманітні мости, шляхопроводи, естакади, віадуки, тунелі, наземні та підземні пішохідні переходи, наплавні мости та поромні переправи, розв'язки доріг, підпірні стінки, галереї, уловлювальні з'їзди, снігозахисні споруди, протилавинні і протисельові споруди тощо. Згідно цього визначення впливає, що штучні транспортні споруди відіграють важливе значення при розгляді дорожньої інфраструктури: з огляду як на окремо взяті міста, так і на інфраструктуру країни в цілому. З-поміж багатьох штучних транспортних споруд особливими властивостями та характеристиками визначаються саме мости, як найбільш відповідальна частина транспортної інфраструктури міста, що формує основні транспортні потоки.

Зважаючи на останні події, пов'язані з аварійним станом Шулявського шляхопроводу в м. Києві, що стався 27 лютого 2017 р., провідний акцент огляду технічного стану мостів має сенс зробити на столичні штучні транспортні споруди [1]. Нагляд за ними за їх технічним станом виконує Укравтодор [2], за даними якого в м. Києві на даний час функціонує більше 60 мостів та шляхопроводів, 8 мостових переходів через Дніпро та значна кількість місточків: пішохідних або автомобільних. Через брак статистичних та техніко-технологічних даних про кожний із мостів м. Києва важко одно-стайно стверджувати про рівень деградації та стомлюваності існуючих мо-

стів, їх нинішній стан та здатність до виконання задач, початково на них покладених, як на штучні транспортні споруди. Однак вже наявна у вільному доступі інформація [3] дає змогу побачити, що близько 80 % мостів м. Києва було побудовано у другій половині ХХ ст., у пост-воєнний період. Отже, вік цих мостів складає понад 50 років. Середній міжремонтний період мостів становить, в середньому, 20–25 років, а значить, майже всі мости м. Києва, збудовані до 2000 р., мали пройти не менше одного капітального ремонту, а деякі з них – зазнати серйозних перебудов та реконструювання. Дані щодо проведення робіт такого типу відсутні на компетентних джерелах, тобто робити певні висновки за цим параметром не видається можливим. Згідно з останніми свідченнями, наданими після часткового обвалу конструкцій карнизів Шулявського шляхопроводу, десять Київських мостів вважаються відносно придатними до експлуатації та потребують ремонту [4].

Враховуючи все вищенаведене, має місце зауваження про те, що мостова інфраструктура міста Києва потребує ретельних реконструкцій та удосконалень. Такі заходи з високим рівнем успішності проводяться в багатьох країнах пост-індустріального світу. Найбільше визнання сучасні методи відновлення та ремонту дорожніх мостів здобули у [5]:

1. Бельгії, де методи для класичного реконструювання мостів обираються спеціально створеними Дорожніми адміністраціями міст (SPW), однак виконання планів на державному рівні регулюється лише частково, надаючи інженерам-будівельникам приватних або державних установ певну свободу в обранні найбільш ефективних та економічно захищених шляхів подолання покладених на них проблем.

2. Данії, де програма реконструювання здійснюється виключно за проведенням попереднього публічно відкритого тендеру. Виконавці ремонтних робіт у Данії, на відміну від аналогічних установ Бельгії, не можуть ухилятися від чітко визначених державою стандартів, маючи перевагу лише в обранні безпосереднього графіку роботи, якщо він не суперечить державній директиві. На виконавця відновлювальних робіт додатково покладаються зобов'язаності з урегулювання питань, що виникають через перекриття мостів для користування на час проведення ремонтних дій: управління дорожнім рухом на визначеній території та внесення коректив до його функціонування.

3. Японії, де проводяться обов'язкові п'ятирічні перевірки Міністерства землі, інфраструктури та туризму MLIT, метою яких є визначення поточного стану мостів з метою покращення функціонування загальної інфраструктури. До складу комісії Міністерства входять спеціалісти з роботи Нової Технологічної Інформаційної Системи NETIS, яка збирає та оформлює базу даних щодо нових технологій та розробок спеціалістів, а також надає доступ до технічно-статистичних звітів.

До того ж, дані системи з високим ступенем ефективності використовуються у Китаї, Великобританії, у Сполучених Штатах Америки, в Австралії, країнах Південної Африки та у багатьох інших.

Підсумовуючи все вищесказане, можна стверджувати, що Україна має значний потенціал в мостобудуванні та мостовій інфраструктурі. Використовуючи успішний досвід міжнародного наукового товариства, можна не тільки з успіхом вводити в функціонування нові, але й відновлювати вже діючі мости, задля досягнення трьох основних принципів наукового підходу до успішного керування будь-якою господарсько-управлінською діяльністю: економічної ефективності, екологічної безпеки та суспільної результативності.

Список використаних джерел:

- [1] – <http://www.bbc.com/ukrainian/news-39110128>
- [2] – <http://ukravtodor.gov.ua/>
- [3] – https://uk.wikipedia.org/wiki/Перелік_мостів_Києва
- [4] – http://24tv.ua/chi_je_v_kiyevi_shhe_avariyni_mosty_n787677
- [5] – Pierre Gilles, “New Repair and Rehabilitation Methods For Road Bridges”: PIARC, 2015.

СИСТЕМА ЗАГАЛЬНОМІСЬКОГО УПРАВЛІННЯ ВАНТАЖНИМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

Горбач Д. П., студентка

(Науковий керівник – к.ф.-м.н., доцент Трофімов О. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Управління автомобільним вантажним транспортом (далі – УАВТ) – система методів та інструментів, призначена для вдосконалення безпеки й економічної ефективності використання вантажного автомобільного транспорту, а також для скорочення пов’язаних з ним екологічних проблем та покращення рівня міського життя. УАВТ стає вкрай необхідним, особливо в рамках сучасних міст і мегаполісів, де інші різновиди перевезень вантажів (наприклад, авіа-, морським, річковим, залізничним видами транспорту) не видаються можливими.

В управлінні автомобільним вантажним транспортом можуть використовуватися як інфраструктурні, так і не інфраструктурні заходи.

З-поміж низки підходів, що використовуються для ефективного управління автомобільними вантажними перевезеннями, особливу увагу приділяють системі циклів “Плануй–Роби–Перевірй–Дій” (з англ. “Plan-Do-Check-Act”, далі – PDCA), що часто застосовується для систем управління багатьма галузями. До першого пункту циклу “Плануй” відносяться, в першу чергу, збір необхідної інформації для подальшої розробки стратегії, визначення головних проблем УАВТ, постановка цілей та розробка планів для виконання намічених завдань. Серед проблем УАВТ окремо виділяються:

- затори на дорогах, їх перевантаженість і, як наслідок, швидке зниження якості дорожнього покриття;

- проблеми, пов'язані з екологічними забрудненнями та споживанням енергії;

- проблеми безпеки;

- збитки інфраструктурі, викликані вищезазначеним, тощо.

Друга стадія циклу PDCA “Роби” включає в себе розробку методів (підходів) та заходів, за допомогою яких буде виконуватися УАВТ. Під словом “підхід” в даному контексті слід розуміти тип стимулу або заохочення, що вводиться з метою вирішення певної проблеми, а під словом “захід” – конкретні дії, необхідні для вирішення даної проблеми, пов'язаної, в першу чергу, з перевезенням вантажів. Серед підходів найбільшою популярністю користуються наступні:

1. Інфраструктурний підхід – підхід, що базується на покращеннях саме дорожньої інфраструктури: будівництво нових та розвиток старих об'їзних кільцевих доріг, розвиток міських розподільчих вантажних центрів, створення та встановлення спеціальних вуличних навантажувальних споруд.

2. Регуляторний підхід – підхід, що включає в себе угруповання заходів з планування, ліцензування та регулювання землекористування, а також пов'язаних з ним питань: введення податків на паливо, а також так званого зонування для міських та міжміських логістичних перевезень, встановлення диференціювання паркування, регулювання норми викидів палива в атмосферу тощо.

3. Логістичний підхід – підхід, в основу якого покладено участь виключно (або переважно) суб'єктів: вантажних та логістичних підприємств. Головними для цього підходу будуть використання менших за габаритами вантажних автомобілів, покращення термінальних операцій та компетентності водіїв.

4. Кооперативний підхід – підхід, зосереджений на гармонізації відносин між приватним і державним секторами для досягнення взаємно ефективних і стійких результатів.

5. Технологічний підхід – підхід, що характеризується раціональними вдосконаленням вантажних автотранспортних засобів, використанням GPS і FTMS, реалізацією системи резервування місць паркування для вантажних автомобілів, а також наданням інформації про дорожній рух та затори в режимі реального часу.

6. Підхід поведінкових змін – підхід, в якому забезпечено соціальні зрушення в УАВТ та політика якого спрямована на власне неінфраструктурні зміни.

Третій щабель циклу PDCA “Перевірй” становлять польові дослідження, за результатами яких можна переходити на останню, заключну стадію “Дій”. Якщо система в результаті реальних випробувань довела свою життєздатність, її застосування є раціональним та виправданим; якщо ж результати виявилися нижчими ніж запланований рівень, має сенс знов повернутися на першу частину циклу “Плануй” і повторити його ще раз, на вже отриманому досвіді перерозподіливши пріоритетні напрямки УАВТ.

Враховуючи все вищезгадане, можна додати, що дана система управління виправдала себе в передових країнах з вантажних автоперевезень: Японії (префектура Осака), Великобританії (Лондон – Transport for London, Тайн-енд-Уир), США (штат Іллінойс, Нью-Йорк, Лос-Анджелес, Вашингтон), Франції (Париж, Ліон), Норвегії (Осло) та багатьох інших. Раціональне управління автомобільними вантажними перевезеннями гарантує безпеку, економічну ефективність та екологічну спрямованість перевезень – три основних напрямки орієнтування сучасних систем управління.

Список використаних джерел:

1. A Guide to Implement Road Freight Transport Management in urban environment: PIARC, 2014.
2. Theodor Gabriel Cranic, “City logistics”: CIRRELT. – 2008-25, 2008.

КЕРУВАННЯ СТРУКТУРАМИ ПАМ'ЯТІ СЕРВЕРУ ORACLE

Какадій В. В., студент

(Науковий керівник – к.т.н., доцент Кабак Л. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

На цей час в спеціалізованих інформаційних системах і також в інформаційній системі Фіскальної служби України використовуються для збереження та обробки інформації система управління базами (СУБД) даних яка заснована на сервері Oracle. Тому на швидкодію інформаційної системи фіскальної служби суттєво впливає налаштування параметрів серверів СУБД. Для вірного налаштування цих параметрів потрібно провести виявлення проблем продуктивності та налаштувати ключові параметри серверів [1].

В дійсний час проблема налаштування параметрів сервера не повністю автоматизована і проводиться за допомогою STATSPACK utility, version 10.2.0 [1] яка складається з командного файлу написаного на мові PL/SQL. Яка через деякий час запускається адміністратором серверу бази даних та заповнює статистичні таблиці продуктивності. Після чого адміністратор аналізує таблиці за допомогою утиліти Enterprise Manager змінює ті чи інші параметри конфігурації. Але існують недоліки цієї системи. По-перше параметрів дуже багато і адміністратору не зручно кожного разу звертатись до довідника. По-друге при збільшенні тих чи інших параметрів зменшуються інші параметри, тому що збільшується завантаження процесору та віртуальної пам'яті серверу, що може шкідливо вплинути на продуктивність системи [2].

Процес налаштування серверів баз даних включає в себе декілька основних етапів, які необхідно пройти, щоб виявити проблему та її причину, а також виправити причину та внести зміни до параметрів налаштування з метою локалізації та усунення проблеми продуктивності.

Впровадження інформаційних систем і технологій з метою оптимізації роботи сприяє формуванню ефективних методів і моделей налаштування серверів баз даних. Максимально можлива продуктивність СКБД Oracle може

бути забезпечена лише за умови постійного моніторингу та виявленню і ліквідації “вузьких місць”. Ефективне використання робочого часу адміністратора баз даних, регулярне і швидке налаштування серверу у відповідності до потреб конкретної системи може бути забезпечене системою налаштування продуктивності. Така система обов’язково має бути зручною в використанні для покращення процесу налаштування серверів адміністраторами [3].

Найвузкішим місцем у роботі любого серверу є запис та читання даних з жорсткого диску. Як що часто виконуються SQL запити які використовують агрегатні функції та операції об’єднання, перетину віднімання у сервера не вистачає оперативної пам’яті і він використовує для сортування тимчасовий табличний простір. Саме тому найважливішим з параметрів серверу є виділення достатньої пам’яті в SGA (системній глобальній області). Структурна схема SGA відображається на рис.1.

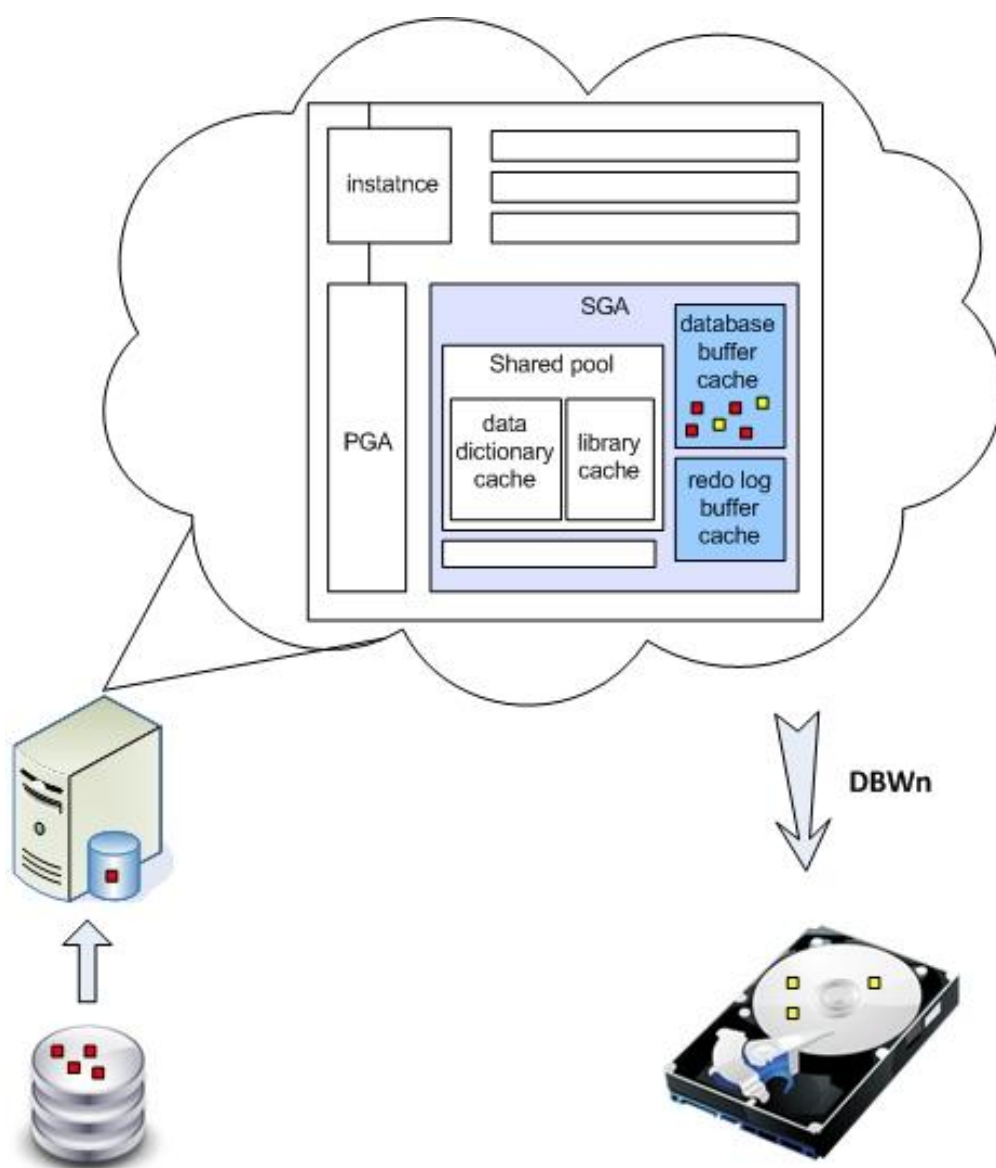


Рис. 1. Архітектура SGA

Адміністратор БД повинен постійно перевіряти процент влучень у кеш та якщо він більш ніж 95 відсотків, то налаштування серверу є вірним.

Для виявлення оптимальних параметрів потрібно провести дослідження роботи серверу та побудувати математичну модель, метою якої буде оптимальне налаштування параметрів Серверу Oracle.

Список використаних джерел:

1. Кабак Л. В. Методи й алгоритми оптимізації параметрів зберігання об'єктів баз даних / Кабак Л. В., Мороз Б. І., Трофімов А. В. // Системні технології. Регіональний міжвузівський збірник наукових праць. Вип. 2'(61). – Дніпропетровськ, 2009. – С. 103–111.

2. Кабак Л.В. Методи та модель системи підвищення продуктивності серверу ORACLE / Б. І. Мороз, Л. В. Кабак, О. Н. Молотков, О. В. Трофімов // Вісник Академії митної служби України. Серія технічні науки . – 2013 – № 2. – С. 33–42.

3. Кабак Л.В. Методи та моделі реплікації інформації в розподілених базах даних з урахуванням якісно-кількісних характеристик інформації / Кабак Л. В., Мороз Б. І., Буланій О. П. // Вісник Академії митної служби України. Серія “Технічні науки”. – 2010 – Вип. 2 (42). – С. 13–25.

СИСТЕМНИЙ ПІДХІД У ДОСЛІДЖЕННІ НАЦІОНАЛЬНИХ ЕКОНОМІЧНИХ ІНТЕРЕСІВ ЯК ЧИННИКА ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ДЕРЖАВИ

Ковтун М. О., студентка

(Науковий керівник – д.держ.упр., доцент Крушельницька Т. А.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Збалансована державна інформаційна політика України формується як складова частина її соціально-економічної політики. Формування та механізм захисту національних економічних інтересів визначають систему заходів державної політики, котрі охоплюють усі сфери національної економіки. Національні економічні інтереси в Україні залишаються недостатньо дослідженими та законодавчо не визначеними, а також відсутня системність гарантування й захисту державою національних економічних інтересів. Виходячи з цього дана тема потребує подальших досліджень.

Вагомий внесок у дослідження проблем забезпечення національних економічних інтересів зробили такі вчені як: Л. Абалкін, Б. Гершкович, Т. Гладун, В. Загашвілі та інші.

В Україні пріоритети національної безпеки законодавчо були задекларовані у Концепції (основі державної політики) національної безпеки України від 16 січня 1997 р. [1] У Концепції були окреслені національні інтереси і визначені як такі, що “відображають фундаментальні цінності та прагнення Українського народу, його потреби в гідних умовах життєдіяль-

ності, а також цивілізовані шляхи їх створення і способи задоволення”. Закон України “Про основи національної безпеки України” від 19 червня 2003 р. (зі змінами у 2013 р.) серед пріоритетних національних інтересів також визначає лише один в економічній сфері – “створення конкурентоспроможної, соціально орієнтованої ринкової економіки та забезпечення постійного зростання рівня життя і добробуту населення” [2].

З метою розвитку національних економічних інтересів потрібно:

1. Підвищити безпеку інформаційних систем, у тому числі, мережі зв'язку;
2. Інтенсифікувати розвиток вітчизняного виробництва апаратних і програмних засобів захисту інформації;
3. Забезпечити захист відомостей, які складають державну таємницю;
4. Розширювати міжнародне співробітництво держави у галузі розвитку і безпечного використання інформаційних ресурсів [3];

Отже, зміст категорії “національні економічні інтереси” постійно зазнає змін. Суспільство, як і його потреби, постійно зазнає змін, що свідчить про необхідність постійного дослідження економічних інтересів громадян, аналізу їх пріоритетності та актуальності [4]. Без новітньої надбудови національного інформаційного простору історичні перспективи суверенного існування України досить примарні [5]. Створення інформаційних технологій є одним з найбільш розвинених, динамічних, прибуткових й експансивних секторів економіки постіндустріальних країн. Головним призначенням інформаційних систем є забезпечення постійної і масової дії мікроекономічних механізмів від'ємного зворотного зв'язку через конкурентне змагання за найбільший особистий чи корпоративний прибуток. А головним наслідком є макроекономічна стабільність системи і водночас її оперативна чутливість до науково-технічного прогресу.

Список використаних джерел:

1. Концепція (основи державної політики) національної безпеки України // Голос України. – 1997. – 4 лютого.
2. Про основи національної безпеки України : Закон України // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2003. – № 39. – Ст. 351.
3. Користін, О. Є., Економічна безпека: навч. посіб. / О. Є. Користін, О. І. Барановський, Л. В. Герасименко, Л. М. Доля, О. М. Калюк та ін.; за ред. О. М. Джужі. – К. : Центр учбової літератури, 2012. – С. 24–31.
4. Уманців, Ю. Механізм економічної політики / Ю. Уманців, О. Міняйло, В. Косик. – Івано-Франківськ : Місто НВ, 2016. – С. 394–406.
5. Шевченко Л. С. Економічна безпека держави: сутність та напрями формування : монографія / Л. С. Шевченко, О. А. Гриценко, С. М. Макуха та ін.; за ред. д-ра екон. наук, професор Л. С. Шевченко. – Х. : Право // нове видання. – 2015. – С. 16–26.

ЗАПРОВАДЖЕННЯ ЛОГІСТИЧНИХ МЕТОДІВ У СИСТЕМІ УПРАВЛІННЯ ВАНТАЖНОЮ РОБОТОЮ В КОНТЕЙНЕРНОМУ ТЕРМІНАЛІ

Кущенко Є. С., аспірант

(Університету митної справи та фінансів, м. Дніпро)

На даний час відмічається суттєве збільшення обсягів міжнародних перевезень вантажів із застосуванням контейнерних технологій. У зв'язку з цим, проблема подальшого удосконалення технологій переробки контейнерів на основі логістичних підходів є надзвичайно актуальною.

В даній роботі розглянуто основні напрямки удосконалення системи управління функціонуванням одного з найбільш сучасних контейнерних терміналів "ТІС". Постійне інвестування і стабільна робота цього терміналу показує конкурентоспроможні результати по відношенню до інших портів. Перевалка контейнерів за 2015 рік склала 0,6 млн тонн. Про те аналіз перероблювальної спроможності причалу та потужності перевантажувальної техніки показав, що експлуатаційна продуктивність одного причального крану більше в 2,4 рази в порівнянні з обсягом переробки за 2015 рік. Для раціональної переробки контейнерів в оптимальній кількості необхідно організувати технологічний процес таким чином, щоб забезпечити в процесі переробки в портовій зоні:

- своєчасне прибуття автомобілів для перевантаження контейнерів;
- своєчасне подання документів для оформлення з боку компаній-перевізників;
- за рахунок резервування виключи затримки транспортних засобів на будь-яких ділянках процесу переробки контейнерів;
- забезпечити виконання всіх видів контролю паралельно з проведенням транспортних операцій.

Для виключення перебоїв в технологічному процесі переміщення контейнерів по території терміналу необхідно проводити у відповідність із програмою їх переробки. Такі технології мають широке застосування у всіх сучасних портах світу і допомагають стежити за переміщеннями вантажу.

У нашому випадку всі ділянки контейнерного терміналу повинні знаходитися в роботі для того, щоб отримати розрахункову експлуатаційну продуктивність. Для цього необхідно розмістити кожен транспортну одиницю на контейнерному терміналі таким чином, щоб не заважати роботі іншої техніки і технічних споруд. Склад транспортної техніки буде складатися тільки з робочих, які працюють і пересуваються в автоматичному режимі з відповідним програмним управлінням. Тому пропонується розподілити контейнерний термінал на сектори. Таким чином, вийде, що кожен сектор буде закріплений за певною транспортною одиницею і пересуватися по цьому сектору буде тільки вона.

Це дозволить, по-перше, знизити часові витрати на переміщення транспортних одиниць за межі закріпленого сектора, по-друге, вся транспортна

техніка буде працювати за певним маршрутом і затор при вантажно-розвантажувальних операціях буде виключений, по-третє, оператори завжди будуть мати повну інформацію де знаходиться вантажний автомобіль, і в якому стані (навантаженому або порожньому), і по-четверте, роботизована техніка у вигляді робочих дозволить заощадити фінансові ресурси.

Для функціонування даної системи управління необхідно створити єдиний центр в якому будуть знаходитися оператори. Місцезнаходження даного центру не прив'язане до території контейнерного терміналу, так як вся робота буде проводитися через комп'ютеризовану програму з можливістю роботи на будь-якій відстані.

Контейнерний термінал у вигляді секторів буде виглядати таким чином:

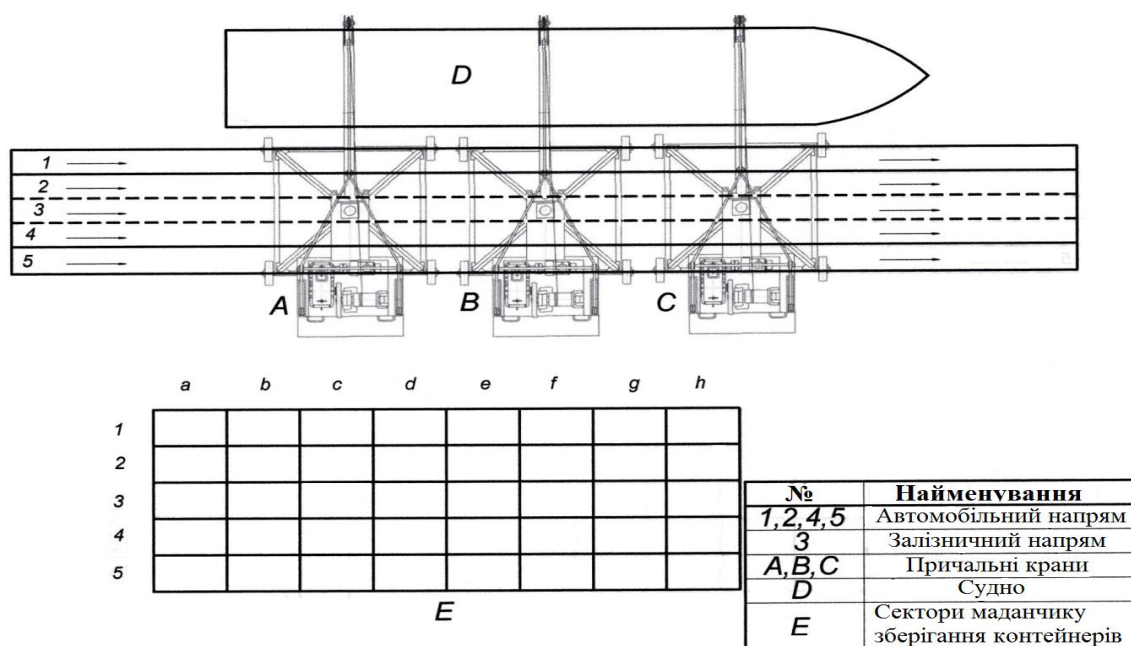


Рис 1. Контейнерний термінал з майданчиком зберігання контейнерів “Е” у вигляді секторів

На рис. 1 вказано маршрут руху транспортної техніки. В'їзд на перевантажувальний район буде одностороннім і позначений цифрами 1, 2, 3, 4, 5. Після завершення перевантажувальних робіт транспорт буде переміщатися на майданчик тимчасового зберігання на контейнерному терміналі або ж цілковито покидати територію порту.

Майданчик зберігання контейнерів позначений буквою “Е” і розбитий на сектори. Таким чином, рухаючись на об'єкт “Е”, транспортній одиниці буде доведений номер конкретного сектора, на якому вона повинна буде вивантажити контейнер, наприклад сектор “а4” або ж “f5”.

Виходячи з вищесказаного, можна зробити висновок, що головним завданням даної системи функціонування є чітка організація робочого процесу, з метою зменшення часових і фінансових витрат.

ЛЕГКЕ МЕТРО ЯК УСУНЕННЯ ЗАТОРІВ У ТРАНСПОРТНІЙ СИСТЕМІ

Лило С. В., студентка

(Науковий керівник – к.ф-м.н., доцент Трофімов О. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Темпи зростання автомобільного парку і відповідно розвитку транспортних технологій ускладнюють умови руху, виникають затори на міських і позаміських магістралях. Не так давно жителі України не відчували істотного впливу заторних явищ. Проте на сьогоднішній день збільшення автомобільного парку призвело до негативного впливу, вулиці що були збудовані ще в ХІХ століття не готові забезпечити номінальну пропускну здатність, внаслідок чого все частіше і частіше почали виникати затори.

За статистикою середня кількість автомобілів на тисячу українців вперше перевищила 200 одиниць, але знизився середній вік автопарку українців.

Нині на тисячу українців припадає 202 автомобіля. Лідером за рівнем автомобілізації став Київ, де на 1 тис. жителів припадає вже 353 автомобілі. Таким чином, Київ повільно наближається до гірших показників європейських країн, де аналогічний показник стартує з 400 одиниць.

Негативні наслідки заторів як явищ, що властиві дорожньому руху, як правило мають різноманітну природу. Серед них:

- ✓ втрата часу;
- ✓ затримка пасажирів у дорозі(призводить до запізнення, приносячи економічні збитки);
- ✓ перевитрати палива(питомий вжиток пального значно збільшується із-за холостого ходу);
- ✓ стрес і роздратування водіїв, що негативно впливають на емоційний стан і приводять до порушення;
- ✓ способи “об’їхати” затори створюють затори на сусідній вулиці, ти самим впливають на екологічну і економічну картину сусідніх районів;
- ✓ різке зниження пропускну здатності дороги;
- ✓ збільшення шуму;
- ✓ збільшення аварійності на дорогах;
- ✓ служби екстреної служби не можуть оперативна добратися до місця призначення.

Сучасні дослідження і досвід розвитку європейських міст показали, що збільшення кількості смуг для автотранспорту і автомобільних розв’язок не здатна повною мірою вирішити питання заторів. Єдиний спосіб позбавити від них велике місто – організувати громадський транспорт таким чином, щоб він був комфортним, практичним і ходив за розкладом, був транспортом “для всіх”, а не для якоїсь певної соціальної групи. Розв’язкам такого явища може стати вид альтернативного транспорту, такого як легке метро.

Легке метро (легкий метрополітен) – різновид легкорейкового транспорту, регулярний швидкісний позвучичний переважно наземний рейковий вид міського транспорту. Може займати пограничне положення з метротрамом.

У легкого метрополітену пасажиропотік не перевищує 15–25 тис. осіб на годину, лінії, як правило, розташовуються на поверхні або на естакадах і інколи мають невеликі тунельні ділянки (наприклад, на пересадкових вузлах, в центрі міста, на транспортних розв’язках), пересувний склад має габарити і маси менше залізничних, поїзди налічують 2–4 вагони, діаметр тунелів становить 4–5 метрів, в тунелях і над землею допустимі значні нахили і малі поворотні радіуси, платформи на станціях бувають завдовжки 50–90 метрів і шириною 5–8 метрів.

Потяги налічують два-чотири вагони, діаметр тунелів складає чотирьох п’ять метрів, у тунелях і над землею допустимі значні ухили і малі поворотні радіуси.

Лінії легкого метрополітену часто є такими, що підвозять до аеропортів або до станцій звичайного метрополітену і лише в невеликих містах складають основу міської транспортної системи. Повністю або переважно підземне легке метро може мати назву “міні-метро”.

Легке метро від традиційного метрополітену відрізняється, як правило, тим, що його лінії розташовуються переважно на поверхні або на естакадах, іноді вони мають невеликі тунельні ділянки (наприклад, на пересадочних вузлах, у центрі міста, на транспортних розв’язках).

Використання такого виду транспорту може вирішити не тільки проблему із запорами, а й покращити економіку. Адже будівництво наземних і надземних станцій і перегонів залізниць (найпростіших по конструкції) обходиться дешевше і займає менше часу в порівнянні з підземними. (За цінами 2016 р. вартість 1 км підземного тунелю метро, побудованого відкритим способом, становить приблизно 50 млн доларів, а 1 км тунелю, побудованого закритим способом, близько 70-80 млн доларів. Вартість же спорудження одного кілометра легкого метрополітену зазвичай становить 15–25 млн доларів).

Проте не варто забувати, що будь які нововведення повинні покращувати а не погіршувати сучасні реалії.

Список використаних джерел:

1. Вукан Вучик Пробки – хроническая болезнь городов / Вучик Вукан [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://expert.ru/news/3910-vukan-vuchik-na-made-in-kazan-probki-khronicheskaya-bolezn-gorodov.html>
2. Вукан Вучик Транспорт в городах, удобных для жизни / Вучик Вукан [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://bookmate.com/reader/liFxr50>

МОДЕРНІЗАЦІЯ ТРАНСПОРТНО-МИТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РИНКУ СКРАПЛЕНИХ ГАЗІВ В УКРАЇНІ

Мірошніченко С. В., студент

(Науковий керівник – д.ф-м.н., професор Пасічник А. М.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Досвід розвинутих країн та передових компаній показує, що логістика є стратегічним фактором успіху в сучасному бізнесі. Використання логістичного підходу в менеджменті є необхідною умовою підвищення конкурентоспроможності і ефективності господарювання

На сьогодні транспорт займає одне з головних місць серед факторів, що визначають ефективне функціонування економіки держави в цілому, так і конкретного регіону. Надійна транспортна інфраструктура забезпечує ефективне транспортне обслуговування вантажопотоків, що є однією з обов'язкових умов успішного функціонування та комплексного розвитку економіки регіонів

Економічна безпека будь-якої держави базується на максимальній автономії її діяльності із забезпечення стабільного функціонування національного господарства. Основною умовою цього стає забезпечення економіки різними видами ресурсів у достатньому обсягу.

Одними з найважливіших і найнеобхідніших для надійної роботи підприємств є енергетичні ресурси.

Стан регіональної транспортно-митної інфраструктури ринку скраплених газів України, характеризується нерівномірним регіональним розподілом з застарілими технічними і технологічними елементами та недостатнім рівнем взаємодії різних видів транспорту. Диспропорція між зростаючим попитом на логістичні послуги і наявною потужністю інфраструктури є причиною високих логістичних витрат. Одним із шляхів підвищення ефективності ринку скраплених газів є розбудова регіональної транспортно-логістичної інфраструктури в напрямку раціонального Використання та розподілу ресурсів, що є одним з основних питань в логістиці.

В даний час відсутня методика формування і модернізації логістичної транспортно-митної інфраструктури, в умовах конкурентної взаємодії різних видів транспорту, що враховує відмінності в рівні соціально-економічного розвитку окремих регіонів країни.

Український ринок скраплених газів розвивається швидкими темпами. З 2008 р. у зв'язку зі значним зростанням цін на бензин і дизельне паливо, частка скраплених газів на ринку моторного палива в Україні зросла з 671 тис. т. в 2008 році до 1115 тис. т. в 2016 р. В умовах зростаючого ринку спостерігається нестача потужностей для зберігання і перевантаження LPG. На сьогоднішній день обсяги зберігання на об'єктах логістичної інфраструктури становлять близько 30 % місячного споживання. Обмеженість в обсягах не дозволяє сформувати прийнятний запас. Фактично український ринок скраплених газів працює "з коліс", що в свою чергу збіль-

шує логістичні витрати в кінцевій ціні палива в середньому на 3–6 %, в порівнянні з бензинами і дизельним паливом

На основі дослідження ринку скраплених газів була розроблена методика, яка дозволяє враховувати існуючі відмінності в рівні розвитку регіонів. Розроблена методика дозволяє потенційним інвесторам приймати обґрунтоване рішення про розміщення елементів логістичної транспортно-інфраструктури відповідно до стратегічних цілей компанії і країни в цілому у сфері ефективного використання ресурсів і це першочергове завдання даної роботи.

На основі результатів розрахунку оптимальних місць розміщення LPG – терміналу визначено, що найбільш ефективно буде розмістити LPG – термінали в 2 місцях. В межах лівобережної частини Придніпров'я в районі міста Кам'янське, Дніпропетровської області . Перевагами вибору вище зазначеного місця є розвинута транспортна і промислова інфраструктура регіону. В межах міста проходить магістральна залізнична лінія Знам'янка – П'ятихатки – Дніпро. На території міста є ще декілька вантажопасажирських станцій: Баглий, Тритузна, Дніпродзержинськ,

Дніпродзержинськ – Лівобережний. що в перспективі може забезпечувати обробку близько 80 % доставки LPG на термінал, також проходить траса державного значення Бориспіль – Запоріжжя (Н - 08) який з'єднує з Дніпром (46 км), що є визначальним фактором в системі доставки вантажу в роздрібну мережу до кінцевого споживача з найбільш ефективним використання потужностей і переваг різних видів транспорту.

Також визначальним фактором розміщення LPG-терміналу в межах міста Кам'янське є наявність річкового порту. Що в найближчій перспективі може стати реальною альтернативою диверсифікації поставок з ближнього зарубіжжя, за допомогою перевезення LPG річковим і морським транспортом.

В межах правобережної частини Придніпров'я розрахункове місце співпало з LPG терміналом “Канатово”. В межах терміналу проходить магістральна залізнична лінія, що пов'язує м. Кропивницький і вузлову станцію Знам'янка, також проходять траса державного значення Київ – Знам'янка – Ізварино. Розбудова LPG терміналу “Канатово” є найбільш ефективним, оскільки збільшення резервуарного парку і перевантажувальних потужностей в уже діючому терміналі дозволить створити транспортно-логістичний комплекс, при мінімальному обсязі капітальних вкладень.

Таким чином, створення інфраструктури транспортно-логістичних комплексів, так званих “Хабів”, на ринку LPG, що динамічно змінюється, дасть змогу мінімізувати витрати на транспортування продукції в Придніпров'ї і створити необхідну транспортну інфраструктуру для забезпечення зростаючого ринку LPG.

ПОБУДОВИ МОДЕЛЕЙ ТА ФОРМУВАННЯ ВИМОГ ДО СИСТЕМ ПОШУКУ ІНФОРМАЦІЇ

Костенко Д. Є., старший викладач кафедри інформаційних систем та технологій

*(Науковий керівник – д.т.н., професор Мороз Б. І.)
(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)*

Якщо зважати на питання економічної безпеки, то основною відмінністю мережевих форм управління є тривалість зв'язків між агентами суб'єктів економічної діяльності (АСЕД) в єдиному інформаційному просторі. Чим більший час поширення інформації, тим вища ймовірність її старіння (через постійні зміни стану інформаційного простору).

Але за такого підходу абсолютно не враховується семантика інформації. Якщо немає єдиної термінології з урахуванням необхідних зв'язків – коефіцієнт інформаційної проникності середовища падає.

З кожним роком збільшується об'єм доступних користувачу масивів текстової інформації. Це сприяє більшій актуалізації задачі пошуку необхідних користувачу документів в таких масивах. Для вирішення подібних задач дуже часто використовуються різноманітні дуже елементарні тематичні класифікатори та рубрикатори, які дозволяють автоматично або вручну шукати документи в невеликій підмножині документної бази. Результат пошуку не завжди відповідає запиту.

У сучасних умовах створення та поширення інформаційно-комунікаційних технологій з'явилася можливість об'єднання всіх суб'єктів економічної діяльності в загальне інформаційне середовище, що потребує інтегрованого подання знань та використання спільної термінології всіма його суб'єктами. Базисом для цього є онтологічне подання знань.

В роботах Т. Грубера розглядалися різні аспекти взаємодії інтелектуальних систем між собою і з людиною. Інтелектуальними системами називаються програми, які моделюють деякі аспекти інтелектуальної діяльності людини. Звичайно, будь-яка програма займається таким моделюванням в тій чи іншій мірі, адже саме в цьому і полягає цінність комп'ютера для людини – комп'ютерна система дозволяє звільнити людину від виконання якоїсь однотипної діяльності. Ця діяльність може бути досить складною і вишуканою, але вона завжди однотипна. У цьому сенсі знання, які закладає в програму її творець (тобто алгоритм цієї програми), завжди статичні, вони не змінюються (звичайно, за винятком дуже конкретних знань, які ми називаємо "даними програми"). Інтелектуальна система в цьому сенсі більш універсальна – в ній знання про те, що треба робити в процесі виконання програми, не вшито в програму раз і назавжди, і може змінюватися. Якщо так, то ці знання необхідно передавати програмі як дані, тобто виникає необхідність їх опису та деталізації.

Онтологічне подання знань про суб'єкти економічної діяльності, що входять до складу економічної системи, дає змогу об'єднати інформаційні

ресурси однієї галузі або корпорації в єдиний інформаційний простір, знаннями якого можна спокійно користуватися.

У ряді випадків онтологія тлумачиться як явна специфікація концептуалізації, тобто абстрактного представлення предметної області, спільне розуміння певної сфери зацікавленості. Це угода про спільне використання понять, що містить засоби подання предметних знань.

Не зайвим буде нагадати, що формально онтологія складається з термінів, організованих у таксономію, їх визначень і атрибутів, а також пов'язаних з ними аксіом та правил виведення. Формальна модель онтології (O) – це упорядкована трійка елементів

$$O = \langle T, R, F \rangle,$$

де T – скінченна множина термінів предметної області, яку описує онтологія O ; R – скінченна множина відношень між термінами заданої предметної області; F – скінченна множина функцій інтерпретації, заданих на термінах і/або відношеннях онтології O .

Онтологія дає змогу подати поняття так, що вони стають придатними для машинної обробки. На формальному рівні онтологія складається з наборів понять і тверджень про ці поняття, на основі яких можна будувати класи, об'єкти, відношення, функції та теорії. Онтологія як зразок домовленості про семантику предметної області сприяє встановленню коректних зв'язків між значеннями елементів такої області, створюючи умови для їх спільного використання. Цим займається один з засобів проектування онтологій – онтологічний інжиніринг.

Важливо розуміти, що онтологія та її окремі складові є не тільки метою, але й засобом формування систем керування знаннями.

Моделі пошуку визначають міру відповідності між запитом та результатом. Взагалі, можна вивести загальну ідею: більший відсоток збігу між запитом та документом дає зрозуміти, що документ є більш відповідним до запиту користувача. Поняття “збіг” є багатоаспектним: включається термінологічна база, ключові поняття, співпадання предметних областей.

Проблема полягає в тому, щоб (використовуючи онтологічний підхід) зробити пошук динамічним, якісним та зручним для користувача. Для будь-якого типу запиту, що виникає в практичній діяльності, повинні бути знайдені адекватні знання в інформаційному просторі.

Список використаних джерел:

1. Башмаков А. И. Интеллектуальные информационные технологии / Башмаков А. И., Башмаков И. А. : учеб. пособие. – М. : Изд-во МГТУ им. Н. Э. Баумана, 2005. – 304 с.
2. Gruber T. R. The role of common ontology in achieving sharable, reusable knowledge bases / T. R. Gruber // Principles of Knowledge Representation and Reasoning. Proceedings of the Second International Conference, 1991. – P. 601–602.

АНАЛІЗ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ РУХОМ ПОТЯГІВ – ETCS

Осіпенко К. А., студентка

(Наукові керівники – д.т.н., професор Сохацький А. В., Маленко Є. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Лніпро)

Залізничі були першими механізованими засобами масових перевезень. Вони зародились на початку XIX століття і відразу стали основою транспортних систем в багатьох країнах.

Система управління рухом потягів забезпечує оптимальне управління послідовністю основних та допоміжних процесів при організації перевезень. В сучасному світі багато країн розробляють свої системи з врахуванням усіх особливостей залізничі. Найвідоміші з них:

1. ETCS (European Train Control System) – Європа;
2. ATACS (Advanced Train Administration and Communication System) – Японія;
3. CTCS (Chinese Train Control System) – Китай.

Найбільш поширеною залишається ETCS. Оскільки більшість країн Європи використовують саме цю систему, тому для України вона є більш перспективною.

При впровадженні даної системи на неї покладаються наступні функції:

- підвищення швидкості руху;
- збільшення пропускної спроможності дороги;
- зменшення строку окупності інвестицій;
- створення єдиної загальноєвропейської системи управління.

Головною метою ЄС завжди залишається гармонізація основних процесів, які дозволили б йому стати провідною зоною міжнародної ділової активності. Залізниця займає провідне місце в сфері перевезень серед інших видів транспорту, тому її розвиток завжди є перспективним. Виведення залізничного транспорту на новий рівень дозволить йому продовжувати конкурентну боротьбу з іншими видами транспорту. Однією з головних проблем, з якими стикається ЄС, є існування близько 20 різних та несумісних між собою систем управління рухом потягів. Саме в процесі вирішення цієї проблеми постало питання про створення та заміну існуючих систем управління рухом потягів на одну, спільну для ЄС.

Таким чином метою ETCS з технічної точки зору є:

- покращення експлуатаційної сумісності залізниць;
- прискорення заміни застарілих національних систем;
- полегшення стандартизації експлуатаційної роботи;
- підвищення економічної ефективності;
- розширення ринку систем залізничної автоматики;
- можливість експортних поставок для всього світу.

Введення нової спільної системи приведе до наступних результатів:

- ✓ скорочення загального числа встановлюваних бортових систем;
- ✓ зменшення кількості обладнання на залізничних магістралях;

- ✓ зниження витрат на технічне обслуговування;
- ✓ значна економія часу при перетині кордонів;
- ✓ зменшення вартості підготовки операторів потягів (машиністів);
- ✓ розширення території роботи однієї локомотивної бригади;

Основною проблемою при впровадженні ETCS є її несумісність з національними системами більшості країн ЄС та України. Європейська система управління рухом поїздів є досить гнучкою в своєму використанні, тому для задоволення різних потреб операторів залізниць передбачено декілька рівнів системи ETCS. Кожен рівень передбачує різний набір обладнання та зі збільшенням рівня забезпечується виконання більш широкого набору функцій.

Варто відзначити, що система ETCS розроблялась не лише для основних магістралей. Вона також може застосовуватися для приміських ліній, для нових ділянок, для модернізації існуючих залізниць. Також дана система може стати корисною для регіональних та другорядних ліній. При введенні ETCS в експлуатацію її надійність зазвичай перевищує показники, поставлені за мету.

Впровадження ETCS здатне підвищити конкурентоспроможність залізничного транспорту, і багато країн ЄС уже почали процес часткової та повної заміни систем управління рухом потягів на більш сучасну та перспективну ETCS в національних масштабах. Після закінчення початкового етапу впровадження знадобиться менше інвестицій на обладнання системи ETCS основних транспортних коридорів. ETCS здатна дозволити більш повне та ефективне використання пропускнуої спроможності ліній. Також, при переході усієї спільноти ЄС, в тому числі України, до використання єдиної системи управління рухом потягів дозволить залізничному транспорту вийти на новий рівень в сфері міжнародних перевезень. Система ETCS розроблялась на довгострокову перспективу, тому вона продовжує розвиватися і в цей час активно впроваджується в більшості країн Європи.

Оскільки Україна в даний час намагається інтегрувати до ЄС, то було б доцільно впроваджувати єдину систему управління на залізничному транспорті для відкриття нових можливостей в сфері міжнародної торгівлі та міжнародних перевезень з використанням залізниць. Значна частина обладнання на Укрзалізниці, що пов'язане з автоматизацією, управлінням рухом застаріло та потребує заміни і модернізації, і одним з кращих варіантів буде саме впровадження ETCS. Також це сприятиме науково-технічному прогресу та розвитку залізничних перевезень.

Список використаних джерел:

1. The European Rail Traffic Management system [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ertms.net>
2. Strukton Rail [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.struktonrail.com>

ВИКОРИСТАННЯ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНИХ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ У МІСЬКІЙ ЛОГІСТИЦІ

Осіпенко К. А., студентка

(Науковий керівник – к.ф-м.н., доцент Трофімов О. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Значне підвищення вимог до інфраструктури міста, яке викликане інтенсивним зростанням транспортних засобів і, як наслідок, збільшення кількості транспортних сполучень на перший план висуває такі проблеми, як дисбаланс між потребами в транспортних послугах та реальною пропускною здатністю доріг, скупчення пасажирського та вантажного транспорту, зростаючі витрати часу на переміщення, негативний вплив транспорту на навколишнє середовище. З метою оптимізації транспортних потоків в цілому та вирішення вищезгаданих проблем відбувається впровадження інтелектуальних систем управління транспортом (ІТС).

Інтелектуальна транспортна система (ІТС, англ. Intelligent transportation system) – це така інтелектуальна система, яка використовує інноваційні розробки в моделюванні транспортних систем та регулюванні транспортних потоків, що надає кінцевим споживачам велику інформативність та безпеку, а також якісно підвищує рівень взаємодії учасників руху в порівнянні зі звичайними транспортними системами.

Використання ІТС дозволяє розв'язати наступні задачі:

1. Інтерпретація даних – визначення смислового змісту.
2. Діагностика – виявлення зв'язків та відношення об'єкту управління з деякими класами станів або факторів.
3. Моніторинг – неперервний збір інформації, впорядкування, її аналіз, прогнозування та рекомендації з прийняття рішень.
4. Проектування – підготування специфікації на створення проектів із визначеними властивостями.
5. Прогнозування – виведення імовірнісного наслідку із ситуацій.
6. Планування – знаходження оптимальних планів.
7. Навчання – підвищення кваліфікації або перепідготовка кадрів.
8. Підтримка прийняття рішення – забезпечення набором альтернатив та рекомендацій, що полегшують процес прийняття рішень.
9. Адаптивність системи – здатність зберігати працездатність при непередбачуваних змінах властивостей об'єкта, яким керують.

Підвищений інтерес до вивчення та впровадження ІТС пов'язаний з виникненням проблеми дорожніх заторів. Для вирішення яких провідні держави почали забезпечувати всі умови для розробки єдиної транспортної системи з використанням новітніх технологій. На даному етапі найбільших успіхів досягли Сингапур, Японія, США, Китай та Австралія.

1. Сингапур. В Сингапурі на кожних 500 м дороги розміщені детектори транспорту, на кожному кілометрі – відеокамери, якими також обладнаний кожен світлофор та міський автобус. Кожне таксі обладнане транспондерами, які відслідковують їх місцезнаходження та швидкість. Вся ін-

формація збирається в єдиний центр управління дорожнім рухом. Зелене світло на пішохідному переході вмикається кнопкою, або спеціальною смарт-картою. Також діє планувальник поїздок, який використовує дані GPS, та система J-Eye, яка відслідковує затори та автомобілі які припарковані з порушенням ПДР. Активно використовуються радіоканали, для інформування населення.

2. Японія. В Японії поряд з трасами знаходяться фіксовані прилади та датчики руху, які допомагають збирати інформацію до Інформаційного центру Дорожнього руху, через який зібрані та відредактовані дані передаються на транспортні засоби користувачів. Також самі користувачі відправляють дані через мобільні пристрої. В Японії діє система моніторингу місцезнаходження автобусів. Основою ІТС Японії є система автомобільної інформації та зв'язку (VICS), на базі якої розробляють навігатори для автомобілів.

3. Сполучені Штати Америки. США використовують стандарти DSRC (Виділені зв'язки малої відстані). Це односторонній або двосторонній бездротовий канал зв'язку, а також набір протоколів та стандартів, які призначені для використання в автомобілях. Дана система дозволяє здійснювати аварійне попередження, адаптивний круїз-контроль, попереджати про лобове зіткнення, про можливість перекиду автомобіля, а також здійснювати електронну оплату парковки, електронний збір мита, збір даних датчиків. Також в тунелях можна зустріти протипожежні датчики та детектори забруднення повітря.

4. Китай. В Гонконзі існує єдина система проїзду Octopus, з допомогою якої можна оплачувати проїзд на всіх видах міського транспорту та парковку. Також діє єдина система управління світлофорами, яка керує транспортними та пішохідними світлофорами за допомогою сенсорних кабелів, розміщених під асфальтом. Дані кабелі визначають кількість автомобілів і на завантажених перехрестях зелене світло горить довше, а також часто з близько розташованих перехресть створюється так звана "зелена зона". Дорожні знаки на дорогах оснащені світлодіодами, які горять різним кольором та з різною інтенсивністю в залежності від завантаженості даного відрізка дороги та від частини доби.

5. Австралія. В місті Брісбені існує корисна функція для водіїв - система допомоги при паркуванні. За допомогою системи на основі Wi-Fi передається інформація про вільні місця на парковці, а також про найближчі парковки з вільними місцями. Також на багато смуговому шосе до аеропорту Квінсленда вздовж дороги встановлені камери, які фотографують та розпізнають номери автомобіля, далі відбувається ідентифікація власника і з його рахунку знімається плата за користування дорогою.

ІТС, при їх впровадженні, за допомогою новітніх технологій та розробок дозволяють боротися з проблемами які виникають на дорогах, значно підвищують пропускну здатність та забезпечує водіїв досить великим запасом інформації, яка буде корисною в процесі планування маршруту та часу необхідного на здійснення поїздки.

НОВІТНІ ТЕХНОЛОГІЇ МИТНОГО ОГЛЯДУ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Поліщак Н. О., студентка

(Науковий керівник – к.ф.-м.н., доцент Трофімов О. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро

На сьогоднішній день такі поняття як “євроінтеграція” та “світовий досвід” є звичайними для українців та застосовуються майже до будь-якої сфери політичного та суспільного життя. Так потреба в інноваціях не оминула й Державну митну службу України (ДМСУ). Кожного дня поведінка злочинців стає більш складною, вимагаючи, щоб митниця була ще більш розумною і більш пильною. Громадяни усіх країн проводять більше часу онлайн і використовують безліч пов’язаних з цим пристроїв. Ці “цифрові громадяни” вимагають доступних, надійних послуг від свого уряду 24 години в день. Наслідок всіх цих змін – те, що інновації більше не просто бажані; вони необхідні.

Існує декілька шляхів розвитку митниці – з боку зміни існуючої політики, поглибленого аналізу ризиків, та впровадження нових технологій.

Кожного дня ДМСУ використовує багато коштів та ресурсів для перевірки усіх видів підконтрольних об’єктів. Не можливо відмовитися від перевірки деяких з них, але можна вдосконалити існуючий порядок використовуючи новітні технології.

В результаті аналізу діяльності Всесвітньої митної організації (ВСО) та Економічної і соціальної комісії для Азії і Тихого океану (ЕСКАТО) в напрямку покращення технології митного огляду та митного контролю було виявлено такі тенденції розвитку:

1. Автоматизація огляду транспортних засобів (ТЗ).

Автоматична система контролю ваги і розмірів ТЗ дозволяє полегшити процедуру огляду вантажівок. Ця система найбільш часто використовується для цілей контролю транспорту і контролює вагу і габарити вантажівки автоматично. Це інтелектуальна комп’ютерна система, що може порівнювати інформацію надану перевізником з реальними даними.

2. Технічний контроль доставки вантажів.

Впровадження автомобільної смарт-карти (пристрій з вбудованим мікрочіпом і радіо-передавачем, що може читати, зберігати і передавати інформацію), яка містить всі відомості про ТЗ, товари, необхідні контролюючим органам, в цілях спрощення і прискорення знімання і обробки даних.

3. Удосконалення системи відеоспостереження.

Системи відеоспостереження сьогодні широко використовуються в різних областях, також вони можуть застосовуватися при перетині кордону, виявлення та припинення контрабанди і розкрадань на митних складах. Камери відеоспостереження можуть бути встановлені на робочих місцях співробітників митниці для контролю за їх діяльністю. Ще одна задача такої системи полягає в захопленні в’їзду/виїзду транспортних засобів в/із зони контролю при перетині кордону і зберегти такі записи в системі.

Ще один спосіб вдосконалення системи відеоспостереження – розробка спеціального програмного забезпечення для розпізнавання номерних знаків ТЗ і контейнерів. Ця програма дозволить в режимі реального часу з камери, розпізнавати, шифрувати і передавати дані в базу даних митниці. З перехресним посиланням на відповідні бази даних, номерний знак ТЗ/контейнера може бути використаний для перевірки в реєстрі країн, попередніх експортних/імпортних операцій перевізника, транспортних дозволів, ліцензії, а також водійських документів.

4. Використання різноманітних сканерів.

Мобільний та фіксований сканери – збудовані на дорогах чи в будівлі на перетині кордону для перевірки невірно задекларованих товарів, чи попередження контрабанди. Також можуть бути використані сканери залізниць, піддонів та багажу – це ті ж самі мобільні чи фіксовані сканери побудовані для огляду вищезазначених об'єктів.

Оновлення технологічних ресурсів дозволить митній службі України увійти в число митних служб - світових лідерів за рівнем розвитку митної справи. Комплекс нових технологій, які будуть фіксувати надані дані в реальному часі майже без участі людини, може не тільки поліпшити технології митного контролю а й забезпечить зниження корупційних ризиків при застосуванні митного законодавства і технологій митного оформлення та контролю.

Список використаних джерел:

1. Prasanna Ellanti, Rob Coffey and James Canham Innovation in Customs, the conditions have never been better / Prasanna Ellanti, Rob Coffey and James Canham // WCO news, № 70, February 2013. – P. 12–25.

2. Overview of the existing new technologies and management at border crossings [Електронний ресурс] // Model on Integrated Controls at Border Crossings. – 2012. – P. 3–18. – Режим доступу : <http://www.unescap.org/resources/model-integrated-controls-border-crossings>

МОДЕЛЬ РЕАГУВАННЯ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ВИКОНАВЧОЇ СТРУКТУРИ НА ЗВЕРНЕННЯ ГРОМАДЯН

Пук Ю. Я., студент

(Науковий керівник – к.т.н., доцент Молотков О. Н.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Розвиток інформаційних технологій, зокрема Інтернету, як одного із вагомих факторів, що визначають розвиток соціальних структур, соціальних відносин та стосуються відносин у багатьох сферах соціального життя, – кардинально змінив традиційні уявлення щодо суспільства та суспільні зв'язки як такі. Дедалі частіше процеси всередині суспільства піддаються автоматизації та інформатизації з метою спрощення управління, прийняття рішень та зручності громадян.

Автоматизована система реагування на звернення громадян щодо інцидентів має на меті покращити та пришвидшити роботу міських служб

шляхом допомоги від пересічних жителів. Користувач повинен отримати можливість відправляти текстові повідомлення чи фото із прив'язкою по геолокації. Крім того така система повинна містити каталог контактів служб, інцидентів по різноманітним категоріям з метою пришвидшення реагування на наявність надзвичайної ситуації. Система повинна дозволяти здійснювати контроль діяльності міських служб під час планових та екстрених заходів (контроль ремонтних робіт, перевірка стану фасадів, прибирання снігу і т.д.) шляхом відображення і електронного обміну даними між різними міськими та державними структурами, а також оповіщення заявника про хід виконання робіт.

Для реалізації подібних системи використовують програмне забезпечення в основі якого лежать Web-технології, архітектуру якого складають серверна – Back-end та клієнтська – Front-end частини. Фреймворк ASP .Net MVC5, мова програмування C# і система управління базами даних Microsoft SQL Server повністю покривають потреби серверної частини. За клієнтську складову відповідатимуть мова програмування JavaScript і її бібліотека JQuery, мова гіпертекстової розмітки тексту HTML5, стилі CSS3 та фреймворк Bootstrap3.

Функції, що реалізуються за допомогою БД і Web можна розбити на три рівні:

- рівень представлення – вікна введення/виведення;
- рівень логіки додатка – завдання і правила управління процесом (аналіз запитів, контроль даних, розрахунок статистичних характеристик та ін.);
- рівень даних – механізм постійного зберігання даних в БД.

Метою даного дослідження є створення математичної моделі реагування організаційно-виконавчої структури на звернення громадян для вище згаданої автоматизованої інформаційної системи.

Модель реагування організаційно-виконавчої структури на звернення громадян в першому наближенні може бути представлена як лінійна система із запізненням. Для визначення параметрів моделі на вхід системи можуть подавати наступні сигнали:

- синусоїдальний;
- одинична ступінчаста функція;
- лінійно-зростаючий сигнал;
- імпульсний сигнал;
- сигнал трикутної форми;
- спеціально синтезований сигнал.

Перелічені сигнали повинні бути реалізовані HTTP-запитами від користувача. З точки зору теорії автоматичного керування такий вхідний сигнал потрапляє під категорію імпульсних сигналів із запізненням. Запізнення виникає на рівнях логіки додатку та рівні даних, воно зумовлене пропускнуою спроможністю мережі, швидкістю встановлення зв'язку із базою даних та сервером, швидкістю обробки закладеної логіки, обміном даними між сервером та базою даних, оповіщення відповідних виконавчих структур про необхідність приймати рішення.

Математичну модель реагування опишемо диференціальним рівнянням другого порядку з двома постійними часу та з запізненням.

В якості вихідної реакції системи на вхідний сигнал може бути обрано реагування відповідних служб на надзвичайні ситуації шляхом оцінювання складності інциденту, термінів на його усунення та звітування про виконану роботу у вигляді фінансової, статистичної звітності, оповіщення користувача.

Параметри необхідно визначити шляхом обробки експериментальних даних такими, щоб помилка була мінімально можливою. Побудована модель може бути використана для аналізу стійкості системи, наприклад за критерієм Найквіста.

Використовуючи отриману математичну модель необхідно оптимізувати роботу Web-додатку таким чином, щоб максимально можливо прискорити обробку звернень громадян.

Підводячи підсумок, хотілося б відзначити, що основна мета дослідження – розробити математичну модель, що опише автоматизовану систему по обробці звернень громадян. Автоматизована система повинна містити інтуїтивно-зрозумілий, зручний функціонал. Впровадження такої системи в державні сфери управління є дуже актуальною і дала б значний поштовх в економічному та соціальному розвитку міста та і держави в цілому.

МОДЕЛЮВАННЯ РОБОТИ ОБ'ЄКТУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЯК СИСТЕМИ МАСОВОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ МЕТОДОМ МОНТЕ-КАРЛО

Романенко Є. М., аспірант

(Науковий керівник – д.т.н., професор Сохацький А. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Більшість об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури (далі – ТЛІ) представляють багатоканальні системи масового обслуговування (далі – СМО) без відмов, тобто з необмеженою чергою. Основною проблемою роботи таких систем є оптимізація в плані часу чекання на обслуговування заявки, що надходить у систему, в черзі. Процеси, що протікають у роботі таких систем мають імовірнісний характер, тому проблематика моделювання подібних систем полягає у формуванні вихідних характеристики, таких як: інтенсивність надходження потіку заявок у систему – λ , інтенсивність обслуговування заявок системою – μ , ряд випадкових чисел для обчислення моменту надходження заявки в систему.

Недоліками більшості аналітичних моделей, побудованих на основі понять теорії масового обслуговування, є використання в них значних спрощень: зображення потоку заявок як найпростішого, використання усередненої λ в кожний момент часу, неможливість обслуговування замовлень одночасно кількома каналами обслуговування. Такі спрощення, а іноді штучне пристосування аналітичних моделей для дослідження реальних систем надають наближену інформацію, що не завжди відповідає реальним процесам.

В доповіді розглядається дослідження об'єкту ТЛІ як СМО на прикладі міжнародного автомобільний пункт пропуску (далі – МАПП) “Ягодин”. Було проведено моделювання роботи МАПП як СМО методом Монте-Карло з удосконаленим підходом до формування вихідних параметрів роботи системи, зважаючи на те, що вони є імовірнісними та динамічними в кожний момент часу.

На першому етапі формування вихідних даних було розроблено програму генерації списку псевдовипадкових чисел на сучасній мові програмування “RHP 7.0”. Дана програма, використовуючи вбудовану функцію генератору випадкових чисел цілого типу, була модифікована під програму генерування будь-якої кількості випадкових чисел типу “float” в діапазоні від “0” до “1”, причому різної розрядності.

Наступна проблема полягає у формуванні характеристики λ – інтенсивності надходження заявок (авто/год.). Якщо брати стале усереднене значення у кожний момент часу, то похибка результатів обчислення буде високою, оскільки даний параметр є динамічним і змінюється в кожен момент часу. Таким чином, нами була запропонована формула (1) для розрахунку λ в залежності від моменту часу.

$$\lambda_i = \lambda_{сер} + \Delta\lambda \quad (1)$$

де $\lambda_{сер}$ (авто/год.) – середнє значення по МАПП “Ягодин” за 2016 р., згідно статистичних даних зображених на рис.1а, яке за розрахунком становить 39,67 (авто/год.); $\Delta\lambda$ – величина на яку змінюється $\lambda_{сер}$ в залежності від моменту часу (в нашому випадку інтервал зміни часу дорівнює 30 хвилин) (рис. 1б)

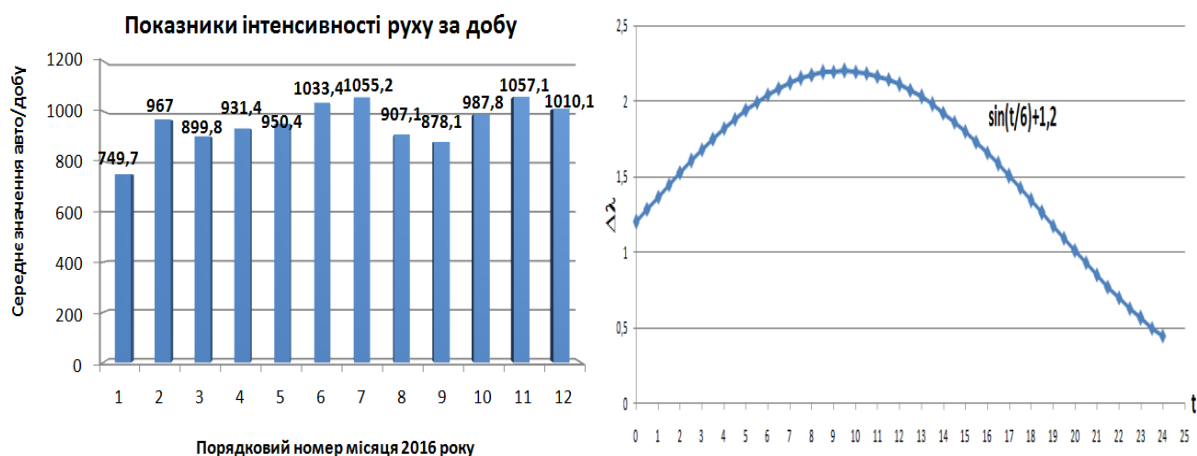


Рис. 1.

- а – середнє значення інтенсивності руху за добу по місяцям;
- б – синусоїдальна залежність $\Delta\lambda$ в момент часу t

Останній вихідний параметр, що потребує детального розгляду – інтенсивність обслуговування заявок μ (авто/год.). Відомо, що показник μ має обернено пропорційну залежність від часу обслуговування – $1/t$. Згідно

статистичних даних за перше півріччя 2016р., середній час обслуговування вантажних декларацій по Волинській митниці становить: імпорт – 95хв., 12692 декларацій; експорт – 62хв., 12164; транзит – 22хв., 4834. Для того щоб отримати кінцевий показник середнього часу обслуговування, нами запропоновано використовувати не середньоарифметичний підхід, а підхід по принципу середньозваженої величини, тобто згідно формули:

$$\overline{t_{\text{сер}}} = \frac{\sum t_i w_i}{\sum w_i} \quad (2)$$

В такому випадку, за розрахунками $\overline{t_{\text{сер}}} = 69\text{хв.}$, $\mu = 0,86(\text{авто/год.})$, на відміну від розрахунків за середньоарифметичним, де $t_{\text{сер}} = 59\text{хв.}$, що суттєво могло б вплинути на погрішність часу обслуговування заявки в системі.

В доповіді розглянуто алгоритм, методику, програму розв'язання задачі та програму формування ряду псевдовипадкових чисел на сучасній мові програмування "PHP 7.0". Проведено розрахунки імовірнісних характеристик роботи об'єкта ТЛІ як СМ з чергою на прикладі міжнародного автомобільного пункту пропуску "Ягодин". Проаналізовано отримані результати та розроблено пропозиції, згідно поставленої проблематики, по удосконаленню роботи розглянутого об'єкту.

ПОРІВНЯЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА АЛГОРИТМІВ ВІЗУАЛІЗАЦІЇ ТРИВИМІРНИХ МАТЕМАТИЧНИХ МОДЕЛЕЙ

Рудий В. М., студент

(Науковий керівник – Костенко В. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

В даний час, для тривимірних математичних моделей сцен і об'єктів застосовують поліпшення і ускладнення зовнішнього вигляду за рахунок створення різного роду карт нерівностей. Поєднуючи грубі 3D-моделі з текстурними картами, картами нормалей і заміщення, можна значно поліпшити зовнішній вигляд ігрових рівнів і персонажів, досягаючи високого ступеня реалізму комп'ютерної гри і економлячи ресурси комп'ютера. Високополігональні скульптури знайшли широке застосування в художніх і фантастичних фільмах, в мистецтві, в промисловому дизайні. Вони так само використовуються в створенні прототипів, фотореалістичних ілюстрацій тощо.

Візуалізація – термін в комп'ютерній графіці, що позначає процес отримання зображення за моделлю за допомогою комп'ютерної програми.

На цьому етапі математична (векторна) просторова модель перетворюється в плоску (растрову) картинку. Як структура даних, зображення на екрані представлено матрицею точок, де кожна точка визначена, принаймні, трьома числами: інтенсивністю червоного, синього і зеленого кольору.

Таким чином, рендеринг перетворює тривимірну векторну структуру даних в плоску матрицю пікселів. Цей крок часто вимагає дуже складних обчислень, особливо якщо потрібно створити ілюзію реальності. Найпростіший вид рендеринга – це побудувати контури моделей на екрані комп'ютера за допомогою проекції. Зазвичай цього недостатньо і потрібно створити ілюзію матеріалів, з яких виготовлені об'єкти, а також розрахувати спотворення цих об'єктів за рахунок прозорих середовищ (наприклад, рідини в склянці).

Слово рендеринг вживають для вказування процесу візуалізації, що виконується за допомогою програмного забезпечення, а рендер – для позначення готового зображення, тобто як синоніми до словосполучень: комп'ютерна візуалізація – комп'ютерний рендеринг, візуалізований об'єкт – рендер.

На поточний момент розроблено безліч алгоритмів візуалізації. Існуюче програмне забезпечення може використовувати декілька алгоритмів для отримання кінцевого зображення.

Трасування кожного променя світла в сцені непрактично і займає неприйнятно довгий час. Навіть трасування малої кількості променів займає надто багато часу, якщо не застосовується апроксимація.

Внаслідок цього, було розроблено чотири групи методів, більш ефективних, ніж моделювання всіх променів світла, що висвітлюють сцену:

1. Растеризація (англ. rasterization). Візуалізація проводиться проектуванням об'єктів сцени на екран без розгляду ефекту перспективи щодо спостерігача.

2. Ray casting. Сцена розглядається, як спостережувана з певної точки. З точки спостереження на об'єкти сцени направляються промені, за допомогою яких визначається колір пікселя на двовимірному екрані. При цьому промені припиняють своє поширення (на відміну від методу зворотного трасування), коли досягають будь-якого об'єкта сцени або її фону. Можливе використання будь-яких дуже простих способів додавання оптичних ефектів. Ефект перспективи виходить природним чином у випадку, коли кидані промені запускаються під кутом, що залежать від положення пікселя на екрані і максимального кута огляду камери.

3. Трасування променів (англ. ray tracing). Схожа на метод кидання променів. З точки спостереження на об'єкти сцени направляються промені, за допомогою яких визначається колір пікселя на двовимірному екрані. Але при цьому промінь не припиняє своє поширення, а розділяється на три компоненти, променя, кожен з яких вносить свій внесок в колір пікселя на двовимірному екрані: відбитий, тінювий і заломлений. Кількість таких поділів на компоненти визначає глибину трасування та впливає на якість і фотореалістичність зображення. Завдяки своїм концептуальним особливостям, метод дозволяє отримати дуже фотореалістичні зображення, але при цьому він потребує велику кількість ресурсів, і процес візуалізації займає значні періоди часу.

4. Трасування шляху (англ. path tracing) Містить схожий принцип трасування поширення променів, однак цей метод є найбільш наближеним до фізичних законів поширення світла.

Передове програмне забезпечення зазвичай суміщає в собі кілька технік, щоб отримати достатньо якісні і фотореалістичні зображення за прийнятні витрати обчислювальних ресурсів.

Реалізація механізму рендеринга завжди ґрунтується на фізичній моделі. Продукція обчислення відносяться до тієї чи іншої фізичної чи абстрактної моделі. Основні ідеї прості для розуміння, але складні для застосування. Як правило, кінцеве елегантне рішення або алгоритм більш складні і містять в собі комбінацію різних технік.

Використання рендерингу підвищує конкурентоспроможність виробів на ринку розробників продукції машинобудування. Подані основні алгоритми рендерингу деталей на прикладі окремого середовища можуть бути ефективно використані для інших програмних продуктів із сумісними платформами на базі CAD/CAM систем. Перспективи подальших досліджень полягають у сумісності і зручності використання результатів моделювання для рендерингу на різних платформах. Це дає змогу спеціалістам з візуалізації не заціклюватись на окремому пристрої та середовищі для рендерингу і більш якісно виконувати свою роботу.

ПОКРАЩАННЯ РОБОТИ ВАНТАЖНОГО МИТНОГО КОМПЛЕКСУ

Кекош О. О., студент,

Нуманов А. А., студент

(Науковий керівник – д.т.н., професор Сохацький А. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Створення єдиної міжнародної транспортно-логістичної системи та географічне положення України вимагає окремого аналізу управління роботи транспортних вузлів, забезпечення координації та взаємодії транспорту, досягнень науково-технічного прогресу в транспорті. З кожним роком у світі прискореними темпами поширюється перевезення з використанням вантажних модулів. Ключовим елементом якої є термінал.

При формуванні світової транспортної політики особлива увага надається досягненню раціонального співвідношення між різними альтернативними видами транспорту, підвищенню безпеки руху, зниженню екологічної шкоди від транспортної діяльності. Особливо гостро постає питання про шкідливі викиди автомобільного транспорту в навколишнє середовище. У зв'язку з цим із року в рік ЄС підвищує вимоги до транспортних засобів. Тому активно розвиваються міжнародні перевезення з використанням змінних вантажних модулів, що потребує розбудови системи термінальних перевезень.

Термінальні системи, що реалізуються на митному пункті, є складовою частиною системи управління міжнародними автоперевезеннями, що

взаємодіє з іншими учасниками транспортного процесу. Підвищити ефективність роботи митного терміналу можливо, визначивши найбільш раціональну організацію його роботи – збільшення або зменшення кількості каналів обслуговування, зміни порядку обслуговування або його терміну.

Термінал є одною з складових загальної концепції системи “тягових пліч”, на ньому відбувається зміна вантажних модулів та проходження митних процедур.

Маршрут ділиться на тягові ділянки (звідси назва – перевезення за системою тягових пліч), на кордонах яких розташовані термінали з майданчиками, для перечеплення. Водій доставляє напівпричіп до такої площадки, де отримує новий напівпричіп для буксування його у зворотному напрямку.

Перевага системи тягових пліч над іншими системами доставки полягає в тому, що дана система дозволяє організувати нормальний режим роботи водія (аналіз причин дорожньо-транспортних пригод свідчить про те, що рівень безпеки дорожнього руху в багатьох випадках залежить від дотримання водієм безпечного режиму руху та безпечних швидкісних режимів); підвищує тривалість використання автопоїздів, внаслідок чого збільшує їх середньодобовий пробіг, підвищує їх продуктивність, зменшує необхідний парк рухомого складу та пов’язані з ним капіталовкладення; звести до мінімуму маси тари та оптимальне використання вантажопідйомності рухомого складу

На митний термінал прибувають вантажні автомобілі з інтенсивністю λ_1 , відбувається відчеплення вантажного модуля від тягача за середній час t_1 . Далше здійснюється огляд вантажного модуля та перевірка всіх документів за середній час t_2 . Після чого готовий до відправлення модуль причіпляється до тягача за час t_3 . Необхідно визначити оптимальну кількість каналів обслуговування на етапі роз’єднання тягача з модулем, етапі митного огляду та етапі зчеплення. Розрахунковий період моделювання 24 години.

Представимо митний термінал у вигляді 6-ти СМО.

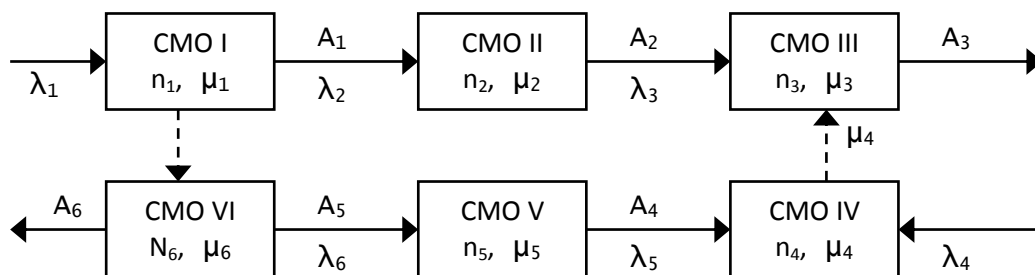


Рис. 1. Математичний приклад митного терміналу

Вантажні автомобілі прибувають на СМО1, та СМО4 з інтенсивністю λ_1 та λ_4 , де відбувається відчеплення вантажного модуля з інтенсивністю μ_1 та μ_4 . Після чого тягачі направляється в СМО6 та СМО3, куди надходять обслужені вантажні модулі з іншого напрямку з інтенсивністю λ_6 та λ_3 і де відбувається зчеплення та виїзд із митного терміналу.

Для побудови математичної моделі роботи вантажного митного терміналу використано методи математичної статистики та теорії автомобільних вантажних перевезень. В доповіді розглянуто особливості розв'язування даної задачі та обговорюються шляхи удосконалення функціонування вантажного митного терміналу. Таким чином, при використанні даного методу з питання покращення роботи вантажного митного терміналу можна оптимізувати його роботу, підвищити якість обслуговування вантажних модулів та скоротити час простою транспортних засобів.

Список використаних джерел:

1. Николаев А. Б. Автоматизированные системы обработки информации и управления на автомобильном транспорте / Николаев А. Б. – М. : Академия, 2003. – 224 с.
2. Апатцев В. И. Логистические транспортно-грузовые системы / Апатцев В. И., Левин С. Б., Николашин В. М. – М. : Издательский центр “Академия”, 2003. – 304 с.
3. Воркут А. И. Грузовые автомобильные перевозки / Воркут А. И. – К. : Вища школа, 1986. – 447 с.
4. Четверухін Б. М. Дослідження операцій в транспортних системах. Частина 2. Системи масового обслуговування / Четверухін Б. М., Бакуліч О. О., Радкевич С. Д. – К. : НТУ, 2001. – 141 с.

ДО ПИТАННЯ ДОЦІЛЬНОСТІ ВПРОВАДЖЕННЯ ЕКРАНОПЛАННОЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ В УКРАЇНІ

Іванисенко І. С., аспірант

(Науковий керівник – д.т.н., професор Сохацький А. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

З переходом України до ринкових відносин змінився попит на транспортні послуги. Надзвичайно актуальним стало питання щодо використання існуючої мережі для швидкісних перевезень. На сьогоднішній день швидкісний і високошвидкісний рух – це перспективний напрямок розвитку транспорту [1].

Одним з напрямів реалізації швидкісних сполучень в Україні є впровадження екранопланної транспортної системи. Для її реалізації необхідна відносна оцінка ефективності роботи такої системи в порівнянні з іншими системами. Питання, щодо транспортної ефективності екранопланів має важливе значення так, як цей вид транспорту може використовуватися, як для перевезення вантажу, пасажирів так у військових цілях, для швидкої доставки військової техніки, медикаментів та боєприпасів до місць проведення боїв, та не засікатися радарми.

Економічна ефективність використання екранопланів в порівнянні з річковими та морськими транспортними засобами набагато вища. Попередні розрахунки показують, що опір руху екраноплана за рахунок зменшен-

ня густини середовища зменшується в сотні раз в порівнянні з водними транспортними засобами.

Якщо порівнювати ряд критеріїв екраноплана таких як корисне навантаження, злітну вагу, витрату палива з повітряними транспортними засобами то більш ефективним буде екраноплан на певних відстанях польоту [2]. Для невеликих відстаней значні витрати палива повітряного транспортного засобу для підйому до крейсерської висоти польоту приводить до більшої витрати палива ніж у екраноплана.

Корисне навантаження на одиницю площі крила екраноплана істотно вище ніж у повітряного транспортного засобу за рахунок екранного ефекту [4].

Один з аспектів економічної ефективності екраноплана є те, що йому не потрібні дорогі великі аеродроми та аеропорти, а також відведення великих ділянок з землекористування.

Проблеми, пов'язані з проектуванням, виготовленням і експлуатацією екранопланів можна вважати частково вирішеними завдяки використанню досвіду з авіації. Тому їх впровадження в транспортну систему країни не потребує значно великих витрат [3].

Екраноплани безумовно, мають свою нішу в транспортній системі країни, але на сьогодні недостатньо визначені комерційним застосуванням. Особливо вони були б необхідними для пошуково-рятувальних робіт на акваторіях морів, для патрульних польотів берегової охорони, десантування та інших спеціальних, у тому числі і військових застосувань.

Екраноплани можуть заповнити важливу ділянку в транспортних системах, будучи проміжною ланкою між звичайним літаком і кораблем.

В табл. 1 представлено порівняльні дані екраноплана з іншими видами транспорту. Для порівняння в якості широкофюзеляжного літака використаний вантажний варіант літака Боїнг В 747–200F, в якості корабля середніх розмірів обраний корабель США типу “Manhattan”.

Таблиця 1

Порівняння ефективності екраноплана з різними видами транспорту

Параметр/тип судна	Широкофюзеляжний вантажний літак	Екраноплан	Корабель середнього розміру
Повна вага, т	387,5	900	153300
Кількість вантажу, т	100	405	115000
Крейсерська швидкість, км/год	891	231,5	32,7
Витрата палива, кг/год	11754	3143	9183
Ефективність, т*км/кг палива	7,57	29,7	411
Відстань перевезення вантажу, км	453	600	600
Час в дорозі, год	1,2	2,4	18
Витрата палива за пройдений маршрут, т	14104,8	7543,2	165294

В доповіді розглядається ефективність екраноплану та надається оцінка витрат палива на одиницю перевезеного вантажу за заданим маршрутом. Порівняння проведене для вищевказаних даних показало, що екраноплани витрачають значно менше палива в порівнянні з повітряними транспортними засобами.

Список використаних джерел:

1. Маскалик А. И. Экранопланы – транспортные суда XXI века / Маскалик А. И., Нагапетян Р. А. и др. – СПб. : Судостроение, 2005. – 576 с.
2. Панченков А. Н. Экспертиза экранопланов / Панченков А. Н., Драчев П. Т., Любимов В. И. – Н. Новгород : ООО Типография “Поволжье”, 2006. – 656 с.
3. Lange R. H. Large wing-in-ground effect transport aircraft / R. H. Lange, J. W. Moor // Journal of Aircraft, 1980, v 17, IV. – № 4. – P. 260–266.
4. Сохацький А. В. Теоретичні основи створення аеродинамічних компонентів перспективних швидкісних транспортних апаратів / А. В. Сохацький : дис. доктора технічних наук: 05.07.01: захищена 01.07.10 : затв. 15.11.10 / Сохацький А. В. – Дніпропетровськ, 2010. – 364 с.

РОЗРАХУНКОВА МОДЕЛЬ ЛАТЕНТНО-СЕМАНТИЧНОГО АНАЛІЗУ ДОКУМЕНТІВ ВЕЛИКОГО ОБСЯГУ

Лебедева А. В., студент

(Науковий керівник – к.т.н., доцент Акуловський В. Г.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Однією з найпоширеніших форм представлення знань є природномовні тексти. На сьогоднішній день обсяги таких знань перевищують можливості людини самостійно аналізувати і обробляти їх. Тому актуалізується необхідність в дослідженні і розробці нових підходів обробки даних. Складність обробки зазначених даних полягає в тому, що обчислювальні машини легко обробляють формальні мови, підлеглі строгим і однозначним правилами побудови, на відміну від природних мов, сенс яких часто залежить від контексту. Для обробки природної мови обчислювальна машина повинна справлятися з такими завданнями як розпізнавати структури тексту і його сенсу.

Латентно-семантичний аналіз спрямований на вирішення задачі і полягає в виявленні прихованих (латентних) асоціативно-семантичних зв'язків між словами за допомогою статистичної обробки великих наборів текстових даних. Алгоритм матричного латентно-семантичного аналізу даних ґрунтується на використанні матричної моделі опису даних.

Математичний апарат даного алгоритму заснований на сингулярному розкладанні початкової матриці. Даний метод дозволяє виявляти і використовувати семантичні зв'язки між документами і термами всередині документів, що дозволяє збільшувати точність пошуку при обробці великих

масивів документів. З матричного аналізу відомо, що будь-яка прямокутна матриця A може бути розкладена на добуток трьох матриць: $A = U\Sigma V^T$. Де U і V – ортонормированні матриці, так звані - ліва і права сингулярні матриці, а Σ – діагональна матриця сингулярних значень.

Доведено, що якщо в матриці Σ залишити тільки k найбільших сингулярних чисел, а в матрицях U і V тільки відповідні цим числам стовпці, то добуток одержаних матриць $A \cong A_k = U_k \Sigma_k V_k^T$, буде найкращим наближенням початкової матриці A матрицею рангу не перевищує k .

Таким чином, ми отримуємо малорангову апроксимацію початкової матриці, яка цілком відображає структуру прихованих залежностей документів і термів взятую з основної матриці, і одночасно позбавляє таку матрицю від шуму.

На другому кроці слова ключові слова перевіряється на унікальність зі словником. Якщо словник порожній, то дані слова потрапляють в словник і другий крок пропускається. Якщо в словнику містяться інші слова, то ми будемо визначати ентропію тексту, використовуючи алфавітний підхід до визначення кількості інформації, де замість алфавіту буде використовуватися наш словник. Тоді кількість нової інформації x щодо старої y є різниця апіорної і апостеріорної ентропій:

$$I(x, y) = H(x) - H(x|y),$$

де $H(x) = -\sum_{x \in X} p(x) \times \log_2 p(x)$ – ентропія,

а $H(x|y) = -\sum_{y \in Y} p(y) \sum_{x \in X} p(x|y) \times \log_2 p(x|y)$ – умовна ентропія.

В рамках даної моделі вся структура документів подається у вигляді числової матриці, рядки якої характеризують документи зі структури, а стовпці - термінологічний набір. Осередками цієї матриці є деякі вагові коефіцієнти, що визначають значимість конкретного терма в обраному документі. Зазначене подання бази текстових даних дозволяє, навіть з урахуванням значного зниження розмірності матриць, оцінювати близькість запитів з БД і документів шляхом скалярного добутку двох малорозмірних векторів.

У даній моделі реалізується алгоритм пошуку семантики в тексті. Крім того, результати, отримані при першому використанні алгоритму, будуть зберігатися для поліпшення алгоритму при наступних аналізах текстів.

На вході подається текст і, при бажанні, список ключових слів. На першому кроці використовується латентно-семантичний аналіз (LSA). Після чого визначатися новизна отриманих ключових слів зі словником, який або задати вручну, або використовується з раніше отриманих текстів. Після чого всі ключові слова зберігаються в словник. Словник є унікальним для кожного користувача. У підсумку, при великій кількості текстів, дана модель зможе визначати новизну і актуальність нових текстів для кожного унікального користувача.

Насамперед з цих тексту видаляються, так звані, стоп-символи. Це слова які зустрічаються в кожному тексті і не несуть в собі змістовного навантаження, це, перш за все, всі союзи, частки, прийменники і безліч інших слів.

Далі проводиться операція стемінга. Для стемінга використовується алгоритм Портера.

Далі виключається слова, що зустрічаються в єдиному екземплярі. В результаті залишилися, так звані, індексовані слова, над якими виконується подальші дії.

Отже, LSA дозволяє знизити розмірність даних – не потрібно зберігати всю матрицю слово-документ, досить тільки порівняно невеликого набору числових значень для опису кожного слова і документа. Отримуємо семантичне уявлення слів і документів – це дозволяє знаходити неочевидні зв'язки між словами і документами. Маємо динамічний словник, який автоматично підлаштовується під тематику текстів користувача і який легко розширюється. З мінусів – дуже велика обчислювальна складність методу.

МОДЕЛЮВАННЯ ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ ПЕРЕВІЗНОГО ПРОЦЕСУ НА ОСНОВІ ЗАДАЧІ КОМІВОЯЖЕРА

Зуєва К. О., студент,

Заброда А. О., студент

(Науковий керівник – д.т.н., професор Сохацький А. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Автомобільний транспорт відіграє ключову роль в економіці України. Частка вантажних перевезень автомобільним транспортом складає 66–70 % від загального їх обсягу. У структурі міжнародних перевезень вантажів автомобільний транспорт займає вагому частку – 7 % [1]. Міжнародні автомобільні перевезення є однією з тих підгалузей національної економіки, що динамічно розвиваються. Вони, відіграючи важливу роль у формуванні структури і обсягу зовнішньої торгівлі, істотно впливають на розвиток зовнішньоекономічних зв'язків.

Для перевезення великовагових вантажів автомобільним транспортом за певними маршрутами, особливо у міжнародному сполученні необхідно проводити пошук найкращого варіанту, причому за цілим рядом критеріїв. Таким чином, необхідно розв'язувати багатокритеріальну задачу оптимізації перевізного процесу.

Методи перебору не завжди ефективні, тому успіх у розв'язку кожної конкретної задачі з перевезення вантажів істотно залежить від способу організації перебору, вигляду цільової функції, критеріїв оцінки і т.п. Сформульовану задачу можна розв'язувати, використовуючи такі математичні методи, як метод гілок і меж, симплексний метод, метод Фогеля та інші. Але найбільш відомою задачею в теорії графів є задача комівояжера.

Значний інтерес до задачі комівояжера пов'язаний з її використанням як платформи для дослідження загальних методів комбінаторної оптиміза-

ції. До того ж, задача комівояжера має цілий ряд сфер прямого застосування, зокрема при організації транспортних маршрутів, циклічних виробничих процесів, інформаційних потоків, тощо [2]. Тому використання задачі комівояжера для знаходження маршрутів для перевезення великовагових вантажів автомобільним транспортом є актуальним.

Багато досліджень були зосереджені на даній проблемі, зокрема, даній тематиці присвячені наукові роботи Ахо А., Басакер Р., Беллман Р., Беллмор М., Белов В. В., Берж К., Голинтейн Є. Г., Гудман С., Євстигнєєв В. А., Єрусалимський Я. М., Зиков А. А., Іванов Б. М., Конвей Р. В., Крістофідес Н., Літл Дж., Майніка Е., Новіков Ф. А., Оре О., Рейнгольд Е., Романовський І. В., Сергієнко І. В., Вілсон Р., Харари Ф.

Практичне застосування методів математичного моделювання транспортних процесів на даний час ускладнено, внаслідок відсутності методик використання задачі комівояжера на транспорті.

Метою даної доповіді є знаходження оптимального маршруту руху для перевезення великовагових вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні із застосуванням задачі комівояжера, зокрема методу гілок і меж.

Вхідними даними для задачі оптимізації є матриця відстаней $[d_{ij}]_n$.

Необхідно знайти циклічну перестановку τ^* її стовпців, яка мінімізує ці-

льовий функціонал $D \tau = \sum_{i=1}^n d_{i\tau_i}$, де $\tau = \tau_1, \tau_2, \dots, \tau_i, \dots, \tau_n$ – цик-

лічна перестановка, якій відповідає маршрут комівояжера або обхід, який представлено послідовністю $\tau_1, \tau_2, \dots, \tau_n, \tau_1$, де номери

$\tau_1, \tau_2, \dots, \tau_n$ з множини пунктів або міст $1, 2, \dots, n$ є різними. Вели-

чина $D \tau$ називається довжиною обходу [3].

Часто зустрічається дещо відмінний запис функціоналу, що мінімізу-

ється $D \tau = \sum_{k=1}^{n-1} d_{\tau_k \tau_{k+1}} + d_{\tau_n \tau_1}$ [4].

Розв'язання задачі оптимізації виконано за обчислювальною схемою класичного методу Літтла [5].

На першому етапі знайдено перший варіант маршруту руху. На другому етапі знайдено другий варіант маршруту руху. Перший маршрут перевезень є найвигіднішим з точки зору мінімізації відстані перевезення та часу на доставку вантажу.

Задачу розв'язано на ПЕОМ за допомогою MS Excel з використанням функції "Пошук розв'язку". Для розв'язання оптимізаційної задачі розроблено програмний комплекс на основі мови Pascal.

За результатами оптимізації отримано найвигідніший маршрут руху для перевезення великовагових вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні. В подальших наукових дослідженнях планується удосконалити алгоритм розв'язання задачі комівояжера.

Список використаних джерел:

1. Транспорт і зв'язок України : стат. зб. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
2. Matai R. “Traveling Salesman Problem: An Overview of Applications, Formulations, and Solution Approaches” / R. Matai, S. P. Singh, M.L. Mittal. - 2010. – 25 p.
3. Вагнер Г. Основы исследования операций / Г. Вагнер. – М. : Мир, 1973. - Т.2. - 488 с.
4. Таха А. Введение в исследование операций / Таха А. : пер. с англ. – М. : Издательский дом “Вильямс”, – 6-е изд., 2001. – 912 с.
5. Little J. D. C. An Algorithm for the Travelling Salesman Problem, Operations Research, 11 / J. D. C. Little, K.G / Murty, D. W. Sweeney, C. Katel, 1963. – 898 p.

АВТОРЕЦИКЛІНГ: ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ

Берестова К. О., студент

(Наукові керівники – д.т.н., професор Сохацький А. В., Маленко Є. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Транспортний засіб є найбільшим джерелом забруднення навколишнього середовища. Незважаючи на це, важко уявити життя сучасного суспільства без автомобільного транспорту, що постійно вдосконалюється, для його виробництва використовуються все нові і нові матеріали. І хоча автомобільні відходи складають всього 20 % від загальної кількості всіх відходів, в світі їм приділяють величезну увагу, адже щороку на смітники відправляють 10 мільйонів тонн автоматеріалів.

Відходи транспорту виникають як неминучий результат споживацького ставлення та недозволено низького коефіцієнта використання ресурсів. Виведений з експлуатації автомобіль, залишений в покинутому стані є концентрованим джерелом забруднення довкілля. У ньому залишаються всі ті матеріали, що були задіяні під час його виготовлення та використання: чорні і кольорові метали, нафтопродукти, мастильні та охолоджуючі рідини, пластик і текстиль, гумотехнічні вироби, скло і кераміка, картон, дерево та ін. Усі ці матеріали можуть і повинні стати вторинними ресурсами для виробництва нової товарної продукції.

За останні кілька десятиліть в більшості промисловорозвинених країнах були організовані системи збору та вторинної переробки автомобілів що відслужили і їх зношених деталей. Щорічно в країнах ЄвроСоюзу старіють і вилучаються близько 9 млн автомобілів, які надходять на переробку. У виробничий оборот залучено від 30 до 60 % вторинної сировини. Авторециклінг – це переробка автомобілів, що вийшли з експлуатації, залучення ресурсів у вторинне використання. З екологічного словника, “рециклінг” – повернення відходів у кругооберт “виробництво – споживання”. У розвинених країнах авторециклінг – це ціла галузь. Вартість продукції, яка

була вироблена з матеріалів, отриманих у ході утилізації автомобілів, перевищує 250 мільярдів доларів на рік. До 1995 р. світова індустрія рециклінгу забезпечила зайнятість понад 1 млн. чоловік. Загальна вартість продукції, отриманої в світі за рахунок рециклінгу, складала 175 млрд доларів.

Закон про рециклінг прийнято більш ніж в 50 країнах світу. Поводження з відходами чітко регламентується нормативно – правовими актами та контролюється державними органами, регулюється економічно – підприємства несуть відповідальність за переробку випущеної ними продукції. Необхідні кошти на переробку відходів виділяються державою і акумулюються в спеціальних екологічних фондах на місцевих рівнях. Для зниження токсичності відходів все більше уваги при розбиранні автомобілів, приділяють вилучення небезпечних хімічних матеріалів. Цьому сприяє відповідне маркування деталей на стадії їх виготовлення. Особлива увага останнім часом приділяється переробці пластмас, поліпропілену, які все більше використовуються у виробництві автомобілів. Їх переробка у вторинні матеріали і використання з максимальною ефективністю можливі тільки після розсортування за видами полімерів і по конкретних марках пластмас.

У країнах ЄС відповідно до директиви 2000/53/ЄС (ELV) встановлені вимоги з 1 січня 2006 р. забезпечити для старих автомобілів утилізацію мінімум на 85 % маси автомобіля і вторинну переробку (рециклінг) мінімум на 80 % .

У країнах СНД і, зокрема, в Україні галузь промисловості по утилізації автомобілів лише починає зароджуватися. В деяких звертають увагу лише на переробку кузова, гуми, не враховуючи, що в складі автомобіля є тканини, пластмаси, шкіри та інше. Організація системи утилізації автотранспортних засобів є актуальна для України, тому що вона не тільки запобігає утворенню звалищ зношених автомобілів, але і є джерелом цінних вторинних ресурсів.

Ступінь утилізації металів та полімерів в Україні значно менше ніж в країнах ЄС. Наприклад, щорічно в Україні утворюється 200 тис. т зношених шин, а утилізуються не більше ніж 10 % .

Проблема утилізації відходів, зокрема транспортного комплексу, сьогодні одна з найактуальніших у світі. В Україні відходи все ще здебільшого завозять на звалища, що часто є несанкціонованими, які не пристосовані для певних видів відходів, і залишаються там, займаючи все більшу і більшу площу земель. А у світі все більше звертаються до переробки відходів та використання їх як вторинної сировини.

Переробка вторинних ресурсів транспортного комплексу має соціальний, екологічний та економічний ефекти, що сприяють розвитку ринку вторинних матеріальних ресурсів, екологічної безпеки довкілля та здоров'я людини, економії природних ресурсів та корисних копалин, підвищенню зайнятості населення, поліпшення умов існування суспільства і розвитку бізнесу в сфері переробки вторинних матеріальних ресурсів. Тому впровадження і розвиток системи рециклінгу в Україні позитивно впливатиме як на екологічні, так і на економічні показники.

Список використаних джерел:

1. Automotive Recyclers Association, Auto Recycler Magazine, Price water house Coopers, “Журнал автомобильных инженеров”, Дослідний центр ОАО “АВТОВАЗ”.

2. Економіка природокористування і охорони довкілля // Зб. наук. праць міжнар.наук.-практ. конф. по управлінню відходами “Техноресурс – 2000”. – К. : РВПС Укр. НАН України, 2000. – 200 с.

ДОСЛІДЖЕННЯ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ ТЕХНОЛОГІЧНИМИ ПАРАМЕТРАМИ ВИДОБУТКУ ЕНЕРГОНОСІВ

Берковський С. В., студент

(Науковий керівник – д.т.н., професор Мороз Б. І.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Найбільший вплив ІТ технології чинять на види діяльності зі значним інформаційним компонентом, сконцентровані в секторі послуг. Але сфера їхнього впливу безперервно розширюється, а в останні роки в її орбіту особливо активно втягується світовий нафтогазовий комплекс: він лідирує у використанні інформаційних технологій, отримує величезні дивіденди від перетворення на цій основі всіх виробничих і організаційних процесів і має на цьому шляху багатообіцяючі перспективи. За оцінками одного з найбільш кваліфікованих експертів у галузі енергоресурсів – Кембриджської асоціації енергетичних досліджень, заснованим на досвіді тісної співпраці більш ніж з 30-ма нафтовидобувними і сервісними компаніями, так звані “цифрові нафтові поля майбутнього” в середньостроковій перспективі зможуть збільшити обсяг нафтовидобутку приблизно на 125 млрд. барелів, тільки за рахунок кращої експлуатації вже відкритих родовищ.

Метою даної дипломної роботи є обґрунтування необхідності і створення системи для обробки і аналізу інформації з використанням сучасних технологій опрацювання великих масивів даних.

Ресурсні можливості ІТ особливо вражають, якщо врахувати, що за розмірами вони співставні із запасами нафти такої великої нафтовидобувної держави, як Ірак. У роботу нафтогазового комплексу нині залучено безліч компаній, що спеціалізуються на наданні ІТ-послуг відповідного профілю.

Роль ІТ технологій в розглянутому комплексі вже нині важко переоцінити, оскільки вони дають можливість не тільки концентрувати величезні масиви даних про стан нафтових полів, а й використовувати цю інформацію в моделях прийняття рішень по оптимізації нафтовіддачі конкретних свердловин. Інформаційні ресурси нафтових родовищ все частіше стають частиною єдиних інформаційних мереж компаній. Вони об’єднані через Інтернет, і з їх допомогою здійснюється моніторинг в квазі-безперервному режимі за всіма процесами розвідки і видобутку. При розробці методів підвищення віддачі експлуатованих пластів особливо в складних геологічних

умовах або вивченні залишкових запасів старих виробок різко зростають вимоги до конкретних деталей і точності дослідження їх продуктивності з метою створення раціональної та економічної схеми нафтовидобутку.

За оцінками, застосування ІТ дозволить нафтовим компаніям підвищити відбір нафти на родовищах на 2–7 %, скоротити витрати на витяг нафти на 25 % і збільшити темпи видобутку на 2–4 %. Вже до 2010 р. в результаті встановлення новітнього ПО і приладів для вимірів в свердловині і фіксування її стану вдалося підвищити темпи відбору нафти на деяких родовищах Північного моря до 60 % в порівнянні з 35 % в середньому по галузі.

Величезний вплив ІТ технології здійснюють на нафтогазовий комплекс і на подальші етапи - транспортування та очищення сирової нафти, а також збут нафтопродуктів. Як на етапах розвідки і видобутку нафти, так і витрати на ІТ, як капітальні, так і поточні, також складають близько 8 % від загальних витрат компанії. І ці етапи надзвичайно інформаційно насичені. По ходу всього циклу утворюються величезні масиви даних, що відносяться до процесів доставки, покупки, переробки сирової нафти, розподілу готової продукції. Компанії працюють з базами даних про ціни на нафту, її запаси, розміри поставок і багатьма іншими. Аналогічні бази даних формуються у сфері нафтопереробки. Більш того, сучасна інформаційна техніка відкриває можливості для вдосконалення самих технологій переробки нафти, підвищення виходу легких фракцій з менш шкідливими відходами. На етапах транспортування та розподілу застосування ІТ технології дозволяють уникнути втрат, а також оптимізувати процес прокачування і величину запасів нафти.

Специфіка нафтогазової галузі така, що в режимі реального часу необхідно відстежувати безліч параметрів. Сучасне гнучке виробництво надзвичайно чутливе до точності і швидкості обробки інформації, що надходить, потребує операцій з даними, що дають змогу швидко аналізувати ситуацію, що створилася і надавати можливість сценарного аналізу можливих рішень. Ключовим елементом розвитку підприємств галузі стає інформаційне забезпечення внутрішніх бізнес-процесів, взаємодії підприємств з постачальниками, тобто впровадження сучасних систем комплексного управління підприємством і систем управління ланцюгами поставок. Замість автономних автоматизованих систем на передній план виходять ІТ-рішення, що підтримують міжкорпоративні зв'язки та здатні відстежувати і стандартизувати дії агентів по всьому ланцюгу взаємодій, що веде до зниження транзакційних витрат і підвищенню гнучкості виробництва. За допомогою сучасних ІТ-систем вирішується безліч нових завдань в галузі логістики, оперативного управління, планування, виявлення перехресних продажів і в інших областях. Всі ці міркування підштовхують підприємства нафтогазового комплексу до придбання і впровадження великомасштабних інтегрованих систем управління виробництвом. Успішне вирішення вкрай складних завдань такого роду можливе лише при опорі на високопрофесійні послуги спеціалізованих компаній.

РОЗВ'ЯЗАННЯ ПРОБЛЕМИ ЗАТОРІВ

Гаркуша А. В., студентка

(Науковий керівник – к.ф.-м.н., доцент Трофімов О. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Автомобіль забезпечує своїм користувачам неймовірно привабливу можливість пересування. Він доступний в будь-який час для поїздок в будь-яких напрямках громадської мережі доріг і вулиць, у вельми комфортних умовах, з високою швидкістю і надійністю, причому при практично мінімальних безпосередніх витратах.

Проте автомобілі займають багато місця, тому їх концентроване використання в агломераціях призводить до заторів. Затори різко обмежують мобільність автомобілів і стають капканами для громадського транспорту. Щільний рух на дорогах призводить до виникнення заторів на вулицях і зниження потенційно високої мобільності автомобіля. Висока концентрація автомобілів не тільки призводить до зниження ефективності та зручності транспортної системи міста, а й продукує безліч негативних ефектів, включаючи транспортний шум, забруднення повітря, дорожньо-транспортні пригоди. Завантаженість доріг заважає всім іншим видам дорожнього транспорту – вагонах громадського транспорту, вантажних автомобілів та автомобілів екстрених служб. Автомобілі стають причиною втрати часу та інших втрат ефективності.

Причини заторів на дорогах(особливо у великих містах):

1) Швидке зростання рівня автомобілізації за останні роки, вулично-дорожня мережа міста виявилась не пристосована для пропуску такої великої кількості транспорту.

2) Дороги та транспортні розв'язки не відповідають сучасним вимогам, а кількість автомобілів на них вже перевищила норму.

3) Добові і тижневі переміщення населення.

4) Наявність звужень на проїзній частині.

5) Відсутня достатня кількість місць для парковки, тому водії лишають свої автомобілі на обочині та інше.

Існують методи запобігання заторів. Перший метод - виділення додаткових смуг руху для громадського транспорту. Додаткові смуги — це основний засіб, щоб вивільнити громадський транспорт з заторів за рахунок зменшення їх конкуренції з приватними автомобілями. Смуги для громадського транспорту були використані у містах у всьому світу, щоб зменшити час у дорозі і підвищити дотримання графіка. Виділяють окрему смугу дороги і забороняється всім іншим видам транспорту, крім громадського заїжджати туди. Основна маса людей користується громадським транспортом. Однак зараз простежується збільшення індивідуального транспорту. Це велика проблема. Необхідно привабити увагу людей до громадського транспорту, тобто гарантувати їм, що вони у найкоротший період часу дістануться з точки А у точку Б. У водіябуде така альтернатива: або стояти у заторі, сидячи у власному автомобілі, або сідати у громадський транспорт і їхати без усіляких проблем.

Технічно це питання вирішується по різному. У деяких містах, наприклад, виділена смуга відокремлюється жовтою полосою і правопорушники, що виїжджають за її межі сплачують штраф. У багатьох країнах пішли іншим шляхом. Там почали відділяти смуги для громадського транспорту бар'єрами, з які людина не може перетнути фізично.

Другий метод – карпулінг. Карпулінг – спільне використання приватного автомобіля за допомогою онлайн-сервісів пошуку попутників. Тобто зменшується кількість автомобілів на дорогах. Переваги карпулінгу:

1) Економія. В залежності від домовленості, поїздка може обійтися вдвічі, а то і втричі дешевше, ніж подорож традиційним способом.

2) Автомобіль – це не тільки бензин, а ще й витрати на його утримання, ремонт, заміну деталей. Скорочуючи час експлуатації машини, зменшується і ці витрати.

3) Допомагає розвантажити дороги у години пік

4) Чим менше автомобілів на дорогах – тим чистіше атмосфера, адже зменшується кількість шкідливих викидів вуглекислого газу, що може зменшити глобальне потепління.

5) Економія часу. Менше машин – менше заторів, а значить, можна швидше дістатися і легше знайти місце для паркування.

6) В деяких країнах існують додаткові смуги для карпулінгу, що зменшують час в дорозі.

7) Пасажирам вдається уникнути стресу і навантаження водіння. Чергуючись по днях, учасники карпулінга можуть по черзі брати на себе роль водія.

Недоліки:

1) Водії відповідають за затримку у випадку аварії з участю їх автомобіля.

2) Водіям іноді доводиться заїжджати за пасажирами, а значить, і подовжувати свій час в дорозі.

3) Владі міста організувати і підтримувати карпулінг буває непросто.

4) Ризик опинитися з попутником із злочинними намірами.

В Україні в великих містах хочуть ввести полоси для громадського транспорту та полоси для карпулінгу. Такі проекти готуються для міста Києва.

Один із ефективних методів вирішення проблем заторів є стимулювання спільного використання особистого автотранспорту багатьма людьми.

ІНФОРМАЦІЙНА БЕЗПЕКА УКРАЇНИ

Гуменюк Є. В., студент

(Науковий керівник – к.т.н., доцент Мормуль М. Ф.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Інформаційна безпека є одним із видів національної безпеки. Відповідно до законодавства України, інформаційна безпека має таке визначення: “Стан захищеності життєво важливих інтересів людини, суспільства і держави, при якому запобігається нанесення шкоди через неповноту, невчасність та невірогідність інформації, що використовується; негативний інформаційний вплив; негативні наслідки застосування інформа-

ційних технологій; несанкціоноване поширення, використання, порушення цілісності, конфіденційності та доступності інформації”. Характеризується ступенем захищеності і, отже, стійкістю основних сфер життєдіяльності

Інформаційна безпека означає: законодавче формування державної інформаційної політики; створення відповідно до законів України можливостей досягнення інформаційної достатності для ухвалення рішень органами державної влади, громадянами та об’єднаннями громадян, іншими суб’єктами права в Україні; гарантування свободи інформаційної діяльності та права доступу до інформації у національному інформаційному просторі України; всебічний розвиток інформаційної структури; підтримка розвитку національних інформаційних ресурсів України з урахуванням досягнень науки і техніки та особливостей духовно-культурного життя народу України; створення і впровадження безпечних інформаційних технологій; захист права власності всіх учасників інформаційної діяльності в національному просторі України; збереження права власності держави на стратегічні об’єкти інформаційної інфраструктури України; охорону державної таємниці, а також інформації з обмеженим доступом, що є об’єктом права власності або об’єктом лише володіння, користування чи розпорядження державою; створення загальної системи охорони інформації, зокрема охорони державної таємниці, а також іншої інформації з обмеженим доступом; захист національного інформаційного простору України від розповсюдження спотвореної або забороненої для поширення законодавством України інформаційної продукції; встановлення законодавством режиму доступу іноземних держав або їх представників до національних інформаційних ресурсів України та порядок використання цих ресурсів на основі договорів із іноземними державами; законодавче визначення порядку поширення інформаційної продукції зарубіжного виробництва на території України. Державна політика інформаційної безпеки визначається пріоритетністю національних інтересів, системою небезпек і загроз та здійснюється шляхом реалізації відповідних доктрин, стратегій, концепцій, програм в інформаційній сфері відповідно до чинного законодавства.

На межі третього тисячоліття було сформульовано твердження, що інформаційна безпека виходить на перше місце в системі національної безпеки, у зв’язку з цим стало доцільним розглядати інформаційну безпеку як складову державної інформаційної політики. Разом з цим, інформаційна безпека є самостійною, незалежною складовою національної безпеки і в цьому проявляється її подвійний характер. У зв’язку з посиленням негативного зовнішнього впливу на інформаційний простір України, що загрожує розмиванню суспільних цінностей і національної ідентичності, недостатніми залишаються обсяги вироблення конкурентоспроможного національного інформаційного продукту.

Забезпечення сприятливих зовнішніх умов для розвитку та безпеки держави передбачає забезпечення інформаційної безпеки при інтеграції до структур глобального інформаційного суспільства. Ефективна реалізація стратегічних пріоритетів, основних принципів і завдань державної політики інформаційної безпеки потребує вдосконалення правових та організа-

ційних механізмів управління інформаційною безпекою, його відповідного інтелектуально-кадрового і ресурсного забезпечення, зокрема вдосконалення законодавства з питань національної безпеки, насамперед шляхом: розвитку правових засад управління національною безпекою через розробку відповідних законів, концепцій, доктрин, стратегій і програм, зокрема антикорупційного законодавства, Національної програми протидії тероризму та екстремізму, Концепції розвитку Воєнної організації держави, Національної стратегії формування інформаційного суспільства, Доктрини інноваційного та науково-технологічного розвитку тощо; розробка та впровадження національних стандартів та технічних регламентів застосування інформаційно-комунікаційних технологій, гармонізованих із відповідними європейськими стандартами, зокрема з вимогами ратифікованої Верховною Радою України Конвенції про кіберзлочинність; приведення законодавства з питань охорони державної таємниці до європейських стандартів; розробка та впровадження загальнодержавної системи визначення та моніторингу порогових значень показників, що характеризують рівень захищеності національних інтересів у різних сферах життєдіяльності та виникнення реальних загроз національній безпеці.

Отже, у сучасних умовах важливою складовою національної безпеки є інформаційна безпека України, що є станом захищеності національних інтересів у інформаційній сфері.

Список використаних джерел.

1. Інформаційна безпека [Електронний ресурс] // Режим доступу : www.ukr.vipreshebnik.ru/entsiklopedia/55-i/1943-informatsija-bezpeka.html
2. Кравець Є. А. Інформаційна безпека держави / Є. А. Кравець // Юридична енциклопедія : в 6 т. – К. : Укр. енцикл., 1992.
3. Про основи національної безпеки України : Закон України.
4. Малик Я. Інформаційна безпека України: стан та перспективи / Малик Я. [Електронний ресурс] // Режим доступу : http://www.lvivacademy.com/vidavnitstvo_1/edu_44/fail/ch_1/3.pdf

ПРОБЛЕМИ РЕГУЛЮВАННЯ ПРАВА ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЇ ВЛАСНОСТІ В УКРАЇНІ

Давидько С., студент,

Глушко. А., студент

(Науковий керівник – д.е.н, професор Падерін І. Д.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Новітні технології уже давно вже перетворилися на головну рушійну силу науково-технічного прогресу, хоча при цьому й виникають специфічні проблеми пов'язані з порушенням авторських прав та потребою захисту інтелектуальної власності.

В іноземній літературі термін “авторське право” (“copyright”, “urheberrecht” та ін.), як правило, має два значення:

– інститут цивільного права, який являє собою сукупність правових норм, що регулюють порядок створення і використання творів літератури, науки і мистецтв;

– суб'єктивне право, що належить відносно конкретного твору якій-небудь особі – автору або іншому суб'єкту авторського права.

Інноваційне підприємництво націлене на використання інвестицій, на створення матеріальної бази розвитку виробничої системи, на сприйняття інновацій. Без технічної та організаційної підготовки виробничої системи до інноваційної діяльності практично неможливо здійснити комерціалізацію ОПВ. Розробка найперспективніших технологій не означає, що вони автоматично трансформуються в продукцію і самі по собі потрапляють на ринок. Для цього вимагається знайти і вибрати оптимальні шляхи комерціалізації цих технологій, для чого потрібен процес управління ОПВ з метою їх оцінки та створення нових технологій, підготовки та здійснення їх комерціалізації. Світова статистика свідчить, що зі 100 науково-технологічних розробок до ринку доходять 10 % тих, що дозволяють повернути з невеликим прибутком витрати на їх виробництво, і лише 4 % дають реально відчутний прибуток [1].

У зв'язку з особливим значенням права інтелектуальної власності у переважній більшості держав порушення виняткових прав автора розглядаються як кримінальні злочини. Широко визнається, що карні санкції разом зі специфічними цивільно-правовими способами захисту авторських прав являють собою вельми ефективний засіб для забезпечення достатньої і дійової охорони. Тому практично у всіх національних законодавствах передбачене судове переслідування осіб, що порушують права авторів.

Існує багато міжнародних угод, які регулюють правовий захист в сфері права інтелектуальної власності. Дослідження практики зарубіжних країн, міжнародного законодавства у сфері інтелектуальної власності, а також аналіз законодавства України в сфері авторського та суміжних прав дозволяє зробити висновок про те, що відповідна вітчизняна нормативна база потребує значного розвитку і вдосконалення, бо містить прогалини з питань визначення правового статусу авторів.

Інтелектуальна власність (далі – ІВ) перетворилася в один із звичайних важелів регулювання бізнесу, особливо в США, Японії та країнах ЄС. Вона впливає також на відношення фірм до розгляду питання про інвестиції в інноваційні проекти або диверсифікацію продукції, вирішення питання злиття фірм або їхнього поглинання, створення промислових об'єднань і спільних підприємств, а також проведення ліцензійної політики.

Об'єкти ІВ стають для корпорацій мірою їхньої життєздатності та ефективності функціонування в майбутньому. Підтвердженням цьому є загальний обсяг корпоративних активів у США, який у 80-х рр. минулого століття складався десь на 62 % з матеріальних активів, але до початку третього тисячоліття ця цифра під впливом жорсткої ринкової боротьби скоротилася до 30 %. На початку 90-х років в Європі обсяг нематеріальних активів становив уже більше однієї третини від загального обсягу всіх активів [5].

В Україні діють ряд законів що регулюють відносини права інтелектуальної власності: закони України “Про авторське право і суміжні права”, “Про охорону прав на знаки для товарів і послуг”, “Про охорону прав на промислові зразки”, “Про охорону прав на винаходи і корисні моделі”, “Про охорону прав на зазначення походження товарів”, “Про охорону прав на сорти рослин”, “Про охорону прав на топографії інтегральних мікросхем”, цивільний кодекс України.[3]

Багато супротивників концепції інтелектуальної власності, особливо прихильники відкритого програмного забезпечення та вільної культури, називають її “інтелектуальною монополією” або “інтелектуальним протекціонізмом”. На думку цих людей, законодавство у сфері ІВ у його сучасному розумінні приносить більше суспільної шкоди аніж користі. Одним з найвідоміших опонентів ІВ є Річард Столмен, автор GNU [4].

ІВ у її сучасному розумінні базується на факті першого опублікування або реєстрації. Такий підхід нехтує той факт, що одна і та сама ідея, а також механізм втілення цієї ідеї, можуть виникнути одночасно в декількох людей.

Список використаних джерел:

1. Бутнік-Сіверський О. Механізм інноваційного розвитку на засадах комерціалізації інтелектуальної власності / О. Бутнік-Сіверський // Інноваційне підприємництво: стан та перспективи розвитку . – К. : КНЕУ, 2016. – С. 123–125.
2. Юлдашев О. Х. Міжнародне приватне право : академічний курс / О. Х. Юлдашев. – К. : Видавничий дім “Ін Юре”, 2004. - 528 с.
3. Офіційний портал Верховної Ради України.– zakon.rada.gov.ua
4. Richard Stallman’s Personal Site - <https://stallman.org> 5. Чесбро Г. Открытые инновации / Г. Чесбро; пер. с англ. В. Н. Егорова. – М. : Поколение, 2007. – 336 с.

АЛГОРИТМ ТРИАНГУЛЯЦІЇ ЗД-МОДЕЛЕЙ У ПРОЦЕСІ ТЕССЕЛЯЦІЇ

Жакун О. А., студент

(Науковий керівник – Лавренюк І. В.)

(Університету митної справи та фінансів, м Дніпро)

В умовах сьогодення тривимірна графіка активно застосовується для створення зображень на площині екрану або аркуші друкованої продукції в науці та промисловості, наприклад, в системах автоматизації проектних робіт (САПР; для створення твердотілих елементів: будівель, деталей машин, механізмів), архітектурної візуалізації, в сучасних системах медичної візуалізації.

Важливу роль для досягнення реалістичності зображення відіграє процес тесселяції. Тесселяція – автоматизований процес додавання нових

опуклих багатокутників в полігональну сітку з метою підвищення деталізації сітки.

У комп'ютерній графіці так називається технологія, за допомогою якої можливо збільшити кількість багатокутників в полігоні. При цьому кожен багатокутник моделі розбивається на задане число пов'язаних багатокутників, які вибудовуються відповідно до загального напрямку поверхні моделі. Таким чином можна спочатку створити просту модель, а потім швидко і просто підвищити її деталізацію. Тесселяція є однією з основних особливостей DirectX та OpenGL.

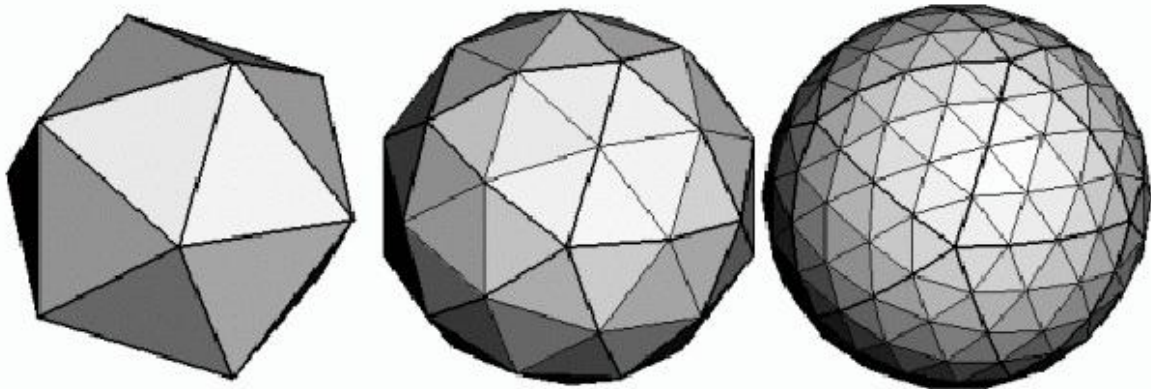


Рис.1. Приклад сфери з різним рівнем деталізації

Тесселяції базується на алгоритмах триангуляції. В геометрії, триангуляція в найзагальнішому значенні – це розбиття геометричного об'єкта на симплекси. Наприклад, на площині це розбиття на трикутники, звідки й назва. Триангуляція тривимірного об'єкта містить розбиття на тетраедрони (“піраміди” різноманітних форм та розмірів), що прилягають один до одного.

Триангуляція многокутника – це розбиття многокутника на трикутники, що мають спільні ребра з умовою, що множина вершин трикутників співпадає з множиною вершин многокутника.

Розглянемо один з алгоритмів триангуляції:

1. Беремо три вершини A_1, A_2, A_3
2. Перевіримо чи створюють вектори A_1A_3, A_1A_2 та їх векторний добуток ліву тройку векторів.
3. Перевіримо чи немає всередині трикутника $A_1A_2A_3$ якої-небудь залишившоїся вершини.
4. Якщо обидві умови виконуються, то будемо трикутник $A_1A_2A_3$, а вершину A_2 виключаємо з багатокутника, не зачіпаючи вершину A_1 , здвигаємо вершини A_2 (A_2 на A_3), A_3 (A_3 на A_4)
5. Якщо хоч одна умова не виконується, переходимо до наступних трьох вершин.
6. Повторюємо з 1 кроку, поки не залишиться три вершини.

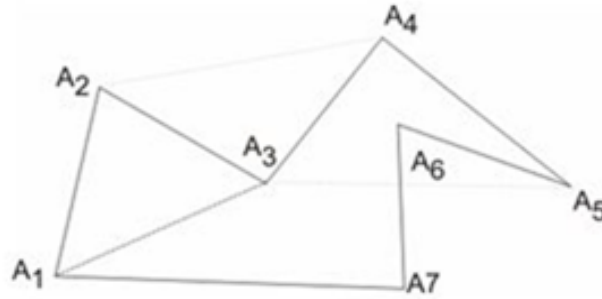


Рис.2. Алгоритм триангуляції неопуклого багатокутника

- трикутник $A_1A_2A_3$ задовольняє обидві умови (п.2, п.3);
- трикутник $A_2A_3A_4$ не задовольняє умові (п.2);
- трикутник $A_3A_4A_5$ не задовольняє умові (п.3).

Існує багато інших алгоритмів серед яких варто відзначити алгоритм триангуляції Делоне, але в ході аналізу продуктивності, складності реалізації та якості полігональної сітки на виході, був обраний вищевказаних алгоритм. Таким чином, завдяки застосуванню алгоритмів тесселяції в тривимірній графіці можливо досягти кращої якості та реалістичності зображення.

Список використаних джерел:

1. Скворцов А. В. Триангуляция Делоне и её применение / Скворцов А. В. – Томск : Изд-во Томского университета, 2002. – 128 с. – ISBN 5-7511-1501-5.
2. Иванов В. П. Тривимірна комп'ютерна графіка / під ред. Г. М. Поліщука. – М. : Радіо та зв'язок, 1995. – 224 с. – ISBN 5-256-01204-5.

НАПРЯМИ ВДОСКОНАЛЕННЯ ТЕХНОЛОГІЙ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ

Заброда А. О., студент,

Зуєва К. О., студент

(Науковий керівник – д.ф.-м.н., професор Пасічник А. М.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Вантажні автомобілі перевозять нині практично всі види вантажів, але навіть на великих відстанях (до 5 і більше тис. км), автопотяги (вантажівка-тягач і причіп або напівпричіп) успішно конкурують із залізницею при перевезенні цінних вантажів для яких критична швидкість доставки, наприклад швидкопсувних продуктів. Перевагами автомобільного транспорту є маневреність, гнучкість, швидкість, можливість доставки вантажу “від дверей до дверей” та “точно у строк”. Отже, здійснення міжнародних перевезень невеликих партій вантажу з України до країн Європи найкраще ви-

конувати автомобільним транспортом. Перетин кордону, розміщення вантажу в транспортному засобі та вибір раціонального маршруту руху займає багато часу. Під час організації процесу перевезення вантажу автотранспортом важливу роль відіграє вибір маршруту руху. Після отримання заявки на перевезення вибір маршруту є таким самим важливим, як і вибір рухомого складу для перевезення. Доставка вантажу від вантажовідправника до вантажоодержувача можлива за декількома варіантами маршрутів руху, оцінка яких може відрізнятися за низкою критеріїв. Урахування всіх цих критеріїв та вибір раціонального маршруту визначають час доставки вантажів, її собівартість. З погляду логістики питання вибору раціонального маршруту вирішувалося, ураховуючи якісні та кількісні показники, адже ефективність функціонування користувачів транспортних послуг залежить як від величини тарифу на доставку, так і від таких аспектів якості доставки, як своєчасність забезпечення зберігання вантажу на шляху слідування на інші. Тому необхідно обрати оптимальний маршрут та вид транспорту для здійснення перевезення.

Визначені основні напрямки щодо зниження витрат при виконанні перевезень вантажів у міжнародному сполученні, а саме: розробка раціональних режимів роботи водіїв, вибір раціонального маршруту руху.

Об'єктом дослідження є міжнародні автомобільні перевезення, які характеризуються вхідними, вихідними параметрами, зовнішніми факторами та відомими процесами, які враховуються в ході моделювання.

Процес автомобільних перевезень вантажів включає такі технологічні операції: прийом та обробка заявки, оформлення товарно-транспортних документів, навантажувальні операції, переміщення вантажу, перехід кордону, розвантажувальні операції.

В загальному вигляді модель розрахунку витрат на доставку вантажу може бути представлена в такому вигляді:

$$S = s_n l + [(s_{m1} + s_{mp1} + s_{a1} + s_{no1})N_1 + (s_{m2} + s_{mp2} + s_{a2} + s_{no2})N_2] + s_{me} Q \rightarrow \min,$$

де S – витрати на доставку вантажу (гр. од.); $s_n, s_{mi}, s_{mpi}, s_{ai}, s_{noi}, s_{me}$ – витрати відповідно на перевезення, сплату мита, транспортні витрати, сплату акцизу, простій під очікуванням в i -му пункті пропуску та техніко-експлуатаційні витрати (гр. од.); l – відстань перевезення (км); N_i – i -ий прикордонний пункт пропуску на маршруті (од.); Q – обсяг перевезення (т)

При визначенні варіантів схем доставки вантажів, враховуються допоміжні параметри маршруту, які встановлюються з урахуванням вихідних умов: витрати та ціна на паливо, кількість митних переходів та їх технічні характеристики.

За результатами дослідження було розроблено два маршрути руху [1]. Обрано маршрут Дніпро – Краківець – Радимно – Болиславець – Герлиц – Лейпциг оскільки він є найвигіднішим з точки зору мінімізації відстані та витрат на перевезення.

Критерії порівняння приведені в табл. 1.

Таблиця 1

Порівняння маршрутів

Критерій порівняння	Маршрут 1	Маршрут 2
Відстань	1972 км [1]	1902 км [1]
Час руху	26 год	27 год 46 хв
Пропускна спроможність пункту пропуску (авто)	500-600	500
Планова пропускна здатність пункту пропуску (авто)	150-200	500

Для раціонального використання автомобіля, обирається кільцевий маршрут руху (Дніпро – Лейпциг – Магдебург – Дніпро), для якого розраховані техніко-експлуатаційні показники, що приведені в табл. 2.

Таблиця 2

Техніко-експлуатаційні показники

Найменування показника	Од. вим.	Значення
1. Обсяг перевезень	т.	50
2. Вантажоборот	т-км.	96300
3. Пробіг з вантажем	км.	3852
4. Пробіг	км.	4009
5. Коефіцієнт використання пробігу за зміну		0,9608
6. Час роботи на маршруті	год.	142,25
7. Динамічний коефіцієнт використання вантажопід'ємності		0,9469
8. Статичний коефіцієнт використання вантажопід'ємності		0,9469
9. Технічна швидкість	км/год.	86,68
10. Експлуатаційна швидкість	км/год.	28,18
11. Фактична витрата палива	л.	3350

При виборі оптимального маршруту руху необхідно керуватися не лише критеріями найкоротшої відстані та меншого часу доставки, а й критерієм мінімальних витрат.

Список використаних джерел:

1. Прокладення маршруту [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://lardi-trans.com>.

МЕХАНІЗМИ ВПРОВАДЖЕННЯ ЕЛЕКТРОННИХ (ДИСТАНЦІЙНИХ) ФОРМ НАВЧАННЯ У СУЧАСНІЙ ВИЩІЙ ОСВІТІ УКРАЇНИ

Калюжний В. С., аспірант

(Науковий керівник – д.держ.упр., доцент Ромін А. В.)

(Національний університет цивільного захисту України, м. Харків)

Розвиток українського суспільства в останнє десятиліття відбувається в умовах кардинальних соціально-економічних перетворень, зміни ідеології, життєвих пріоритетів, моральних понять і моральних норм. Громадські зміни актуалізували нові завдання державним управлінням такою важливою сферою життя, як вища школа. Механізми державного управління освітою зажадали перегляду традиційних методів і засобів викладання, загострили проблеми якості освіти, адже в сучасному світі інформаційні технології розвиваються надзвичайно стрімко. Нині для визначення цих темпів розвитку використовується “закон Мура”. Згідно з цим законом швидкість виникнення та спроможність збереження інформації подвоюються кожні 18–24 місяці, вартість, розміри та використана потужність зменшується на такому ж рівні. Пропускна спроможність мереж збільшилась у 1000 разів за останнє десятиріччя, трафік мереж продовжує збільшуватися на 300–500 % щорічно [1].

Ці тенденції мають великий економічний вплив:

1. Нові інформаційні технології дозволяють власникам інформації розпочинати роботу з малими початковими інвестиціями, що відкриває нові можливості навчальним закладам збільшити свою аудиторію.

2. Зменшується ціна за одиницю інформації.

3. Мережі та телекомунікаційні системи потребують великих інвестицій, внаслідок чого будуть з’являтися нові мультинаціональні компанії.

В зв’язку з цим протягом останніх десятиріч дистанційна освіта стала глобальним явищем освітньої та інформаційної культури. Але, незважаючи на це, до нинішнього часу дистанційна форма освіти не використовується широко в освітньому процесі шкіл, коледжів, гімназій та інших середньо-спеціальних навчальних закладів.

Дистанційна освіта – це практика, яка зв’язує викладача, учня, а також джерела, розміщені в різноманітних географічних регіонах, за допомогою спеціальної технології, що дозволяє здійснювати взаємодію.

У наш час в умовах економічних відносин і жорсткої конкуренції на ринку праці особливе значення мають знання, навички та досвід. Фахівець XXI століття – це людина, яка вільно володіє сучасними інформаційними технологіями, постійно підвищує і вдосконалює свій професійний рівень. Придбання нових знань і навичок, практично корисних і застосовуваних у роботі в епоху інформаційного суспільства значно розширює можливості самореалізації і сприяє кар’єрному росту [2].

Наслідком процесу інформатизації суспільства та освіти є поява дистанційного навчання як найбільш перспективної, гуманістичної, інтегральної форми освіти, орієнтованої на індивідуалізацію навчання.

Передумовами розвитку дистанційного навчання є:

- бурхливий розвиток інформаційних технологій;
- неперервне зниження вартості послуг на підключення та використання глобальної мережі Інтернет, її ресурсів і сервісів;
- суттєве поглиблення процесів упровадження інформаційних технологій в освітню практику;
- значне поширення засобів комп'ютерної техніки серед населення [3].

Процес інформатизації освіти, підтримуючи інтеграційні тенденції пізнання закономірностей предметних областей і довкілля, актуалізує розробку підходів до використання технічних і дидактичних потенціалів інформаційно-комунікаційних технологій для розвитку особистості майбутніх фахівців з вищою освітою. Але, до теперішнього часу вплив інформатизації на зміну цілей і змісту вищої освіти відчувається в навчальних закладах недостатньо. Основними причинами цього є не стільки відсутність технічної бази вищих навчальних закладів і економічні витрати, скільки недостатня концептуальна розробленість теоретичних основ використання інформаційно-комунікаційних технологій в дистанційному навчальному процесі, інакше кажучи, складнощі методологічного характеру, пов'язані з виробленням стандартів електронних навчальних засобів, розробкою нових методів і технологій навчання, основних принципів підготовки (як технічною, так і психологічною). Абсолютно очевидно, що ця недостатня концептуальна розробленість теоретичних основ все частіше приходить в протиріччя з об'єктивними потребами практики діяльності майбутніх фахівців, що вимагає привести в рух і реалізувати освітній потенціал інформаційно-комунікаційних технологій.

Список використаних джерел:

1. Анисимов А. М. Работа в системе дистанционного обучения MOODLE / Анисимов А. М. : учеб. пособие. – 2-е изд. испр. и дополн. – Харьков, ХНАГХ, 2009. – С.15–26.
2. Долбій О. В. Вплив освіти на розвиток людського потенціалу / О. В. Долбій // Актуальні проблеми розвитку управлінських систем: досвід, тенденції, перспективи : Зб. матеріалів V студ. наук.-практ. конф., 22 квітня 2010 р. – Х. : Вид-во ХарPI НАДУ “Магістр”, 2010. – С. 45–48.
3. Кравченко Н. А. Система дистанционного обучения как один из факторов повышения уровня конкурентоспособности государства / Н. А Кравченко // Ученые записки Таврического национального университета им. В. И. Вернадского. Серия “Экономика”. – 2007. – Том 20 (59). – № 1 – С. 90–95.

THE CREDIT POLITICS AS BASIS OF SAFETY OF BANK

Katchan O. O., student

(Scientific adviser – PhD Velichkin V. A.)

(University of Custom Business and Finances, Dnipro)

The role of bank institutions grows in the modern economic life of country constantly. The activity of banks becomes all more many-sided. They pursue an active credit policy, carry out the operations on the fund and currency markets, the operations with the precious metals, renders the consultative and other services. Therefore the credit politics is a basis of organization of credit activity of bank.

Despite the existence of studies in relation to the role of credit politics in the general activity of bank, the experience of realization of process of the monitoring of the credit politics of banks and his gradually growing role in a general risk-management is investigated in the modern Ukrainian economic literature practically not. The considerable payment in the research of essence of concept “the credit politics of bank”, the determination of kinds and functions of credit politics of bank, the mechanism of her forming and realization is done

I. S. Gutcal, W.D.Lagutin, G.S.Panova et al.

The credit politics is determined in the researches of home authors as strategy and tactics of bank in relation to the bringing in of money and the aspiration of them on crediting of clients of bank on the basis of principles of returning, urgency, differentiating, security, serviceability. It is possible to agree with an idea, that the credit politics gives an opportunity to plan, to control, to organize rationally the mutual relations between a bank and his clients in relation to a reverse of cash flow.

It should be noted, that the substantive provisions of credit politics of bank are determined by a mission and strategy of development of bank. She, in turn, is a basis for the development of tactics, procedures, rules and mechanisms of her realization. The tasks, related to creation of base principles, criteria, standards and debt limitations for the acceptance of administrative decisions obligatory for the all structural subdivisions of bank, must to decide on the stage of development of the credit politics of bank exactly.

The primary purpose of the credit politics of the any bank - to attain a commercial increase by strengthening and increase of quality of the credit brief-case of bank.

Thus, the credit politics of bank determines as the base element of management a credit brief-case, defines the long-term aims of bank in credit activity, taking into account the general orientation of his functioning.

The credit politics of bank can be careful, moderate or aggressive. The credit politics of bank is determined as careful, if part of credits in the general volume of working assets of bank does exceed a 30 % not, id est. the bank provides the profitability due to the less risky active operations, but he loses at

that rate a considerable segment of the financial market (characteristically for the accrued banks). The part of credits at the moderate credit politics hesitates in volume of working assets within the limits of a 30-50% (the stability and reliability of bank).

In the case, when the part of credits exceeds to the 50% of the general volume of working assets, the credit politics of bank is aggressive. The aggressive credit politics must be reasonable only super profits and must not be protracted.

The analysis of activity of banks of Ukraine testifies, that banks pursue often enough an extraordinarily risky credit policy and the separate from them test a financial crash in this connection. The main reason of the bank bankruptcies is a failing to return of the given out credits. For the commercial banks of Ukraine is typical a situation of the incomplete or ill-timed return of credits. It testifies to the necessity of increase of efficiency of development of the credit politics of banks due to the prevention of credit risks.

An research of features of the forming and realization of the credit politics banks gives an opportunity to do the conclusion both about the efficiency of the use by them resource base and about the possibility of banks to provide development to the real sector of economy.

The credit politics is the major instrument of achievement of the strategic aims of bank, coming from the above-mentioned. But in itself a credit politics, as though she was worked out qualitatively not, the providing of implementation of the set parameters of activity of the bank and the pre-arranged level of efficiency of credit operations does yet guarantee not.

The organization of work from the selection of personnels and management by them has a substantial value, and also the optimal functional construction of the organizational structure of the credit subdivision of bank. Therefore an every bank must reasonably goes to the development of individual politics and expresses the concrete necessities of their bank.

List of sources used:

1. Gucal I. S. Dijeivist kredytnoho mehanizmu v ekonomici Ukraïny : avtoref. dys. ... d-ra ekon. nauk : spec. 08.04.01 "Finansy, hrošovyj obih ta kredyt" / I. S. Gucal. – K., 2004. – 31 s.

2. Karbivnyčyj I. V. Teoretyčni aspekty formuvannja kredytnoï polityky banku / I. V. Karbivnyčyj // Problemy i perspektyvy rozvytku bankivskoï systemy Ukraïny : zb. nauk. pr. – Sumy : UABS NBU, 2006. – T. 17. – S. 264–270.

3. Sydorenko V. A. Kredytna polityka jak čynnyk pidvyščennja konkurentnykh perevah nacional' noï ekonomiky / V. A. Sydorenko // Zbirnyk naukovykh prac Nacional' noho universytetu Deržavnoï podatkovoi služby Ukraïny. – 2009. – № 1. – S. 259–265.

ЗАХИСТ ЕКОНОМІЧНИХ ІНТЕРЕСІВ УКРАЇНИ

Хороших М. П., студент

(Науковий керівник – Кийда Л. І.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Національні інтереси – життєво важливі матеріальні, інтелектуальні і духовні цінності народу як носія суверенітету і єдиного джерела влади в Україні, визначальні потреби суспільства і держави, реалізація яких гарантує державний суверенітет України та її прогресивний розвиток. Технічна безпека національних інтересів – це одна зі стратегічних напрямів у функціонуванні України. В умовах глобального капіталізму безпека економічних напрямів характеризує стабільність, розвиненість та заможність країни, що визначає країну, як надійного партнера у міжнародній співпраці.

У переліку пріоритетів стратегічного розвитку України особливе місце повинні займати захист прав, свобод і безпеки громадян в інформаційній сфері, відмова від ідей тотального інформаційного контролю та розвиток інноваційних галузей економіки, зокрема вітчизняної індустрії інформаційних технологій, надання послуг та виробництво програмної продукції.

Сформовано основні правові засади побудови інформаційного суспільства шляхом прийняття ряду нормативно-правових актів, які, зокрема, регулюють суспільні відносини у сфері сприяння розвитку громадянського суспільства, створення інформаційних електронних ресурсів, захисту прав інтелектуальної власності на такі ресурси, гарантій та механізму доступу до публічної інформації, розвитку електронного урядування та відкритого уряду, електронного документообігу, інформаційної безпеки тощо.

Мета реалізації національних економічних інтересів полягає у збереженні збалансованої, стійкої до негативних чинників економічної системи держави, забезпеченні її ефективного функціонування і економічного зростання. Відповідно до мети виокремлюють поточні економічні інтереси, які пов'язані з розв'язанням проблем функціонування або розвитку економічної системи та усуненням загроз, що спричинили кризові явища в економічній сфері, і є пріоритетними у гарантуванні економічної безпеки на певний період, та стратегічні, які виражають цілі економічної політики держави на майбутнє за допомогою інформаційно-технічного забезпечення захисту економічних інтересів держави. Із метою ефективно організації процесу визначення і реалізації поточних економічних інтересів здійснюють такі стратегічні заходи:

- вивчення досвіду інших країн щодо визначення і реалізації національних економічних інтересів;
- окреслення сукупності національних економічних інтересів на певний період та затвердження їх на державному рівні;
- розроблення пріоритетів державної політики щодо ліквідації чи зниження негативного впливу загроз національним економічним інтересам;
- організація постійного моніторингу загроз реалізації економічних інтересів держави.

Удосконалення інформаційного забезпечення національних інтересів полягає у наступних пропозиціях:

– сформувати структуру інформаційного забезпечення аналізу систем держави, що дало можливість дослідити й удосконалити кожний із елементів структури для оптимізації процесу прийняття управлінських рішень;

– визначити послідовність виконання робіт із формування інформаційного фонду, яка враховує особливості функціонування інформаційної бази та розглядає їх у взаємозв'язку;

– створити структуру інформаційної бази систем економічних пріоритетів з урахуванням рівнів деталізації інформації відповідно до рівнів управління галузями. Структурована таким чином інформаційна база дозволить послідовно вирішувати всю сукупність завдань щодо збирання, обробки та надання інформації для прийняття управлінських рішень;

– визначити критерії відбору інформації з урахуванням чинника, в основу якого покладені індивідуальні особливості кожної галузі економіки, а також специфічні організаційні вимоги, які ґрунтуються на необхідності оперувати зібраною інформацією;

Список використаних джерел:

1. Закон України Про основи національної безпеки України (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2003, № 39, ст. 351).

2. Рекомендації щодо побудови, впровадження та удосконалення системи управління охороною праці

3. Відомості Верховної Ради (ВВР), 2014, № 33, ст.1163

4. Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 15 травня 2013 р. №386-р СТРАТЕГІЯ розвитку інформаційного суспільства в Україні

АЛГОРИТМ ВІДБОРУ ІНФОРМАЦІЙНИХ МАТЕРІАЛІВ ДЛЯ РОЗДІЛУ “ПОПУЛЯРНЕ” НА ВІДЕОХОСТИНГАХ

Кислова Ю. О., студентка

(Науковий керівник – Костенко В. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Відеохостинг – сайт, на якому користувачі розміщують відеоматеріали для їх подальшого перегляду. На сьогодні їх чисельність значна, але найпопулярнішим є YouTube, заснований 14 лютого 2005 р. Входить до трійки найбільш відвідуваних сайтів Інтернету. Користувачі можуть додавати, продивлятися і коментувати ті чи інші відеозаписи. Служба містить як професійні кліпи так і аматорські відеозаписи, включаючи відеоблоги.

Одним зі шляхів розширення функціоналу хостингу є заснування у 2015 р. розділу “Популярне”. У розділі розміщуються музичні кліпи, трейлери до фільмів, відео контентмейкерів, телевізійні шоу, реклама і багато іншого. Загалом все те, що з якихось причин привернуло увагу глядачів.

Щоб виявити відео, які будуть знаходитися в списку, відеохостинг використовує певний алгоритм. Він ґрунтується на коментарях під відео, кількості переглядів і зовнішніх посиланнях, і збирає все відео на одній сторінці (власне, сам розділ “Популярне”), замість того, щоб рекомендувати їх до перегляду на головній сторінці відеохостингу.

Вибір відео для цього списку також залежить від регіону. В Україні й США цей список буде відрізнятися. Правда, відеохостинг іноді може висувати користувачеві ті відео, які сам вважатиме потрібними. Наприклад, кліп YouTube Rewind можна знайти в списках відео у всіх країн.

Загалом, спрощено, алгоритм можна представити у такому вигляді:

1) Пошук роликів-кандидатів (Candidate Generation).

На першому етапі відео відбираються на підставі історії перегляду, пошуку та демографічних даних користувача. Крім того, YouTube враховує історію перегляду інших користувачів, що віддають перевагу тим відеоматеріалам, що і сам користувач. Таким чином з мільйонів відео сайт відсортовує кілька сотень, які можуть бути цікавими конкретній людині.

2) Ранжування (Ranking filter).

На другому етапі кількість відібраних роликів має бути скорочено до кількох десятків. Для цього YouTube присвоює кожному відео певний рейтинг. Для створення цього рейтингу використовуються наступні критерії:

- назва – оскільки алгоритми YouTube це код, то вони не зможуть зрозуміти змісту відео, як би це зробила людина, тому в цьому їм допомагають назви відео, в яких містяться ключові слова;

- опис – слугує для розміщення більшої кількості інформації та посилань на необхідні ресурси. В цю частину необхідно вписати ключові слова, що значно підсилює видимість відеоматеріалу в пошуковій видачі;

- мітки – теги, що також допомагають визначити релевантність (міру відповідності отриманого результату бажаному) відео під запит користувача;

- якість – віддається перевага відеоматеріалам з більш високою роздільною здатністю;

- розшифрування – виконане вручну розшифрування дає пошуковій системі додатковий привід для підвищення рейтингу відео;

- рейтинг каналу – враховуються такі фактори, як вік каналу, кількість підписників і глядачів;

- тривалість та кількість переглядів – певно, один із найважливіших факторів в алгоритмах YouTube. Чим вищі ці показники, тим більша ймовірність, що відео потрапить в YouTube тренди;

- соціальна активність – враховується скільки разів даним відео поділилися за допомогою соціальних кнопок, а також враховуються зовнішні джерела (сайти), що розмістили даний відеоматеріал.

- число “лайків”, “дизлайків” та коментарів – чим більше “лайків”, тим вище шанс, що відео потрапить у розділ “Популярне”. Відповідно, велика кількість “дизлайків” понижує цей шанс.

У підсумку, відео і потрапляють в розділ “Популярне”.

Основними недоліками цього алгоритму є не звертання уваги на вік користувача та ігнорування, так званої, “накрутки” переглядів.

Результатом першої проблеми є, наприклад, розміщення дитячих мультфільмів або відеоматеріалів, які за змістом спрямовані на дітей дошкільного віку, у розділі “Популярне” 23-річного користувача. Це призводить до зниження ефективності даного розділу, оскільки користувачеві нецікаві дані відеоматеріали, тому надалі цей розділ буде ним ігноруватися. Другим наслідком є неможливість виходу в тренди відео, які розраховані на вікову групу даного користувача. Це значно ускладнює підвищення популярності відеомейкерів (людина, яка створює відеоматеріали), “просування” нових каналів.

“Накрутка” переглядів – спосіб отримання переглядів, при якому перегляди є штучними, тобто відео переглядають не живі люди, а спеціальні програми – боти. Прикладом є знаходження у розділі “Популярне” в Україні відеоматеріалу індійського користувача. Специфіка даного відео (мова, тема) без “накручування” переглядів не дозволила би потрапити йому в розділ “Популярне” в українському регіоні при “живих” переглядах. Наслідки таких дій збігаються з наслідками першої проблеми.

Шляхами вирішення даних проблем є врахування віку користувача (він зазначається при реєстрації), а також відстеження переглядів. Беручи до уваги вік каналу, кількість підписників та їх активність, можна виявити раптові короткочасні та одночасні підвищення переглядів на певних відео. Це може служити підозрою до “накрутки” переглядів і подальшого видалення даного відеоматеріалу із розділу “Популярне”.

РЕНТАБЕЛЬНІСТЬ ГАЗОБАЛОННОГО ОБЛАДНАННЯ НА МАРШРУТНИХ АВТОБУСАХ

Кокіна М. А., студентка,

Комаров Є. Д., студент

(Науковий керівник – к.т.н., доцент Леснікова І. Ю.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Позитивна тенденція зростання кількості транспортних засобів збільшує кількість забруднюючих викидів в атмосферу. Через відпрацьовані продукти згорання у багатьох містах України, особливо у великих, з’являється така проблема як смог. Ця проблема постає гостро, адже за останні два роки в Україні багато міст постраждало від неї. Спеціалісти контролю якості повітря зазначають, що ця проблема є системною і вона посилюється через погодні умови. Саме даний факт обумовлює актуальність науково-дослідної роботи і пошук ефективних шляхів її вирішення з боку транспортної сфери.

Так як проблема смогу є комплексною проблемою, необхідно шукати шляхи вирішення у кожній із сфер діяльності суспільства. Саме тому було

запропоновано встановлення газобалонного обладнання (далі – ГБО) на маршрутні транспортні засоби з метою зниження кількості викидів відпрацьованих газів у атмосферу та досягнення ефекту економії на паливі за рахунок дешевизни газу порівняно з дизелем.

Питання переведення автомобілів на газове паливо розглядалось багатьма вченими, серед яких: Боксерман Ю. І. [1], Скалига М. М. [2] та інші. У своїй праці [2] Скалига М. М. зазначає, що перехід до альтернативного палива дозволить досягти бажаного ефекту економії та знизити кількість відпрацьованих викидів. Проте його робота спрямована на дослідження експлуатації автомобілів з газовим двигуном у некомерційних цілях. Новизна наукового дослідження полягає в тому, що запропоновано варіант встановлення ГБО на маршрутні автобуси з метою здійснення перевезень пасажирів в умовах великого міста.

Перевага ГБО порівняно з дизельними двигунами, є, безперечно, його екологічність. Якщо ж перевести міські автобуси на використання газобалонного обладнання, то в продуктах згорання не буде елементів, що спричиняють фотохімічну реакцію. В цілому, викиди автомобілів, що працюють на газі, містять низький рівень шкідливих речовин:

- в середньому на 65 % менше викидів оксидів азоту
- на 80 % менше викидів твердих часток, аніж дизельний двигун, що обладнаний окислюючим каталітичним нейтралізатором.

Було розглянуто середньостатистичну ціну на дизельне паливо по Україні, враховуючи коливання цін у різних регіонах країни. Проведено аналіз цін на газ. Приймаючи до уваги усі зібрані результати, було встановлено, що дизельне паливо дорожче, аніж газ майже у 1,5 рази. Що стосовно безпосереднього газобалонного обладнання, то вартість встановлення його на автобуси варіюється в межах від 1000 до 1300 доларів США.

Для перевірки рентабельності використання газобалонного обладнання у комерційних цілях, був обраний маршрут у м. Дніпро з певною кількістю машин, що працюють на маршруті. За допомогою статистичних даних було встановлено:

- довжину маршруту
- інтервал руху між автомобілями
- довжину рейсу
- простій на кінцевому пункті
- середній час на подолання відстані
- часовий графік роботи маршруту

На основі цих статистичних показників було прораховано кілометраж, що долає автомобіль відповідно:

- за зміну
- за тиждень
- за рік

Виходячи з вищенаведених даних було прораховано витрати палива у літрах, враховуючи середню експлуатаційну витрату палива. Дані показники були переведені у грошовий еквівалент (на момент дослідження була прийнята середня ціна по Україні на дизельне паливо та газ). Було використано формулу для прорахунку економії після встановлення ГБО на маршрутний автобус.

$$D = \frac{C_{\text{ГБО}} \cdot 100}{C_{\text{п}} \cdot K_{\text{вп}} - C_{\text{г}} \cdot K_{\text{вг}}} \cdot l_{\text{доб}}$$

де D – ціна газобалонного обладнання, грн; $C_{\text{п}}$ – вартість палива, грн; K – середня витрата палива, л/100 км; $C_{\text{г}}$ – вартість газу, грн; $K_{\text{вп}}$ – середня витрата палива, л/100 км; $K_{\text{вг}}$ – середня витрата газу, л/100 км; $l_{\text{доб}}$ – середньодобовий пробіг автомобіля, км.

За результатами розрахунків було визначено, що економія на паливі складе 256,55 грн в день.

Дана ідея може бути впроваджена на кожному підприємстві, що займаються процесом перевезення людей в умовах великого міста. Такий крок суттєво знизить витрати на паливо, що в подальшому може бути підґрунтям для зниження вартості проїзду. Окрім того, дане рішення дозволить впливати на вирішення проблеми смогу у великих містах з боку внесення змін у сфері автомобільного транспорту.

Список використаних джерел:

1. Боксерман Ю. И. Перевод транспорта на газовое топливо / Боксерман Ю. И., Мкртычан Я. С., Чириков К. Ю. – М. : Недра, 1988. – 220 с.: ил
2. Скалыга Н. Н. Улучшение экономических и токсических показателей автомобилей во время некоммерческой эксплуатации путем использования в качестве топлива природного газа / Н. Н. Скалыга // Вісник Східноукраїнського національного університету ім. В. Даля. — Луганськ : Видво СхУНУ, 2004. – № 7 (77). – Ч. 1. – С. 217–220.

ДОСЛІДЖЕННЯ ПРОБЛЕМИ ТА ВПРОВАДЖЕННЯ ТОПОЛОГІЧНОГО СОРТУВАННЯ В ІС

Кравець В. О., студент

(Науковий керівник – д.т.н., професор Мороз Б. І.)

(Університету митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Топологічне сортування (Topological sort) – один з основних алгоритмів на графах, застосовується для вирішення безлічі більш складних завдань. Завдання топологічного сортування графа полягає у наступному: вказати такий лінійний порядок на його вершинах, щоб будь-яке ребро вело від вершини з меншим номером до вершини з більшим номером. Очевидно, що якщо в графі є цикли, то такого порядку не існує.

Орієнтованої мережею (або просто мережею) називають безконтурний орієнтований граф (в деяких завданнях зустрічаються безконтурні орієнтовані графи, які мають нескінченні безлічі вершин і дуг). Такі графи називають нескінченними мережами. Ми розглядаємо тільки кінцеві мережі. Крім того, в літературі з теорії графів термін “мережа” іноді використовується в іншому сенсі – для об’єкта, більш складного, ніж граф).

Оскільки мережа є безконтурним графом, можна показати, що існують вершини (вузли) мережі з нульовим полустепінним результатом, а також вершини (вузли) з нульовим полустепінним заходом. Перші називають стоками або виходами мережі, а другі – джерелами або входами мережі.

Рівень вершини мережі – це натуральне число, яке визначається наступним чином:

1) якщо полустепіні заходу вершини дорівнює 0, то її рівень дорівнює 0 і навпаки (тобто нульовий рівень N_0 – це безліч всіх входів);

2) якщо множини N_i вершин рівня i визначені для всіх $i \leq k$, то рівень $N_k + 1$ містить ті і тільки ті вершини, попередники яких належать будь-якому з рівнів з номером від 0 до k , причому існує хоча б один попередник рівня k .

$$N_{k+1} = \{v: \Gamma^{-1}(v) \subseteq N_1 \cup \dots \cup N_k, \Gamma^{-1}(v) \cap N_k \neq \emptyset\}$$

$$\{v: \Gamma^{-1}(v) \subseteq N_1 \cup \dots \cup N_k, \Gamma^{-1}(v) \cap N_k \neq \emptyset\}$$

де $\Gamma^{-1}(v) = \{x: x \rightarrow v\}$ – множина попередників вершини v .

Рівень вершини мережі можна інтерпретувати як довжину максимального шляху від входів мережі до цієї вершини.

Порядкової функцією мережі $G = (V, E)$ називають відображення $\text{ord}: V \rightarrow N$, зіставляє кожній вершині мережі номер її рівня.

У багатьох прикладних задачах виникає проблема такого упорядкування вершин мережі, при якому вершини, що належать одному рівню, розташовуються один під одним, а дуги орієнтованого графа ведуть в його зображенні на площині від вершин з меншим рівнем до вершин з великим рівнем зліва направо. Подібного роду проблема називається проблемою топологічної сортування, оскільки необхідно розташувати вершини графа на площині так, щоб чітко було видно розподіл вершин за рівнями. Саме розташування при цьому може бути різним, аби воно мало “шарувату” структуру, в якій кожен шар становлять вершини одного рівня.

Топологічна сортування застосовується в самих різних ситуаціях, наприклад при розпаралелювання алгоритмів, коли по деякому опису алгоритму потрібно скласти граф залежності його операцій і, відсортувавши його топологічно, визначити, які з операцій є незалежними і можуть виконуватися паралельно (одночасно).

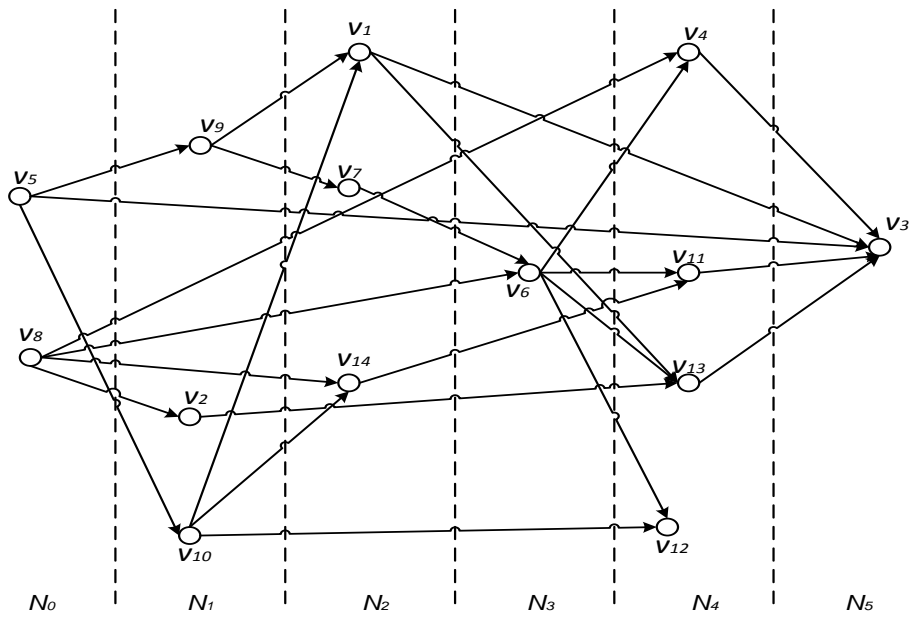


Рис. 1. Мережа та результат застосування топологічної сортування мережі

Алгоритм Демукрона використовує матрицю суміжності вершин V типу $n \times n$ в якості засобу представлення мережі та заснований безпосередньо на визначенні рівня вершини і властивості матриці V . Можна побачити, що сума елементів k -го стовпця матриці V дорівнює полустепені заходу вершини V_k . Тому, підсумувавши елементи матриці по всіх стовпцях і вибравши вершини, відповідні стовпцях з нульовою сумою, отримаємо безліч вершин нульового рівня - входи мережі.

Приклад. Застосуємо алгоритм Демукрона до мережі, представленій на малюнку 1. Матриця суміжності вершин мережі має наступний вигляд:

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1			1											1
2													1	
3														
4			1											
5			1						1	1				
6				1							1	1	1	
7											1			
8		1		1		1	1							
9	1													
10	1						1					1		
11			1											
12														
13			1											
14														

Рис. 2. Матриця суміжності вершин мережі

Наведемо послідовність значень масиву M , відповідну ітераціям алгоритму і безлічі N_i вершин i -го рівня (рисунок 3). Прочерки відповідають вершинам, що не належить множині V_1 (“замасковані” вершини) на відповідному етапі алгоритму.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
2	1	5	2	0	2	2	0	1	1	2	2	3	1	$N_0=\{5,8\}$
2	0	4	1	—	1	1	—	0	0	2	2	3	1	$N_1=\{2,9,10\}$
0	—	4	1	—	1	0	—	—	—	2	1	2	0	$N_2=\{1,7,14\}$
—	—	3	1	—	0	—	—	—	—	1	1	1	—	$N_3=\{6\}$
—	—	3	0	—	—	—	—	—	—	0	0	0	—	$N_4=\{4,11,12,13\}$
—	—	0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	$N_5=\{3\}$

Рис. 3. Значення масиву M

Алгоритм Демукрона може бути модифікований так, щоб він зупинявся, якщо орієнтований граф, поданий на вхід, не є мережею, і повідомляв про це. Можна побачити, що аналізований граф НЕ буде мережею тоді і тільки тоді, коли при черговому переразунку масиву M не з’являться нові нулі.

Висновок:

Топологічне сортування - це сортування елементів, для яких визначено частковий порядок, тобто впорядкування задано не на всіх, а тільки на деяких парах елементів. Крім того, вона є одним з основних алгоритмів на графах, який застосовується для вирішення більш складних завдань.

- Топологічне сортування може бути застосована в різних галузях:
- мережі;
- створення карти сайту;
- календарне планування і т.д.
- Алгоритми топологічної сортування досить прості і зрозумілі, також легко реалізовані в програмному середовищі.

Список використаних джерел:

1. Ахо А. Структури даних і алгоритми Ахо А., Хопкрофта Дж., Ульман Дж. – М. : Вільямс, 2000. – 384 с.
2. Седжвік Р. Фундаментальні алгоритми на C++ / Алгоритми на графах / Седжвік Р. – К. : Диасофт, 2002. – 496 с.
3. Седжвик Р. Фундаментальные алгоритмы на C++ / Анализ / Структуры данных / Сортировка / Поиск / Седжвик Р. – К. : Диасофт, 2001. – 688 с.

МУЛЬТИМОДАЛЬНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЯК ЗАСІБ ЕФЕКТИВНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖОПОТОКІВ ДНІПРОПЕТРОВСЬКОГО РЕГІОНУ

Кузьменко В. О., студент

(Науковий керівник – к.т.н., доцент Халіпова Н. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Ефективне функціонування державної транспортної системи та її включення у світову транспортну мережу сприяє збільшенню обсягів міжнародних перевезень, що є надзвичайно значущим для підвищення конкурентоспроможності вітчизняного транспорту та забезпечення захисту економічних відносин України. Із розвитком мультимодальних перевезень зростає рівень контейнеризації, бо саме перевезення вантажів у контейнерах від пунктів виробництва безпосередньо в пункти споживання без тари і перевантаження товарів в дорозі дає велику економію коштів і матеріалів, значно спрощує і прискорює операції з прийому та видачі вантажів, забезпечує механізацію навантажувально-розвантажувальних робіт.

У роботі був розглянутий вантожопотік з Дніпропетровська у Батумі. Наразі найбільше, понад 50% від загального обсягу, з України до Грузії експортується продукція агропромислового комплексу. Україна є лідером з експорту соняшникової олії. Саме тому для перевезення був обраний цей вантаж. Транспортування соняшникової олії здійснювалось у стандартному 20-ти футовому контейнері. Розглянувши декілька варіантів розміщення товару був обраний той спосіб, який виявився найбільш оптимальним у даному випадку. Отже, найкращим варіантом для перевезення такого вантажу було укладання його у картонні коробки на європалети розмірами 800x1200. Кожне вантажне місце було зміцнено стретч-плівкою та закріплено у контейнері.

Метою будь-якого перевезення є зниження транспортних витрат, яке є можливим за рахунок застосування нових технологій перевезень, реорганізації транспортної інфраструктури та інтеграції транспортних систем. Таким чином, головним інструментом у даному процесі є користування декількома видами транспорту при доставці вантажу.

Для планування мультимодального перевезення вантажу був обраний метод побудови мережевого графіка. Мережеві моделі – важливий клас оптимізаційних завдань, що перетинаються із задачами календарного планування. Основним матеріалом для мережевого планування є структурна таблиця комплексу робіт, що містить: перелік елементарних робіт комплексу; перелік робіт, на які спираються елементарні роботи; час виконання кожної роботи. У даному випадку було можливе комбінування трьох видів транспорту: автомобільного, залізничного та морського. Аналізуючи маршрути доставки з урахуванням додаткових нетранспортних складових, був побудований мережевий графік, що показав альтернативні шляхи доставки.

Аналіз результатів розрахунку показав, що при транспортуванні 20-ти футового контейнера найбільш переважним маршрутом доставки виявився: за параметром “час”: пряма доставка автомобільним транспортом до Батумі, митні операції здійснюється брокером; за параметрами “вартість” і “приведена вартість”: пряма доставка залізничним транспортом до Батумі, митні операції здійснюються власними силами. Таким чином, якщо всі критерії мають однакове значення, виникає необхідність скористатися критеріями ухвалення рішень в умовах невизначеності. На основі критеріїв Лапласа, Вальда, Севіджа та Гурвіца був знайдений оптимальний варіант доставки вантажу с Дніпропетровська до Батумі. Тож, найбільш економічним способом перевезення є комбінування залізничного та автомобільного транспорту.

Дніпропетровська область відіграє провідну роль у зовнішньоекономічних зв'язках і посідає перше місце серед областей України (табл.1).

Таблиця 1

Обсяг вантажних перевезень Дніпропетровської області та України загалом за 2016 рік

Вантажні перевезення у 2016 році		
Вид транспорту	Перевезено вантажів, млн.т (Україна)	Перевезено вантажів, млн.т (Дніпр. обл)
Залізничний	350	90,543
Автомобільний	147,3	12,7821
Водний	6,4	0,4197
Авіаційний	0,1	0,0012

Важливим показником покращення експлуатаційної роботи видів транспорту, є прискорення термінів доставки вантажів. Прискорення доставки вантажів не тільки сприяє прискоренню обороту, але й скорочує потребу в обігових коштах. Дніпропетровська область має всі перспективи для подальшого розвитку зовнішньої торгівлі товарами, покращення обслуговування транспортних робіт та впровадження нових та оптимальних технологій перевезення вантажів, які будуть ґрунтуватися на критеріях мінімального часу та мінімальних затрат, що може значно покращити економічну ситуацію держави.

Список використаних джерел:

1. Зовнішньоекономічні зв'язки та зовнішня торгівля Дніпропетровської області [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://metodsovet.su/blog/zovnishnoekonomichni_zv_96_jazki_ta_zovnishnja_torgivlja_dnipropetrovskoj_oblasti/2013-11-23-286 – 2013.

2. Лукинський В. С. Модели и методы теории логистики [Текст]/:учеб. пособие для студентов / В. С. Лукинський. – С-Пб. : Питер Пресс, 2008.– 448 с.

MODEL PROCESU PÓLMARKOWA GOTOWOŚCI CHMURY OBLICZENIOWEJ Z WBUDOWANYM SYSTEMEM KONTROLI INFORMACJI I STANU TECHNICZNEGO MASZYN FIZYCZNYCH

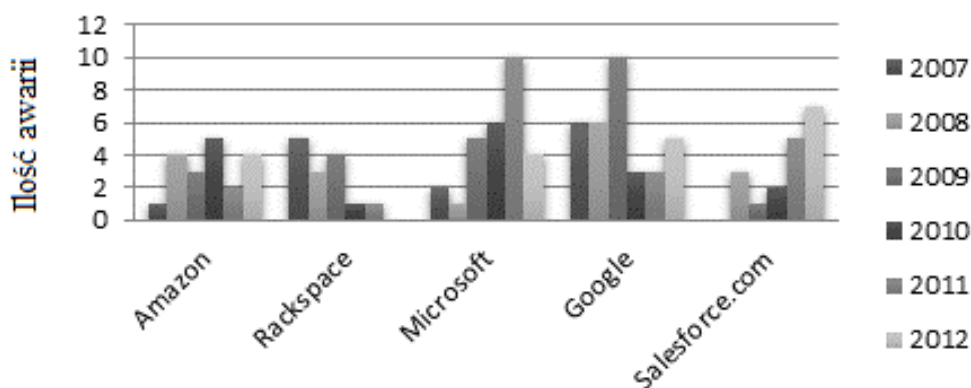
Кузьминский Д. А., студент,

Дон В. Б., студент

(Научный руководитель – к.т.н., доцент Иванченко О. В.)

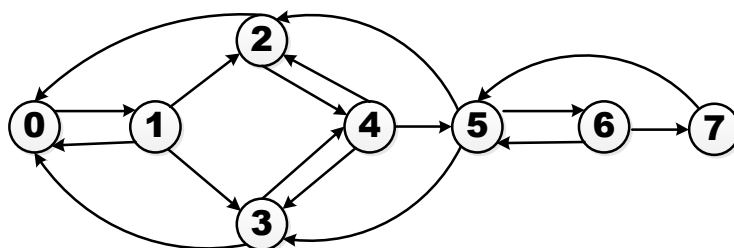
(Университет таможенного дела и финансов, г. Днепр)

Współczesny biznes coraz więcej opiera się w swojej działalności na chmurę obliczeniową. Jednak jest pewne ryzyko, które pojawia się w skutku rozwoju biznes-scenariusze transformacji cyberaktywów i polega na możliwych awariach maszyn fizycznych. Więc potrzebują rozwiązania problemu, które dotyczą zapewniania gotowości do wdrażania elementów strukturalnego modelu. (Rys. 1).



Rysunek 1. Ilości awarii dostawcy przetwarzania w chmurze [1]

W zaproponowanym artykule został przeanalizowany model procesu półmarkowa gotowości chmury obliczeniowej [2,3,4,5] z wbudowanym systemem kontroli informacji i stanu technicznego maszyn fizycznych, które tworzą tę chmurę. Jako kluczowy był uznany model matematyczny, graf stanów jakiego przedstawiony na rys. 2.



Rysunek 2. Graf stanów modelu półmarkowa dla chmury obliczeniowej

Kluczowy model zawiera po jednej maszynie fizycznej w każdym basenie. Wektor prawdopodobieństw stanów początkowych jest zadany znaczeniami $P_0(0) = 1, P_i(0), i = \overline{1,7}$. Zakładamy, że w procesie funkcjonowania maszyny fizyczne mogą znajdować się w następujących stanach: 1) E_0 – wszystkie trzy maszyny w dobrej kondycji; 2) E_1, E_4, E_6 – stan kontroli informacji i stanu technicznego maszyn; 3) E_2 – stan awarii “gorącej” maszyny i zamiana jej “cieplej”; 4) E_3 – stan awarii “cieplej” maszyny i zamiana jej “zimnej”; 5) E_5 – stan awarii “gorącej” maszyny i zamiana jej “zimnej” lub “cieplej”; 6) E_7 – stan awarii “gorącej” maszyny, przy którym system stawa się niezdolny do pracy.

Analiza wyników modelowania świadczy o zgodności rozrachunkowego znaczenia koeficjentu gotowości do maksymalnie dozwolonego poziomu niezawodności. Przedstawiony model może być wykorzystywany do wymagania pewnego poziomu gotowości funkcjonalnej i bezpieczeństwa chmury obliczeniowej.

Wykorzystana literatura w pracy:

1. The Cloud’s Cloudy Moment: A Systematic Survey of Public Cloud Service Outage [Strona internetowa] / Zheng Li, Mingfei Liang, Liam O’Brien, and He Zhang. – Dostępnie na <https://arxiv.org/pdf/1312.6485.pdf> – 10.03.2017 r.
2. Google Apps for Work [Strona internetowa] / Google. – Dostępnie na <https://gsuite.google.ru/> – 10.03.2017 r.
3. IBM Global Technology Services [Strona internetowa] / IBM. – Dostępnie na <http://www-935.ibm.com/services/us/en/it-services/gts-it-service-home-page-1.html> – 10.03.2017 r.
4. Rackspace Public Cloud [Strona internetowa] / Rackspace. – Dostępnie na <http://www.rackspace.com/cloud> – 10.03.2017 r.
5. Amazon EC2 – Virtual Service Hosting [Strona internetowa] / Amazon EC2. – Dostępnie na <https://aws.amazon.com/ru/ec2/> – 10.03.2017 r.

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ ЛОГІСТИЧНИХ ТРАНСПОРТНО-ЗЕРНОВИХ КОМПЛЕКСІВ В УКРАЇНІ

Кулак Я. С., студент

(Науковий керівник – д.ф.-м.н., професор Пасічник А. М.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Агропромисловий комплекс України – потужний сегмент виробництва, що значною мірою визначає соціально-економічний розвиток країни, рівень життя населення, забезпечення держави продуктами харчування та відповідною сировиною. Серед галузей агропромислового комплексу України найважливішою є зернове господарство. Це основа всього сільськогосподарського виробництва. Зернове господарство країни формує продовольчий фонд, забезпечує тваринництво фуражним зерном, створює резервні державні запаси зерна, формує певну частку експорту.

Україна – досить потужний експортер зернових культур. За обсягами експорту пшениці нам належить восьме місце у світі (близько 7 % від обсягу світової торгівлі), а за обсягами експорту ячменю вийшла в світові лідери з обсягом, що складає 36 % світового ринку. Україна має реальні перспективи зміцнити свої позиції як найбільший світовий експортер зерна і зробити вагомий внесок у подолання світової продовольчої кризи. Протягом наступних п'яти років в країні планується виробити до 80 млн т зерна з яких понад 30 млн т експортувати.

На сучасному етапі транспортування зерна запропонована альтернатива зерновозам – спеціалізований контейнер із вкладишем. Відповідно до цієї можливості необхідно модернізувати зерносховища на логістичні транспортно-зернові комплекси (далі – ЛТЗК), в яких будуть передбачатись елеватори для зберігання зерна, майданчики для зберігання порожніх та навантажених контейнерів, наявність залізнодорожнього сполучення та автомобільного сполучення, майданчики для перевантаження навантажених контейнерів на рухомий склад, адміністративні будівлі, в тому числі для здійснення митного оформлення.

Під час застосування пропонованої технології перевезень відкривається цілий ряд нових можливостей, а саме:

- можливість здійснювати відправки зернових з сільгоспприємств, віддалених від магістральних елеваторів;

- мінімізація “природних втрат” вантажу за рахунок відсутності втрат при транспортуванні і проміжних навантаженнях і вивантаженнях при класичній схемі (машина, елеватор, вагон, бункерування судна, вивантаження в порту, машина);

- гнучкість логістики, що дозволяє здійснювати доставку за схемою “від дверей до дверей” без проміжних перевантажень і швидко міняти напрямки вантажопотоків за рахунок різних напрямків руху кораблів контейнеровозів з портових терміналів;

- зниження продаваної партії зерна до 24 т при експортних операціях, як наслідок відсутність втрат часу і коштів, при формуванні “суднової партії”. Відсутність прив'язки до завантаженості припортових терміналів;

- можливість подальшої мінімізації витрат і оптимізації логістичних схем, в тому числі за рахунок поєднання сезонного падіння цін на надання універсального рухомого складу (контейнера, платформи);

- зниження не менше ніж на 35 % витрат на залізничний тариф, порівняно з традиційними перевезеннями в зерновозах;

- гарантованість термінів поставки і цілісності даної сертифікованої партії, збереження вантажу при транспортуванні;

- легкий інвентарний контроль руху вантажу на всіх етапах;

- висока автоматизація завантаження/розвантаження.

Окрім новацій у галузі транспортування зерна, є альтернативи щодо його зберігання, які також можливо застосовувати на території модернізованого ЛТЗК. Новим видом зберігання зерна серед інтегрованих підпри-

ємств, що дозволяє мінімізувати енергетичну складову, є зберігання зернових у багатошарових поліетиленових “рукавах”, в які можна засипати до 293 200 тис. т зерна. Технологія зберігання в поліетиленових мішках “big bags” надає ряд переваг, в порівнянні зі звичайним способом. По-перше, це ціна, адже вартість зберігання 1 т зерна на елеваторі обходиться в 14–16 дол. США, а такої ж кількості у мішках – 4–6 дол. США. По-друге, це можливість зберігання урожаю у мішках на власній території, не втрачаючи коштів на оренду та доставку. Запровадження інновацій інтегрованими підприємствами дає їм змогу займати лідируючі позиції у зберіганні, логістиці та експорті зернових культур.

Таким чином, створення сучасних логістичних транспортно-зернових комплексів дозволить мінімізувати тривалість проміжних операцій перевантаження зерна та спростити його оформлення. Для створення такої логістичної інфраструктури пропонується модернізувати мережу найбільших зерносховищ України, із комплексами їхніх споруд, необхідних для ефективності організації процесу перевезення, навантажувально-розвантажувальних робіт, логістичних операцій, а також надання додаткових послуг. Необхідно активно залучати інновації, прикладом яких є запровадження технології герметичного зберігання зерна інтегрованими підприємствами у поліетиленових рукавах. Основними напрямками удосконалення інфраструктури є модернізація наявних та будівництво нових елеваторних потужностей. Запропоновані рішення сприятимуть оптимізації системи маркетингу, каналів збуту, зберігання та транспортування зерна для всіх суб’єктів ринку, а також зростанню виробництва та експорту зерна в Україні.

НАПРЯМИ РОЗВИТКУ ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ НА РИНКУ МІЖНАРОДНИХ ПОСЛУГ

Кутирев В. В.

(Управління організації митного контролю Донецької митниці ДФС)

(Науковий керівник – д.ф.-м.н., професор Пасічник А. М.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Однією із головних умов сталого економічного розвитку України є суттєве підвищення ефективності використання транспортно-логістичного потенціалу держави для забезпечення міжнародної торгівлі. У зв’язку з цим, для визначення напрямків подальшого розвитку логістичної інфраструктури важливе значення має аналіз результатів логістичного рейтингу країн проведеного Світовим Банком у вигляді логістичного рейтингу країн (LPI).

Розглядаючи контекст середовища, в якому здійснюється логістичне забезпечення торгівлі, фахівцями Світового Банку в рамках проекту Сприяння розвитку торгівлі та транспорту в Україні основні показники технологічного забезпечення міжнародної торгівлі або ведення бізнесу визнані нижче за середні або незадовільні. Також було відзначено негативний вплив незбалансованості експорту та імпорту з огляду на той факт, що

експорт та транзит генеральних вантажів і сировинних матеріалів здійснюється переважно залізничними та морськими шляхами. Імпорт складають переважно тарно-штучні вантажі та споживчі товари. Експортери, що оперують великими одиницями відвантаження, як правило мають наступні переваги: відносно низький рівень транспортних видатків та відносно невелику кількість проблем при перетині кордону. Імпорттери, які оперують невеликими потоками або для яких фактор часу має велике значення, стикаються з наступними проблемами: висока вартість послуг доставки комплектних вантажів, складні процедури перетину кордону, значно вищий ніж у ЄС рівень товарних запасів.

Проаналізувати показники логістичної системи України в контексті міжнародної взаємодії можливо на основі даних, які оприлюднюються Світовим Банком у вигляді логістичного рейтингу країн (LPI).

Логістичний рейтинг країн аналізує логістичну інфраструктуру країни за шістьма показниками:

- ефективність митного і прикордонного управління та час митного очищення;
- якість торговельної та транспортної інфраструктури;
- можливість отримання конкурентоспроможної вартості міжнародних перевезень вантажів та їх якість;
- компетентність логістичного персоналу та якість логістичної інфраструктури;
- можливість відстеження та контролю товару під час доставки;
- частота з якою міжнародні поставки надходять до отримувача з дотриманням розкладу, або очікуваного часу доставки.

Такі показники обрані на основі теоретичних та емпіричних досліджень та практичного досвіду логістичних професіоналів задіяних в міжнародних вантажних перевезеннях.

За рейтингом LPI в 2016 р. Україна займає 80 місце з 160 країн. Протягом 2007–2014 рр. простежувалася позитивна динаміка в розвитку логістичної інфраструктури України. Найбільші темпи росту прийшлися на період 2010–2012 рр. Найвищого значення логістичний рейтинг України досяг в 2014 р. та становив 2,98 одиниць, країна посідала 61 місце з 160 країн. Проте в період з 2014 до 2016 внаслідок нестабільної політичної ситуації в країні та військових дій логістичний рейтинг України суттєво зменшився та в 2016 р. становив 2,74 одиниці.

У той же час майже всі наші європейські сусіди, крім Молдови, займають сходинки перед нами, а країни західної Європи та східної Азії стабільно очолюють цей рейтинг.

Зниження за період з 2014 до 2016 зазнали практично всі складові логістичного рейтингу України крім своєчасності доставки вантажів. Загалом, можна відмітити, що в порівнянні з лідерами логістичного рейтингу, на даному етапі розвитку Україна використовує транзитний потенціал і географічне положення лише на 60–70 %.

Відповідно до результатів аналізу, що проведений Світовим Банком на основі логістичного рейтингу країн, Україна віднесена до групи країн з “частково розвинутою логістичною інфраструктурою”, яка включає країни з рівнем логістичного розвитку, що характерний для низько- та середньорозвинутих економік. При цьому європейські сусіди України відносяться до групи країн зі “стабільно-розвинутою логістичною інфраструктурою”.

Для покращання іміджу країни на світовому логістичному ринку, необхідно розв’язати комплексне питання підвищення якості роботи митних органів (зменшення кількості необхідних дозволів та документів при митному оформленні, консолідація та об’єднання контролюючих установ, залучення їх до єдиної електронної системи введення документообігу, приєднання до передових міжнародних норм та конвенцій, які спрощують процедуру перетину кордону, розвиток митної інфраструктури, належне фінансове забезпечення митниць), розбудови та модернізації транспортної інфраструктури (залучення потужностей приватних інвесторів, реалізація разом з Євросоюзом спільних транспортно-транзитних проектів) і впровадженням новітніх технологій в сфері контролю доставки та відстеження вантажів, а також подальших вкладень в створення ІТ продуктів, що прискорюють процеси митного контролю та оформлення. Перелічені завдання відносяться до базових, тобто тих, які безпосередньо впливають на рівень логістичного забезпечення країни та здебільшого знаходяться у сфері державного регулювання та впливу.

ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ПЕРЕВЕЗЕНЬ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ В УКРАЇНІ

Кухаренко Н. В., студент

(Науковий керівник – к.т.н., доцент Мормуль М. Ф.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Автомобільний транспорт – це вид транспорту, що здійснює перевезення вантажів і пасажирів по безрейкових шляхах. Він є важливою складовою сфери послуг народного господарства сучасної України, адже забезпечує життєдіяльність населення, розвиток економіки держави, збережує обороноздатність та надає можливість досягнути високі зовнішньоекономічні відносини між країнами.

Від якості роботи даного виду транспорту насаперед залежать:

- розвиток внутрішньої і міжнародної торгівлі, задоволення попиту населення;
- забезпечення необхідного обсягу товарообороту;
- швидкість просування й оборотність товарних запасів;
- освоєння нових територій;
- рівень витрат обігу чи виробництва;
- рівень рентабельності торгівлі, громадського харчування, заготівель і виробничої діяльності;
- забезпечення спілкування між континентами, країнами, містами.

Автотранспорт у цілому задовольняє потреби населення у перевезеннях, однак структура парку автобусів та вантажних автомобілів є недосконалою, більшість з них за своєю конструкцією, пасажиромісткістю, вантажністю, типами кузова, класом комфортності, видами та питомими витратами палива, екологічними показниками не відповідають сучасним вимогам. Тому підвищення ефективності його роботи – важлива державна задача.

На сьогодні існує велика кількість проблем, які потребують негайного та першочергового вирішення. Додамо до вищенаведених такі: великий рівень зношеності основних засобів інфраструктурних об'єктів, що становить загрозу для виникнення аварійних ситуацій, а в кінцевому результаті до нестабільного функціонування економіки та національної безпеки країни; поганий стан інженерно-транспортного сектору, котрий зумовлює низьку якість послуг.

Слід відмітити, що швидкість перевезення є одним із найважливіших показників роботи будь-якого виду транспорту. При проектуванні кузова сучасних автомобілів виробники прагнуть отримати каплеподібну форму. Саме завдяки їй зменшується лобовий опір та покращуються аеродинамічні якості, які зводяться до такого вибору зовнішніх форм і взаємного розташування агрегатів, що дозволяють одержати призначені для транспортного засобу технічні дані при найменших енергетичних затратах.

За роки незалежності в Україні почав активізуватися процес інтеграції транспортної системи в європейську. Завдяки даному процесу та вигідному економічному положенню українські перевізники суттєво збільшили обсяги перевезень вантажів, про що свідчить кількість перетинань кордону. При цьому в Україні на даний час ще не існує централізованого управління вантажними та пасажирськими перевезеннями.

Для вирішення цієї проблеми доцільним було б створення центрального серверу, який буде керувати усіма видами транспорту, а саме авіаційним, водним (річним, морським), залізничним та автомобільним, і також забезпечувати їх взаємодію між собою. При такій організації замовлення буде надходити до головного серверу, а звідти надсилатиметься запит безпосередньо до конкретного серверу (авіаційного, річного, морського, залізничного чи автомобільного). При цьому, якщо використан ня якогось виду транспорту виявиться неефективним, то замовнику буде запропоновано альтернативний варіант.

Хочемо наголосити, що маршрутизація перевезень вантажів дає можливість зменшити пробіги без вантажу, збільшити коефіцієнт використання пробігу, продуктивність і рентабельність перевезень.

Проаналізувавши в цілому недоліки автомобільного транспорту, можемо запропонувати основні напрями розвитку потенціалу автотранспортних послуг України на міжнародному ринку:

– пріоритетні напрями в освоєнні транспортних коридорів, обсягів транзитних, місцевих та експортно-імпортних перевезень, іноземного туризму, прискорення просування транспортних засобів на прикордонних переходах;

– створення законодавчої та нормативної бази, яка регламентує умови роботи служб міжнародних автомобільних перевезень, пунктів автомобільного сервісу, їхню взаємодію з підприємствами галузей інфраструктури країни в процесі транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків;

– перехід на міжнародні стандарти і правила, що застосовуються при будівництві об'єктів автомобільного сервісу, транспортних комунікацій, при виробництві транспортних засобів;

– розробка нових правил надання сервісу для транспортних засобів і їхніх екіпажів за умов транспортно-експедиторського обслуговування ними вантажовласників;

– забезпечення безпечної роботи на транспорті всередині і за межами країни;

– удосконалення нормативно-правової бази щодо охорони навколишнього природного середовища, енергозбереження, енергоефективності та використання транспортними засобами альтернативних видів палива.

АНАЛІЗ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТЕХНІЧНИМИ ЗАСОБАМИ ДНІПРОПЕТРОВСЬКОЇ МИТНИЦІ ДФС ЯК ОСНОВНИМИ ЕЛЕМЕНТАМИ ПРОТИДІЇ КОНТРАБАНДИ ТА ПМП У КОНТЕКСТІ ДЕСТАБІЛІЗАЦІЇ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ

Мальцон Ю. О., студент

(Науковий керівник – к.е.н., доцент Павлова К. І.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Наслідки контрабанди впливають на всі сфери економічного життя країни, починаючи від захисту та виведення національного виробника на міжнародний ринок до додаткового насичення бюджету. Відсутність належного забезпечення на Дніпропетровській митниці ДФС (далі – митниці) технічними засобами митного контролю (далі – ТЗМК) на сьогоднішній день є досить актуальною темою, у зв'язку з неможливістю оперативно виявляти контрабанду та порушення митних правил (далі – ПМП) та ефективно досягати цілей, поставлених перед Державною фіскальною службою України. Тому важливо визначити причину відсутності належного забезпечення ТЗМК митниці, а також показати пов'язані з цим загрози для економічної безпеки держави.

В умовах постійної реорганізації митних органів головною проблемою забезпечення ТЗМК митниці, на нашу думку, є невиконання обов'язків з боку органу управління стосовно питань ТЗМК – Департаменту матеріального забезпечення та розвитку інфраструктури (далі – Департамент), що виступає провокатором таких дестабілізуючих змін.

За словами Павла Скальського (колишнього начальника Кіровоградської митниці): “Дніпропетровська митниця – четверта митниця в країні не тільки за обсягами товарообігу, а й по загальному обсягу зовнішньоеконо-

мічних операцій” [1]. Це означає, що вірогідність виявлення інцидентів ПМП та контрабанди набагато вища, ніж у інших митницях, що не входять у дану четвірку. А отже, застосування ТЗМК вкрай важливе при митному контролі та оформленні товарів, оскільки дозволяє мінімізувати негативні наслідки для економіки: отримати додаткові кошти для наповнення бюджету, зменшити наповнення ринку чужим товаром, захистити конкурентоспроможність національного виробника, зменшити рівень корупції серед різних ланок підприємництва, підвищити якість життя населення тощо. Але все це можливо за умови наявності та належного стану ТЗМК митниці.

Відповідно до узагальненої інформації митниці про стан забезпечення технічними засобами/системами митного контролю та допоміжними засобами митного контролю станом на 01.07.2015 р. з 329 приладів в неприцездатному стані знаходяться 265 шт. (з них підлягають ремонту – 220 шт., списанню – 45 шт.), 5 приладів митниці не вистачає, і лише 64 прилади можна вважати працездатними. При цьому причини неприцездатності банальні: відсутність повірення ще з 2013 р. – 64 шт., вийшли з ладу акумулятори – 179 шт. З моменту підведення цієї статистики до початку 2017 р. нічого не змінилось.

Водночас статистика за останні два роки показує збільшення фактів скоєння контрабанди та ПМП. На цьому наголосив Максим Разумей, головний державний інспектор відділу моніторингу ризикових операцій управління протидії митним правопорушенням, на прес-конференції за темою: “Протидія митним правопорушенням”. Він зазначив, що митницею у 2016 р. з початку поточного року складено 149 протоколів про ПМП на суму майже 109 млн грн. В той час як за аналогічний період 2015 р. було складено 90 справ про ПМП на суму 19,5 млн грн. У 2016 р. збільшено кількість справ про ПМП з реально вилученими предметами правопорушень, а також складено 30 протоколів про ПМП та вилучено товарів на суму більше 9 млн грн [2].

Таким чином, можна стверджувати, що Департамент не справляється з покладеними на нього обов’язками стосовно забезпечення митниці ТЗМК, а саме: повірення приладів, їх списання, заміни застарілих частин, при тому, що з 329 приладів, 145 шт. не були ним закуплені, а отримані за кошти Міжнародної технічної допомоги США у 2010 р. А невиконання обов’язків, зі слів інспекторів митниці, Департамент мотивує тим, що не вистачає коштів в бюджеті країни для задоволення потреб митниці в ТЗМК.

На нашу думку, все ж таки є можливість знизити ризик негативних наслідків. Оптимальним варіантом вирішення проблеми забезпечення ТЗМК є вкласти кошти на ремонт та закупівлю необхідних ТЗМК, ніж потім фіксувати факти контрабанди та ПМП, що несуть значні фінансові втрати для країни. Бо ж більша частка цих порушень виникає через те, що на самому митному посту під час митного контролю та оформлення, у інспектора немає можливості здійснити повноцінний огляд. Через це страждають не тільки інтереси вітчизняного товаровиробника, а й порушується

нормальний порядок товарівідносин у сфері зовнішньої торгівлі, що, негативно позначається на розвитку економічних відносин з іншими державами та завдає прямої економічної шкоди державі, оскільки в бюджет не надходять встановлені законодавством України митні платежі [3].

Список використаних джерел:

1. Дніпропетровська митниця розповіла про свою роботу і нововведення для клієнтів [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://gorod.dp.ua/news/63885>

2. Протидія митним правопорушенням [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://maub.com.ua/n/v/7782>

3. Про внесення змін до Митного кодексу України щодо узгодження положень про відповідальність за контрабанду товарів у великих розмірах [Електронний ресурс] : пояснювальна записка до проекту Закону України. – Режим доступу : <http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc34?id=&pf3511=46429&pf35401=257174>

ВИБІР МОДЕЛІ ОЦІНКИ ВАРТОСТІ ОБ'ЄКТІВ НЕРУХОМОСТІ

Маслій О. С., студент

(Науковий керівник – к.т.н., доцент Акуловський В. Г.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Ринок нерухомості в даний час – один з найдинамічних ринків нашої країни, один з найпривабливіших об'єктів інвестування. Дуже важливе значення він набуває саме зараз, коли ситуація в світі дуже не стабільна: фахівці не можуть дати точних прогнозів про ціни на нафту, прогнозують зниження курсу долара, – нерухомість залишається практично єдиним гарантом збереження заощаджень.

Основне завдання оцінки вартості полягає у встановленні найбільш імовірної ціни продажу або придбання активу (товару) на основі аналізу динаміки сил попиту і пропозиції на цей актив на відповідному ринку.

Актуальність теми дипломної роботи обумовлена тим, що на сьогоднішній день з'являється все більша необхідність в компетентній і об'єктивній оцінці вартості нерухомості, а інститут оцінки власності ще не повністю сформований, відсутня інформаційна база оцінки, професійна підготовка оцінювачів ще не досягла світового рівня.

У світовій і вітчизняній практиці при оцінці об'єктів нерухомості застосовують три основні методи:

- витратний;
- аналоговий;
- прибутковий.

Витратний метод базується на калькуляції всіх витрат при будівництві аналогічного об'єкта. Насамперед оцінюється земельну ділянку і спорудження. Результат оцінки складається з суми витрат на будівництво

(включаючи проектування) і вартості земельної ділянки. Такий метод дає оцінку, яка дорівнює балансовій вартості об'єкта за вирахуванням відсотка зносу плюс вартість земельної ділянки.

Аналоговий метод – оцінка ринкової вартості власності виходячи з даних про недавні угоди з аналогічними об'єктами. Передбачається, що раціональний інвестор або покупець не заплатить за конкретну власність більше, ніж обійдеться придбання іншої подібної власності, що володіє такою ж корисністю.

Прибутковий метод – вартість власності визначається величиною, якістю і тривалістю періоду отримання тієї вигоди, яку даний об'єкт, як очікується, буде приносити в майбутньому.

Під час зіставлення результатів оцінки було виявлено, що всі підходи дають різні результати. Передбачається, що прибутковий метод надає найточнішу оцінку, отже пропонується його використовувати як розрахункову модель оцінки вартості нерухомості.

У загальному випадку вартість об'єкта нерухомості можна розрахувати використовуючи відому формулу дисконтування грошових потоків (1) або метод капіталізації доходів за періодами:

$$V = \frac{CF_1}{1+Y} + \frac{CF_2}{(1+Y)^2} + \dots + \frac{CF_q}{(1+Y)^q} + \dots + \frac{CF_k}{(1+Y)^k}, \quad (1)$$

де, V – шукана вартість нерухомості; $q = 1, \dots, k$ – час, що вимірюється в заздалегідь вибраних розрахункових періодах (місяцях, кварталах, роках); k – кількість прогнозованих розрахункових періодів (прогнозний період часу); Y – загальна ставка дисконтування, відповідна розрахункового періоду; CF_k – грошовий потік що позиціонується в кінці відповідного розрахункового періоду.

Розрахункова модель оцінки вартості нерухомості отримана, при певних припущеннях про характер зміни доходів і вартості, шляхом математичного перетворення формули (1) у наступне співвідношення

$$V = \frac{I_1 - I_B^{of}}{1+Y} + \frac{I_2 - I_B^{of}}{(1+Y)^2} + \dots + \frac{I_q - I_B^{of}}{(1+Y)^q} + \dots + \frac{I_{k-1} - I_B^{of}}{(1+Y)^{k-1}} + \frac{I_k - I_B^{of} + V_k + S_k}{(1+Y)^k}, \quad (2)$$

де, $I_B^{of} = \Delta V_B * sff(i_x, k)$ – дохід для повернення капіталу, необхідний для компенсації втрати вартості об'єкта через зношування поліпшень; Of – верхній індекс, що позначає повернення; B – нижній індекс, що позначає приналежність до поліпшень; I_x – ставка відсотка фонду повернення капіталу; ΔV_B – прогнозована втрата вартості оцінюваного об'єкта нерухомості через зношування його поліпшень за прогнозний період часу; I_q – загальний чистий дохід, прогнозований в кінці q -го розрахункового періоду; Y – норма віддачі на капітал або ставка дисконтування, яка відповідає вибраному розрахункового періоду; V_k – прогнозований чистий дохід від переп-

родажу об'єкта нерухомості в кінці прогнозного періоду; S_k – накопичення за рахунок частини чистих доходів до кінця прогнозного періоду часу для компенсації зносу поліпшень об'єкта нерухомості.

Запропоновану модель ефективно використовувати у оцінці вартості об'єктів нерухомості тому що вона відрізняється від традиційної формули тим, що в неї введено в явному вигляді повернення капіталу. Повернення реалізується за рахунок негативного доданка I_B^{of} , яке представляє собою частину чистого операційного доходу, використовуваного для компенсації зносу поліпшень об'єкта нерухомості, і доданка S_k , що представляє собою акумульовану до кінця прогнозного періоду суму доходів I_B^{of} .

ДОСЛІДЖЕННЯ ІНТЕРНЕТ-ТРЕЙДИНГУ ЯК ІНОВАЦІЙНОЇ ПРАКТИКИ У ФІНАНСОВІЙ СФЕРІ

Моїсеєнко В. В., студент

(Науковий керівник – к.т.н., доцент Ульяновська Ю. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Нинішнє життя – життя найрізноманітніших технологій і нововведень. І неможливо уявити, що в сучасному житті існує хоч щось, куди Інтернет нічого не привніс. Розвиток технологій у великій мережі останнім часом набув досить стрімкого характеру. Через Інтернет ми можемо вже не тільки знаходити необхідну нам інформацію, але й маємо можливість оплачувати комунальні платежі, робимо покупки, бронюємо квитки, номери в готелях і столики в ресторанах. До здійснення торгових операцій з цінними паперами через мережу Інтернет звертається з кожним разом все більше і більше число брокерів, банків. Найголовніша особливість Інтернет-трейдингу – легкість і простота у здійсненні необхідних операцій.

На сьогоднішній день існує велика кількість способів застосування вільних грошових коштів – від примітивного зберігання до великих покупок (нерухомості, автотранспорту, земельних ділянок і т. д.). При кожному обраному варіанті є як переваги, так і недоліки. Однак сотні тисяч людей в розвинених країнах вважають, що один з найкращих і ефективних способів вкладення грошових коштів – це придбання цінних паперів.

Інтернет-трейдинг – віддалений доступ до торгових (інвестиційних) рахунків за допомогою персонального комп'ютера та Інтернету з можливістю здійснення операцій з купівлі/продажу акцій та інших фондових цінностей.

Має місце бути така ситуація, що різні економічні ринки (валютні та фондові) стали ще більше близькі до приватних інвесторів. Даний факт знайшов відображення, в першу чергу, в можливості інвестора стежити за ситуацією на ринку і проводити торгові операції фінансовими інструментами і засобами в “реальному часі”. Така можливість з'явилася у інвесторів, завдяки розвитку Інтернет і виникненню “онлайн” брокерів.

Послуги даного виду брокера полягають в тих же послугах, які має можливість надавати і звичайний брокер, проте в даному випадку посе-

редником у відносинах брокера й інвестора є Інтернет. Ця особливість дає онлайн брокеру можливість надавати ще й таку послугу, як своєчасне надання оперативної і потрібної інвестору фінансової інформації в режимі реального часу.

Таким чином, послуга брокера за допомогою Інтернет – це послуга, яка надається банком або брокерською компанією, тобто посередником, який дає можливість клієнту здійснювати операції купівлі-продажу валютних коштів і цінних паперів в режимі реального часу через глобальну мережу Інтернет.

Необхідно також відзначити, що інтернет-трейдинг – це сучасна технологія укладання угод з цінними паперами, яка дає компанії-брокера можливість автоматично обслуговувати найбільше, але в той же час, лімітоване число клієнтів, надаючи дані за заявками клієнтів безпосередньо в торговельну систему біржі.

Основними складовими інтернет-трейдингу є:

1. Торгова система.
2. Користувачі інтернет-трейдингу.
3. “Онлайн” брокери.
4. Програмне забезпечення інтернет-трейдингу.

Як і будь-який інший вид доходу, інтернет-трейдинг має свої переваги і недоліки.

Серед переваг можна відзначити те, що завжди є можливість торгувати з будь-якої точки світу, де є доступ до мережі. Інтернет-трейдинг може приносити величезні гроші, якщо ви є власником бізнесу. Крім того, ви можете заробити багато грошей, спекулюючи валютою і цінними паперами, і ваш дохід обмежений тільки вашими здібностями і бажаннями. На інтернет-трейдинг не доведеться витратити щодня багато часу: на дорогу до роботи, просто сидите за комп'ютером вдома. І, мабуть, найголовніша перевага інтернет-трейдингу полягає в тому, що він зберігає гостроту розуму, тому що кожен день ми повинні аналізувати велику кількість даних і інформації.

Основними недоліками інтернет-трейдингу можна назвати те, що в залежності від обраної торговельної стратегії, це може зайняти багато часу і зусиль. інтернет-трейдинг вимагає частого відвідування мережі Інтернет (але знову ж таки – все залежить від торгової системи). Що не менш важливо, інтернет-трейдер повинен бути психічно і емоційно стійкою людиною, щоб справлятися з критичними ситуаціями, що є досить характерним явищем торгівлі в цілому.

Виходить, що не всі можуть працювати на валютних і фондових ринках. Багато людей не в змозі повністю контролювати свій внутрішній стан і емоції. Навіть найменше ушкодження сильно впливає на психіку цих людей. Але якщо ви можете подолати себе, то через деякий час це буде набагато простіше для вас, щоб прийняти втрати і невдачі.

АНАЛІЗ РИЗИКІВ ПІД ЧАС ВИКОРИСТАННЯ МОБІЛЬНИХ ДОДАТКІВ ДЛЯ ЗДІЙСНЕННЯ БАНКІВСЬКИХ ОПЕРАЦІЙ

Надточа Н. Ю., студентка

(Науковий керівник – Костенко В. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Сучасний банківський сектор зазнає кардинальних змін. Споживча цифрова економіка і мобільна революція створюють середовище, у якому банки змушені інвестувати в інновації для того, щоб зберегти своїх нинішніх клієнтів і привабити нових. Найважливішим аспектом цього процесу є цифрові технології. Одним з останніх рішень, що практично повністю змінило звичні способи управління коштами, стало впровадження систем мобільного банкінгу.

Мобільний банкінг – це процес взаємодії користувачів з банківськими сервісами з допомогою смартфона, планшетного комп'ютера чи звичайного мобільного телефону, що, як правило, вимагає інсталяції спеціального програмного забезпечення. В залежності від спектру надаваних послуг, всі додатки для мобільного банкінгу можна розділити на дві категорії: (а) з доступом до рахунку і (б) без доступу до рахунку. Додатки без доступу до рахунку виконують допоміжні функції (надання довідкової інформації про найближчі відділення і банкомати, курси валют, новини банку тощо). Робота з рахунками, крім перегляду інформації про рух коштів та перевірки доступного балансу, передбачає здійснення платіжних операцій. Такі додатки є критичними – їх компрометація може призвести до значних фінансових втрат. Саме тому для споживачів і постачальників послуг мобільного банку проблема безпеки є першочерговою.

Основною загрозою для мобільного банкінгу є шкідливе програмне забезпечення – так звані банківські трояни. До них відносяться до 93% шкідників для смартфонів. Не зважаючи на те що трояни менш небезпечні, ніж віруси, оскільки обов'язково вимагають участі користувача для інсталяції в систему, існує велика кількість ефективних методів соціальної інженерії, які підштовхують власника пристрою до установки трояну під виглядом, наприклад, важливого оновлення. Існують також експлойти, які завантажують шкідників автоматично, варто лише користувачу випадково запустити один з них. Кіберзлочинці використовують трояни як основний інструмент отримання віддаленого доступу до пристрою, що призводить до розкрадання персональних фінансових даних користувача мобільного банкінгу чи підміни даних платіжних операцій.

Вразливості (потенційні помилки) в роботі мобільного пристрою чи власне самого додатку дозволяють здійснювати прослуховування і підміну даних, якими обмінюються додаток і банківський сервер, що у підсумку може призвести до розкрадання грошових коштів з рахунку клієнта і/або викликати відмову в обслуговуванні. Найбільш поширеними мобільними платформами на сьогодні є ОС Android та iOS. Вони мають найбільшу

кількість банківських додатків у своїх магазинах (Google Play і App Store відповідно). Для кожної платформи існують характерні їй вразливості.

Мобільні банківські додатки для Android використовують в роботі IMEI і IMSI (міжнародні ідентифікатори мобільного обладнання та абонента). Дана інформація вважається приватною, оскільки може використовуватися для відслідковування абонента. Деякі Android-додатки використовують публічні механізми міжпроцесорної взаємодії. Вони дозволяють отримувати дані від сторонніх додатків. Чим більше таких точок входу даних, тим більша ймовірність потенційної вразливості банківського додатку.

Мобільні банківські додатки для iOS можуть використовувати функції для роботи з файловою системою пристрою. У випадку недостатньої фільтрації даних, що надходять з сервера, і потрапляння їх у функцію такого типу зловмисник зможе отримати доступ до файлу, не передбачений початковим функціоналом. Крім того, додатки для iOS записують критичну інформацію в спільний системний лог. Будь який додаток може читати і записувати дані з цього лога. В iOS-додатках витік критичної інформації можливий також через скріншоти, функцію автокорекції і буфер обміну.

Деякі додатки використовують базу даних SQLite. При певних обставинах зловмисник може виконати SQL-ін'єкцію і отримати доступ до інформації, що зберігається в базі даних, або порушити працездатність додатку.

До окремої категорії можна віднести вразливості, пов'язані з некоректним шифруванням даних, якими обмінюються мобільний додаток і банківський сервер, зокрема з роботою SSL (Secure Sockets Layer – криптографічний протокол, який забезпечує встановлення безпечного з'єднання між клієнтом і сервером). Деякі додатки у своїх вихідних кодах і ресурсах містять посилання на сервер типу “http://”, тобто при певних обставинах ці додатки можуть використовувати незахищений протокол HTTP, який дозволяє проводити атаку “людина посередині”, що призводить до компрометації даних користувача і здійснення незаконних платіжних операцій.

Слід також зазначити, що jailbreak (iOS) або наявність root-доступу (Android) на пристрої користувача знижує рівень його захищеності і спрощує атаку зловмисника.

З розвитком мобільного банкінгу зростає кількість і якість кібератак. Через специфіку мобільних пристроїв, банківські додатки піддаються як старим загальновідомим загрозам, так і новим, ще не вивченим до кінця. Загрози безпеці мобільного банкінгу створюють ризики розкриття інформації про рахунки і здійснені користувачем операції, розкрадання грошових коштів і нанесення шкоди репутації банку. Регулярний комплексний аудит захищеності мобільних банківських додатків дозволить попереджувати і виявляти ризики, пов'язані з їх використанням.

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ В УМОВАХ МОНОПОЛІЗАЦІЇ РИНКУ

Павлова В. С., студент

(Науковий керівник – к.т.н., доцент Мормуль М. Ф.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Залізничний транспорт в Україні є найбільш розвинутим та перспективним видом транспорту. На нього припадає основна частина вантажообігу і перевезень пасажирів.

Залізничний транспорт має велике значення у сфері забезпечення економічних зв'язків як в межах України, так і поза її межами, у зовнішньоекономічній діяльності. Український залізничний транспорт загального користування бере участь у виробничих процесах як складова сфери товарообігу і є однією з найважливіших базових галузей народного господарства, діяльність якої має винятково важливу роль для держави і суспільства.

Пріоритетним для української залізниці є розвиток мережі міжнародних транспортних коридорів по території України, який неможливий без урахування таких пунктів як:

- модернізація інфраструктури;
- удосконалення транспортно-митних технологій;
- застосування єдиних тарифів;
- організація прискореного просування вантажопотоків зовнішньоторговельних і транзитних вантажів;
- поліпшення взаємодії різних видів транспорту в транспортних вузлах, розвиток систем міжнародних перевезень;
- створення єдиного інформаційного поля для перевізників, вантажовідправників і вантажоодержувачів, експедиторів, органів державного контролю на кордонах.

У сучасних ринкових умовах до транспортної системи України висуваються високі вимоги щодо якості обслуговування, регулярності й надійності транспортних зв'язків, збереження вантажів та безпеки перевезення пасажирів, термінів та вартості доставки. Ці аспекти привели до створення Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010–2019 рр.

В умовах реформування залізничного транспорту свого розвитку набуває монополізація і перехід від юридичних осіб-управлінців у філії підприємства “Укрзалізниця”.

“Укрзалізниця” як публічне акціонерне підприємство має у своєму розпорядженні всю інфраструктуру залізничного транспорту в Україні, при тому що 100 % акцій належать державі. Створення такого підприємства дозволяє забезпечувати недискримінаційний підхід до принципів формування державної політики в галузі, та підвищує ефективність реалізації Укрзалізницею функцій господарського управління. Не можна не відмітити, що при монополізації створюються несприятливі умови ведення бізне-

су, якщо розглядати перевезення на залізничному транспорті як підприємницьку або комерційну діяльність, адже бізнес, поставлений у рамки монопольного володіння, в глобальній державній сфері втрачає свою конкурентноспроможність.

З іншого боку саме на це спрямований курс реформації українських залізниць, і в цьому є певні позитивні сторони. Тож у перспективі залізничний транспорт під єдиновладним управлінням держави має підвищити рівень постачання послуг. В першу чергу це обумовлено тим, що розвиток, реконструкція і відновлення рухомого та нерухомого фондів відбуватимуться рівномірно і поступово. Тобто закупівля, або виготовлення нових локомотивів супроводжуватиметься відновленням, або заміною рейкового полотна відповідно до вимог нових вагонів.

У перспективах розвитку перехід до європейських стандартів включає в себе покращення умов перевезень, санітарного стану пасажирських потягів, сервісу та обслуговування тощо. Не можна оминати увагою безпеку на залізничному транспорті, тобто правильну організацію заходів, спрямованих на забезпечення безперервної і безаварійної роботи транспортних засобів, функціонування залізничних споруд, колій та обладнання.

Реформування на українських залізницях потребує певних умов, а саме:

- збереження залізниць у державній власності;
- централізоване управління виробничо-технічним комплексом;
- систематизоване проведення реформ;
- перехід до європейських стандартів;
- приваблення нових інвестицій за рахунок розвитку.

Також важливим аспектом безперервної ефективної роботи на залізничному транспорті, як і для будь-якої галузі виробництва, є зацікавленість працівників. Підприємства мають гарантувати їм соціальний захист та мотивувати для отримання бажаних результатів праці.

Важливою проблемою України в умовах інтеграції до європейської залізничної системи є звуження ширини української залізничної колії (1524 мм) до європейського зразка (1435 мм), як у сусідніх Польщі, Словаччині, Угорщині та Румунії. Зараз з цими державами існують складні системи переведення локомотивів і рухомого складу поїздів з колії на колію, або перевантаження на інший рухомий склад, що значно знижує ефективність роботи транспорту та займає багато часу. Цією проблемою на даний момент займаються інженери і одним з рішень є створення локомотивів, пристосованих до вузьких колій за рахунок автоматичного звуження відстані між колесами.

Тож в цілому формування і розвиток національної транспортної системи України потребує ефективного державного регулювання і перспективою розвитку діяльності транспортних підприємств є повна інтеграція до європейських стандартів.

АЛГОРИТМИ ЗАЛИВКИ ДОВІЛЬНОЇ ЗАМКНУТОЇ ОБЛАСТІ ВИБРАНИМ КОЛЬОРОМ

Папоян Д. Г., студент

(Науковий керівник – Лавренюк І. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

В умовах сучасності, коли програмне забезпечення комп'ютерів не обмежена однією системою, а технічні параметри постійно змінюються, при створенні програмних модулів необхідно їх розробляти такими, щоб вони були максимально універсальними. А досягти цього можна за допомогою крос-платформних середовищ розробок і максимальної оптимізацією алгоритму роботи модуля.

Умова універсальності зачіпає всі програмні модулі, в тому числі і модулі для роботи з растровою графікою.

Важливими частинами такого модуля, а також представленого дослідження є проблеми пов'язані з реалізацією растрових алгоритмів комп'ютерної графіки.

Зокрема, під час розв'язання проблем, пов'язаних з заливкою довільної замкнутої області вибраним кольором, розглянуто рекурсивний алгоритм заповнення попільсьельно.

За основу дослідження було взято рекурсивний алгоритм заповнення області попільсьельно, суть якого полягає в перевірці відповідності кольору пікселя кольору вибраної не зафарбованою області, і якщо так, то викликається рекурсивний метод заливки для пікселів, які розташовані в чотирьох напрямках від поточного положення точки, тобто вгору, вниз, направо і наліво.

Код реалізації даного алгоритму на мові C # має вигляд:

```
private void RecursiveFill(int x, int y, Color newColor, Color originColor)
{
    if (bitmap.GetPixel(x, y) == originColor && x > 0 && x < pictureBox1.Size.Width && y > 0 && y < pictureBox1.Size.Height) {
        bitmap.SetPixel(x, y, newColor);
        pictureBox1.Image = bitmap;
        RecursiveFill(x + 1, y, newColor, originColor);
        RecursiveFill(x - 1, y, newColor, originColor);
        RecursiveFill(x, y + 1, newColor, originColor);
        RecursiveFill(x, y - 1, newColor, originColor);
    }
}
```

Представлений алгоритм потребує тільки в одній перевірці кольору, оскільки розглядається однотонна заливка області.

З погляду піксельного представлення зображення, запропонований вище алгоритм не завжди якісно обробляє області обмежені нелінійними

контурами. Тому в місце чотирехнапрямлену рекурсію краще замінити на восьмінапрямлену.

Але при практичній реалізації рекурсивного алгоритму був виявлений один істотний недолік. У тому випадку, коли замкнута область має велику поверхню, при застосуванні рекурсивного алгоритму відбувається переповнення стеку, що призводить до результату некоректного завершення програмного модуля. Таке переповнення стека обумовлено тим, що в певний момент глибина рекурсії стає дуже великою, так як алгоритм викликає рекурсивний метод для кожної точки всередині контуру.

Для вирішення даної проблеми може бути застосований алгоритм, суть якого полягає в тому, щоб для заданої точки (x, y) визначити і заповнити максимальний відрізок [x1, x2], який містить цю точку і що лежить всередині області. Після цього в пошуках ще не заповнених пікселів перевіряються відрізки, що лежать вище і нижче зазначеного. Якщо такі пікселі знаходяться, то функція рекурсивно викликається для їх обробки. Цей алгоритм ефективно працює навіть для областей з дірками. Глибина рекурсії даного алгоритму менше ніж у попереднього, внаслідок чого і не виникає переповнення стека.

Дані алгоритми можуть бути використані не тільки для заливки контуру вибраним кольором, але і для колірної фільтрації виділеного фрагмента зображення, що дозволяє вести мову про колірну обробку растрових зображень. Для відмови від рекурсивних методів і відповідно можливого переповнення стека необхідно вирішувати проблеми, пов'язані з обробкою не окремих пікселів, а формувати групи пікселів, і працювати з ними.

АНАЛІЗ СТАНУ ТА РОЗРОБКА МЕТОДУ ПЛАНУВАННЯ ІНФОРМАЦІЇ У БАНКІВСЬКІЙ СФЕРІ

Петров Р., студент

(Науковий керівник – к.т.н., доцент Молотков О. Н.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Розвиток CRM-систем призвів до появи ряду ресурсів, що відрізняються великою відвідуваністю, величезними базами даних, набором численних сервісів, що надають користувачам нові функції, для цього було розроблено два напрями в Web-розробці, а саме це Front-end та Back-end. В результаті чого більше зростає роль веб-програмування, тому що власники веб-ресурсів намагаються надати своїм проектам інтерактивність, зручність управління контентом сайту за допомогою CMS і т. д. Таким чином, технології веб-програмування використовуються зараз при створенні майже будь-якого серйозного проекту.

На базі вже існуючих CRM систем які відповідають за тайм-менеджмент та організацію робочого процесу сектору, мною було створено аналогічну систему. В якій були проаналізовані та виправлені такі елементи як :

1. Способи планування інформації в середині департаменту та в його секторах.

2. Способи збору інформації, виводу результату виконання задач, котрі були поставлені.

3. Зміна інтерфейсу та функцій особистого кабінету.

4. Захист особистих даних користувачів за доступними технологіями.

5. Чітке розподілення обов'язків між такими категоріями, як: Адміністратор, модератор, редактор, HR-менеджер, Team-лідер, User.

Головною метою дослідження є розробка методу планування інформації в інформаційних системах банківського сектору.

На сьогоднішній день в CRM системах використовуються різноманітні типи сортування та планування інформації. Наприклад є запити до бази даних: багато до багатьох, один до багатьох, багато до одного, та основні 3 типи сортування: Блочная сортировка, Сортировка подсчётом, Сортировка вставками. В результаті чого постає вопрос надійності інформації, способу сортування, інтерфейсу системи, та адаптивності під різні пристрої. Один з головних мінусів CRM-системи це ціна, специфіка роботи, тобто вид діяльності користувача. Наступний мінус це надійність, спосіб планування та сортування контенту. Адаптивність під конкретні пристрої, а також швидкодія, використання ресурсів системи. Сортування завдань по часу виконання, відображення прогреса виконання завдання, відображення таймінгу виконання завдання, висновок загального списку завдань історія завдань, коментарі модератора по виконанню завдань, управління профайлом.

В роботі було створенно інформаційну систему, за допомогою якої можна планувати контент, додавати завдання для користувачів, додавати користувачів, отримувати звіт їх діяльності, отримувати звіт всієї діяльності системи. Кожному користувачу надається свій кабінет та забезпечується захищеність його даних. Для вирішення задач дослідження були використані методи моделювання, статистичної обробки інформації та метод спостереження.

Для отримання результатів дослідження інформаційна система тестувалась на надійність безпеки користувача, адаптивність системи для різних пристроїв та використані способи сортування. За результатами тестування отримувався звіт стосовно діяльності користувачів, а саме відсоткова ставка виконання поставленої задачі. В системі було зареєстровано 20 користувачів, права та обов'язки яких було розподілено. Це дозволило в подальшому сортувати та отримувати задачі та контент, викладений адміністратором, до якого отримали доступ всі користувачі. Також були розподілені права користувачів для корегування контенту, чим займалися відповідні редактори. Крім цього, завдяки введення в систему модераторів було запроваджено слідкування за дотриманням правил CRM-системи. В зазначений час було отримано звіт діяльності користувачів.

Корисність результатів роботи в тому, що завдяки розробці системи удосконалюється загальна архітектура, безпека, способи відображення інформації, а також методи планування задач та інформації банківського сектору.

За використання цієї системи зростає продуктивність банківського сектору та фірм, які в ньому обслуговуються, з'являється контроль за роботою працівників, зростає рівень комунікації між працівниками відповідного закладу.

Головною ціллю було протестувати методи сортування та планування інформації в інформаційних системах. Головні недоліки це інтерфейс, та час обробки даних. Також в подальшому слід знайти альтернативні методи сортування, та надати системі можливість адаптації до всіх ОС та мобільних пристроїв.

РОЗБУДОВА МЕРЕЖІ ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТАНЦІЙ ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ АВТОТРАНСПОРТУ

Редько О. В., студент

(Науковий керівник – д. ф.-м. н., професор Пасічник А. М.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Автомобільний транспорт набуває в Україні все більшої популярності через свою універсальність та можливість швидкої доставки вантажів у місце призначення. Внаслідок цього, виникає потреба в удосконаленні інфраструктури станцій технічного обслуговування на території країни, оскільки це є запорукою ефективного функціонування автотранспортної галузі.

Задача по розбудові та розміщенню транспортно – логістичних центрів забезпечення відноситься до задач дискретної оптимізації.

При розбудові мережі логістичних центрів забезпечення виконується вибір найбільш вигідного з точки зору зручності доставки місця розташування пунктів постачання деталей та устаткування для сервісних центрів на території України. При впровадженні ефективного функціонування цієї мережі виникає потреба у виборі місця розташування пунктів постачання.

При дослідженні цього питання припустимо, що нехай виділені n пунктів можливого розміщення логістичних центрів забезпечення (далі – ЛЦЗ). Припустимо, що всі ЛЦЗ є однотипними і розташовуються в місті $З$ найбільшою кількістю станцій технічного обслуговування. Тоді ефект від їх розміщення залежить тільки від пункту розміщення. Позначимо через e_i – ефект від функціонування об'єкта в пункті i (регіон України), q_i – затрати на його розміщення та введення в експлуатацію в пункті i . Вводимо змінні $x_i = 1$, якщо об'єкт розміщується в пункті i та $x_i = 0$ – в іншому випадку. Тоді задача розміщення формується наступним чином.

Задача. Визначити $\{x_i\}_{i=1, \dots, n}$, що максимізує функцію

$$F(x) = \sum_i e_i x_i \quad (1)$$

при обмеженні

$$\sum_i q_i x_i \leq Q \quad (2)$$

де Q – обсяг коштів, виділених на розміщення об'єктів.

Однак, умова (2) обмеження визначає тільки межу коштів, які планується витратити. В задачі не враховані ряд умов, які можуть суттєво впливати на результат, тобто на ефект від розміщення транспортно – логістичних центрів на території України. Наприклад, розміщення більше двох об'єктів у одному регіоні зменшує ефект від їх функціонування через обмеженість потреб у послугах станцій технічного обслуговування, а отже, і населення.

У випадку, коли регіонів кілька, причому в k -му регіоні є p_k можливих пунктів розташування об'єктів, отримуємо таку систему обмежень

$$\sum_{i \in p} x_i \leq p_k, k = \overline{1, r}, \quad (3)$$

де p_k – максимальна кількість об'єктів, які доцільно розмістити в k -му регіоні, r – число регіонів.

Деколи важливим обмеженням є умова нерозміщення двох об'єктів у близьких або сусідніх регіонах. Близькість цих пунктів зручно зобразити у вигляді графа, вершини якого – пункти розміщення, а ребра сполучають сусідні пункти (рис. 1). Якщо позначити через U множину ребер графа, то обмеження, пов'язані з нерозміщенням двох об'єктів у сусідніх пунктах будуть мати вигляд

$$x_i + x_j \leq 1, (i, j) \in U \quad (4)$$

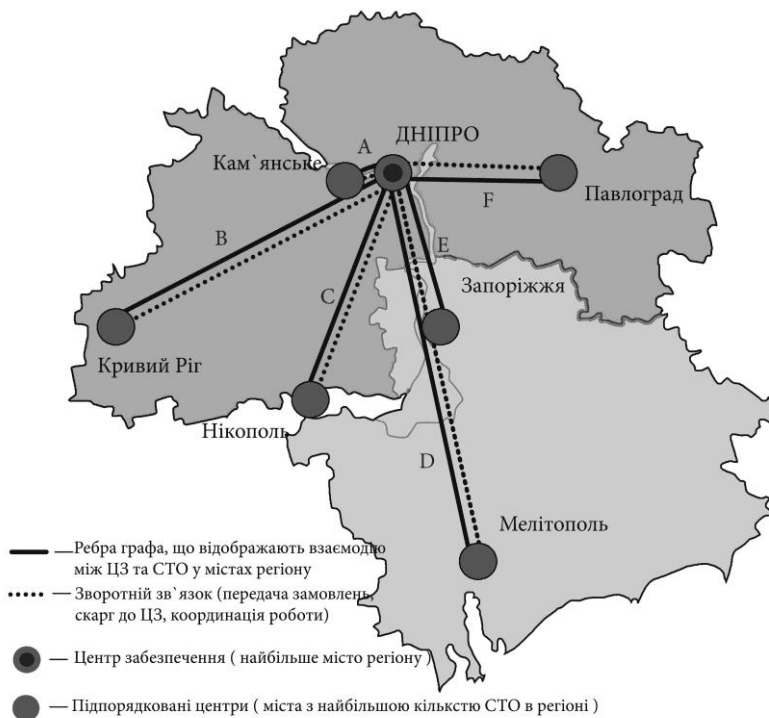


Рис. 1. Граф взаємодії центру забезпечення з пунктами споживання у Придніпровському регіоні

Умова обмеження (4) буде виконуватись для зображеного на рис. 1 регіону. Тобто, якщо взяти два найбільших міста: Дніпро та Запоріжжя, то для Дніпра x_i буде дорівнювати 1, а для Запоріжжя $-x_j = 0$.

Важливо зазначити, що розміщення транспортно – логістичного центру забезпечення Придніпровського регіону у місті Дніпро є більш доцільним з точки зору економічності транспортних витрат. Адже кількість сервісних центрів тут значно більша, ніж в місті Запоріжжя і це прискорить процес обслуговування транспортних засобів у регіоні.

ЕТАПИ РОЗВИТКУ КОМП'ЮТЕРНИХ ВІРУСНИХ ПРОГРАМ

Рудаков М. А., студент

(Науковий керівник – к.т.н., доцент Мормуль М. Ф.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Комп'ютерний вірус – комп'ютерна програма, яка має здатність до прихованого самопоширення. Одночасно зі створенням власних копій віруси можуть завдавати шкоди: знищувати, пошкоджувати, викрадати дані, знижувати або й зовсім унеможливити подальшу працездатність операційної системи комп'ютера.

Першим подібні програми описав Л. С. Пенроуз у статті про самовідтворювальні механічні структури у 1957 р. Також, у цій статті він описував певну двовимірну модель двовимірних структур, що буди здатні до самовідтворення та поширення [1].

У 1981 р. Річард Скрента написав один з перших завантажувальних вірусів для ПЕОМ Apple II – ELK CLONER. Інші віруси для Apple II були створені студентом Техаського університету А&М Джо Деллинджером тому ж році.

Починаючи з 1990 р. проблема вірусів починає приймати глобальний розмах. На початку 1990 р. виходить перший поліморфний вірус – Chameleon. Дана технологія була швидко взята на озброєння і в поєднанні зі стелс-технологією (Stealth) та бронюванням (Armored) дозволила новим вірусам успішно протистояти існуючим антивірусним пакетам. У другій половині 1990 року з'явилися два стелс-віруси – Frodo і Whale. Обидва віруси використовували вкрай складні стелс-алгоритми, а 9-кілобайтний Whale до того ж застосовував кілька рівнів шифрування.

2012 р. став переломним з точки зору розвитку кіберозброєння: до його початку людство підійшло зі знанням всього лише двох шкідливих програм, до розробки яких, на думку експертів, мають відношення урядові структури – Stuxnet і Duqu. Однак уже в перші місяці 2012 р. фахівців “Лабораторії Касперського” довелося зіткнутися з вивченням інцидентів, пов'язаних як мінімум ще з чотирма видами шкідливих програм, які мають право бути віднесені до класу кіберзброї: “Flame”, “Gauss”, NetTraveler, Icefog.

З 1987 р. починається новий етап розвитку комп'ютерних вірусів. Його початок асоціюється з першими вірусними епідеміями, що вражали, зазвичай, поширені на той час комп'ютери IBM PC [1].

Перша епідемія була викликана вірусом Brain, що заразив понад 18 тис. комп'ютерів. Також Brain був першим стелс-вірусом, що під час спроби ідентифікації "підставляв" незаражену копію.

Одна із найбільш руйнівних епідемій комп'ютерних вірусів викликав так званий "Хробак Морріса". Сам Р. Морріс задумав вірус як нешкідливий, а ціллю було визначити розміри комп'ютерної мережі ARPANET. Проте, через повторні зараження, вірус став перенавантажувати вже уражені комп'ютери, що призводило до їх руйнування. Загалом, цей вірус заразив 6200 комп'ютерів, а за 5 днів більшість з них вийшли з ладу, а втрати від "Хробака Морріса" склали 96 млн доларів, а також 8 млн годин втрати доступу і 1 млн. годин на відновлення систем комп'ютерів.

Друга масова епідемія розпочалася в листопаді того ж року у Лехайському університеті. За декілька днів вірус знищив інформацію з декількох сотень дискет та заразив приблизно 4 тис. комп'ютерів.

Існують такі типи комп'ютерних вірусів [2]:

1. Шкідник (заважає роботі користувача, перемішуючи сигнали, відкриваючи файли, тощо).
2. Знищувач (знищує системні файли, утиліти, документи, інший контент).
3. Жарт (покликани лякати користувачів, не завдаючи шкоди).
4. Хробак (здатен до самопоширення та подолання складних систем захисту).

Класифікуються віруси за такими критеріями:

1. Об'єкти, які вражаються (файлові, скриптові, макро-віруси тощо).
2. Спосіб зараження (перезаписуючі віруси, файлові та мережеві хробаки тощо).
3. Операційна система, що вражається (iOS, Microsoft Windows, тощо).
4. Активність (резидентні, нерезидентні віруси).
5. Технологією, що вірус використовує (шифровані, нешифровані віруси).
6. Руйнівна сила (нешкідливі, безпечні та небезпечні віруси).
7. Мова написання (асемблер, високорівнева мова програмування, скриптова мова, інші).

Особливістю вірусів в традиційному сенсі є здатність до розмноження в рамках одного комп'ютера. Поділ вірусів на типи відбувається у відповідності зі способами розмноження. Сам процес розмноження може бути умовно поділений на кілька стадій:

1. Проникнення на комп'ютер (однакове для майже усіх типів вірусів).
2. Активація вірусу (заражений об'єкт має отримати керування).
3. Пошук об'єктів для зараження (підготовка вірусних копій, після чого вірус починає пошук жертв у середовищі ОС, взяття управління у певних її сегментах).
4. Підготовка вірусних копій (його сигнатура, особливості).
5. Запровадження вірусних копій (запровадження безпосередньо у файл або заміна початкового файлу зараженим).

Список використаних джерел:

1. Wikipedia [Електронний ресурс]. – Режим доступу : https://ru.m.wikipedia.org/wiki/История_компьютерных_вирусов
2. Wikipedia [Електронний ресурс]. – Режим доступу : https://ru.m.wikipedia.org/wiki/Компьютерный_вирус

ОПТИМІЗАЦІЯ ВИКОРИСТАННЯ РУХОМОГО СКЛАДУ

Рязанцева І. С., студентка

(Науковий керівник – к.т.н., доцент Мормуль М. Ф.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Процес виготовлення і розподілу товарів супроводжується переміщенням великої кількості різноманітні вантажів: сировини, матеріалів, напівфабрикатів, палива, готової продукції, відходів.

Протягом виробничого циклу всі ці вантажі піддаються численним переміщенням і вантажно-розвантажувальним операціям багаторазово збільшуючи обсяг транспортних робіт. На кожну технологічну операцію припадає декілька транспортних операцій.

Створення автоматизованої системи керування транспортом країни потребує рішення цілого ряду нових наукових проблем, зокрема розробки математичних методів і моделей для розв'язування задач оптимізації взаємодії видів транспорту, в якому бере участь декілька видів транспорту.

Ефективність використання рухомого складу на автомобільному транспорті оцінюється за різними напрямками: по часу, пробігу, вантажопідйомності, швидкості.

На сучасному етапі практики в усіх сферах виробничо – господарської діяльності автомобільний транспорт є одним з основних перевізників вантажів.

Розглянемо оптимізацію взаємодії залізничного та автомобільного транспорту, якому відповідають мінімальні загальні витрати.

Ставиться задача вибору такого плану взаємодії залізничного та автомобільного транспорту в порту, щоб величина витрат на перевалку вантажів була мінімальною.

Економіко-математична модель записується таким чином. Знайти мінімальні загальні сумарні витрати на усі вантажно-розвантажувальні машини та утримання рухомого складу під обробкою, яка є цільовою функцією F :

$$F = \sum_{i=1}^m \sum_{j=1}^n c_{ij} x_{ij} \rightarrow \min$$

При цьому мають виконуватися технічні і технологічні обмеження.

1. Кількість вантажу, що переробляється вантажно-розвантажувальними машинами на j -й ділянці, має дорівнювати обсягу вантажопереробки даної ділянки:

$$\sum_{i=1}^m p_{ij} x_{ij} = q_j, \quad j = \overline{1, n}$$

2. Кількість вантажно-розвантажувальних машин i -го типу на всіх ділянках не повинна перевищувати їхньої наявності:

$$\sum_{j=1}^n x_{ij} \leq a_i, \quad i = \overline{1, m}$$

3. Кількість машин i -го типу, що закріплюються за j -ю ділянкою, не можуть набувати від'ємних значень:

$$x_{ij} \geq 0, \quad (i = \overline{1, m}; j = \overline{1, n})$$

У формулах використовуються такі позначення:

m – кількість вантажно-розвантажувальних машин;

n – кількість об'єктів роботи (пунктів розвантажування);

p_{ij} – планова продуктивність вантажно-розвантажувальних машин i -го типу при використанні на об'єкті j -го типу ($i = \overline{1, m}; j = \overline{1, n}$);

c_{ij} – витрати на i -ту вантажно-розвантажувальну машину і утримання рухомого складу під обробним на j -му об'єкті за добу, грн ($i = \overline{1, m}; j = \overline{1, n}$);

q_j – обсяг переробки вантажу на j -й ділянці ($j = \overline{1, n}$);

a_i – кількість вантажно-розвантажувальних машин i -го типу ($i = \overline{1, m}$);

x_{ij} – шуканні змінні: кількість вантажно-розвантажувальних машин i -го типу, які необхідно використовувати на j -й ділянці ($i = \overline{1, m}; j = \overline{1, n}$).

Сформована економіко-математична модель відноситься до класу задач лінійного програмування. З огляду на те, що при перевезенні одного виду вантажу задача зводиться до транспортної, її розв'язування здійснюється одним із відомих методів. На першому етапі був знайдений базисний план задачі методом найменшої вартості. А на другому етапі він був доведений до оптимального методом потенціалів.

Розрахунки проводилися за тестовими даними.

Крім того, задача була розв'язана і на ПЕОМ за допомогою MS Excel з використанням функції "Поиск решения". Розв'язки збіглися.

У результаті отримали оптимальний план взаємодії залізничного й автомобільного транспорту, якому відповідають мінімальні загальні витрати.

Маршрутизація перевезень – це найбільш досконалий спосіб організації матеріалопотоків вантажів з підприємств оптової торгівлі, що істотно впливає на прискорення обороту автомобіля при раціональному і ефективному його використанні.

Створення маршрутів дає змогу визначити обсяг перевезень вантажів зі споживчо-збутових підприємств, кількість рухомого складу, що використовується при перевезеннях, сприяє скороченню простою автомобілів під час навантаження і розвантаження, ефективному використанню рухомого складу і звільнення з сфер звернення значних матеріальних ресурсів споживачів. Водночас маршрутизація перевезень дозволяє підвищенню продуктивності автомобілів при зниженні їх кількості при цьому обсязі перевезень.

ШВИДКІСНІ ЗАЛІЗНИЧНІ СПОЛУЧЕННЯ: ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ

Саєнко О. А., асистент

(Науковий керівник – д.т.н., професор Сохацький А. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Розвиток високошвидкісного та швидкісного пасажирського руху є одним із найважливіших шляхів розвитку ринку залізничних пасажирських перевезень. Це зумовлено необхідністю виведення пасажирських залізничних сполучень на принципово новий якісний рівень, який забезпечує зростання мобільності населення, та залучення додаткових пасажиропотоків, що забезпечує збільшення прибутків від здійснення перевезень забезпечуючи найменшу тривалість перебування пасажирів у дорозі, тобто найбільшу швидкість поїздки пасажирів за найвищих стандартів безпеки, комфортності та економічності.

Високошвидкісне сполучення вимагає повної сумісності характеристик рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту. Ефективність, безпечність, якість експлуатації, а також експлуатаційні витрати залежать від сумісності рухомого складу та інфраструктури, тому цьому параметру приділяється особлива увага в законодавстві Європейського Союзу.

Міжнародний союз залізниць виділяє чотири типи систем високошвидкісного сполучення:

1. Класична система високошвидкісного сполучення, до якої входять високошвидкісні лінії та високошвидкісні поїзди, які не експлуатуються на інших лініях (японська залізнична система “Сінкансен”).

2. Мережа високошвидкісних ліній, на яких експлуатуються високошвидкісні поїзди, які можуть експлуатуватись і на звичайних лініях (залізнична система Франції, де високошвидкісні поїзди експлуатуються також на звичайній мережі залізниць).

3. На високошвидкісних лініях експлуатуються не тільки високошвидкісні поїзди, швидкість яких понад 250 км/год, але й звичайні поїзди, які обладнані системою переходу з однієї ширини колії на іншу (залізнична система Іспанії AVE).

4. На високошвидкісних лініях можуть експлуатуватись у т.ч. і звичайні поїзди, а на звичайних лініях – високошвидкісні поїзди (залізничні системи Італії та Німеччини).

Аналіз останніх досліджень західноєвропейського досвіду показує, що, незважаючи на наявність добре розвинутої мережі автомобільних доріг, широке охоплення населення власними автомобілями, залізничний транспорт при проведенні відповідної роботи має переваги перед автомобільним транспортом (на відстанях 250–500 км), а також успішно конкурує з авіацією (на відстанях до 1000 км).

Упровадження високошвидкісних залізничних сполучень потребує влаштування відповідних магістралей, для яких характерні високі технологічні вимоги та висока вартість будівництва. Але такі проекти значно впливають на транспортну систему держави та її подальший розвиток.

У впровадженні високошвидкісного руху умовно можна виділити три концептуальні підходи. Японська та іспанська концепції передбачають, що колія високошвидкісних магістралей повністю ізолюється від загальної залізничної мережі, французька – високошвидкісні магістралі будуються у складі загальної залізничної мережі, але з призначенням для високошвидкісного рухомого складу, німецька та італійська концепції – здійснюється комплексна реконструкція залізниць з модернізацією і спрямленням існуючих ліній і будівництвом окремих високошвидкісних дільниць. Реалізація цих концепцій пов'язана здебільшого зі значними капітальними вкладеннями.

Для забезпечення необхідного рівня безпеки руху усі швидкісні лінії обгороджені сітками або бар'єрами з одного або обох боків. На наступних етапах намічається випрямлення кривих ділянок, що залишилися, поділу рейкової колії для вантажних і пасажирських потягів.

У США удосконалення масового і високошвидкісного наземного транспорту йде за двома напрямками: для невпинного сполучення на відносно малих відстанях проектуються потяги зі швидкістю до 240 км/год; для сполучення між великими містами в густонаселених зонах прогноуються потяги зі швидкістю до 480 км/год. Ці напрями ґрунтуються на застосуванні асинхронних лінійних тягових двигунів.

Німеччина проводить роботу зі з'єднання великих міст і промислових центрів швидкісними сполученнями за системою типу Inter – City (IC), відмінними рисами якої є міцність траси ліній, точність виконання перевезень, формування маршрутних потягів. Це дозволить залучити нових пасажирів завдяки швидкості, комфортабельності та надійності. Перспективи швидкості руху можуть зрости до 300 км/год, але для цього потрібно розв'язати проблему гальмування. Завдання розв'язується подовженням гальмових шляхів і відстаней між сигналами, а також застосуванням лінійного кабелю між рейками, що одержує інформацію про потяг, який іде попереду, у сполученні із системою автоматичного регулювання швидкості.

У Франції розпочато будівництво нової швидкісної залізничної лінії “Париж – Ліон” подібно до японських високошвидкісних ліній “Токайдо – Саньйо” (“Токіо – Хаката”), призначених тільки для руху пасажирських потягів, що відрізняється від високошвидкісних ліній залізниць інших західноєвропейських країн. Підвищення швидкості ставлять більш високі вимоги до конструкції рухомого складу. Швидкісний рух потягів на лінії буде цілком автоматизовано. На ній відсутні криві, залізничні переїзди, тунелі.

В Італії для швидкісного руху до 250 км/год буде використовуватися нова лінія “Рим – Флоренція”.

Успішно розвивається система високошвидкісного залізничного транспорту HST і АРТ у Великобританії, яка дозволяє пасажиром здійснювати поїздки зі швидкостями 200–250 км/год. Обидві системи використовують звичайні залізничні колії, чим відрізняються від системи високошвидкісного транспорту японських залізниць, що вимагає застосування спеціальної рейкової колії та іншого обладнання. Використовується рухомий склад традиційної конструкції, що складається із семи вагонів. Усі вагони обладнані повітряними кондиціонерами, світлозахисним склом, вікна мають подвійне відхилення для зменшення шуму.

У доповіді розглядаються можливості використання досвіду західних країн, щодо впровадження швидкісних потягів в Україні та аналізуються проблеми та перспективи розвитку.

ДОСЛІДЖЕННЯ АЛГОРИТМІВ МАСШТАБУВАННЯ ТА ІНТЕРПОЛЯЦІЇ ЗОБРАЖЕННЯ

Самойленко С. Г., студент

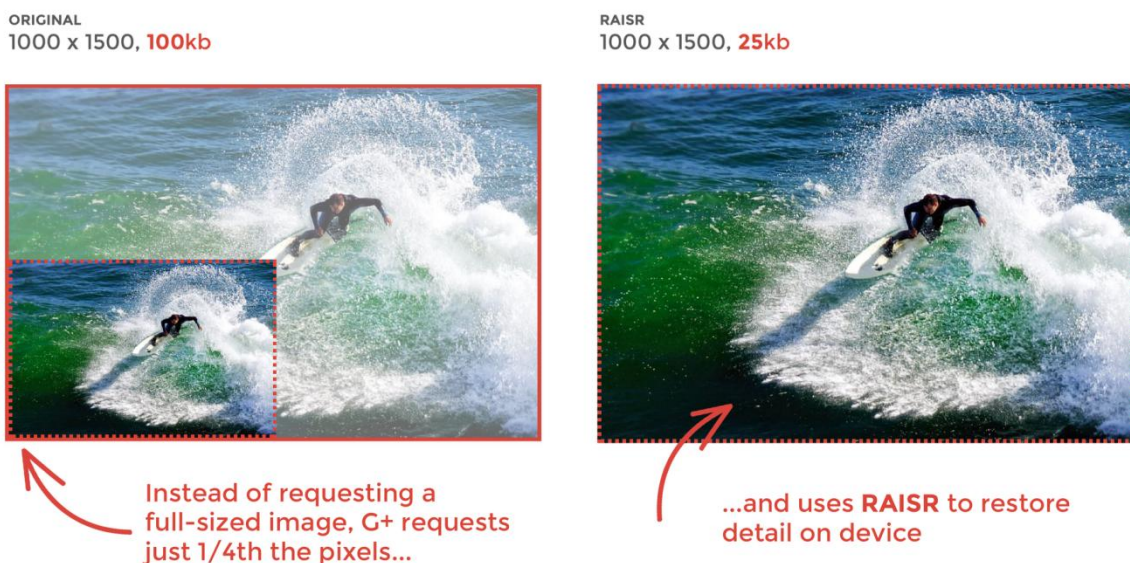
(Науковий керівник – Лавренюк І. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Які є варіанти розв’язання проблеми пікселізації растрової графіки?

Варіант № 1. Нейронні мережі.

Google в кінці 2016 р. продемонстрував роботу своєї нової нейронної мережі, яка реалізує алгоритм RAISR – Rapid and Accurate Image Super Resolution, тобто Швидке і точне зображення. Даний алгоритм працює в рази швидше, краще і точніше ніж всі відомі на даний момент алгоритми інтерполяції зображення. Проблема одна – ні коду ні ПО я не знайшов у відкритому доступі.



Instead of requesting a full-sized image, G+ requests just 1/4th the pixels...

...and uses RAISR to restore detail on device

Рис. 1. RAISR алгоритм

Варіант № 2. Відомі алгоритми інтерполяції растрової графіки (фото, малюнки, тощо).

Найчастіше для збільшувати або зменшувати зображення в комп'ютері використовується метод найближчого сусіда, який є найпростішим і очевидним алгоритмом для інтерполяції. Він просто дублює найближчі вихідні пікселі в порожні місця на новому зображенні. Також з відомих алгоритмів хотілося б виділити методи білінійної і бікубічної інтерполяції. Ці алгоритми дають серйозне збільшення якості вихідного зображення, але на жаль в той же час сильно його згладжують і роблять розмитим. Приклади роботи нижче.

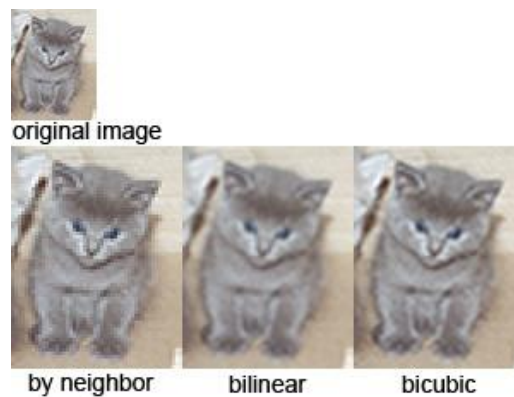


Рис. 2. Збільшення зображення завдяки: 1) алгоритму ближнього сусіда; 2) алгоритму білінійної інтерполяції; 3) алгоритму бікубічної інтерполяції.

Варіант №3. Відомі алгоритми інтерполяції і масштабування піксельної графіки (ігри).



Рис. 3. Збільшення зображення утричі методом ближнього сусіда



Рис. 4. Збільшення зображення утричі методом hq2x

В ігрових приставках минулих поколінь активно використовувалися різні алгоритми масштабування піксельної графіки, які давали на виході менш розмите зображення ніж алгоритми білінійної і бікубічної інтерполяцій, при цьому теж непогано згладжуючи отримане зображення. Саме про них буде моя доповідь.

МОДЕЛЮВАННЯ РЕЙТИНГУ КАНДИДАТІВ, ЩО ЗАДОВІЛЬНЯЮТЬ ВИМОГАМ РОБОТОДАВЦЯ, З УРАХУВАННЯМ ЙОГО АКТИВНОСТІ

Романко І. С., студент

(Науковий керівник – к.е.н., доцент Смоктей К. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Існує безліч сайтів, що допомагають роботодавцям шукати кандидатів у співробітники за рахунок розміщення вакансій та резюме. Найпопулярніші з них є Rabota.ua, Work.ua, Headhunter.ua. Кожен з цих сайтів має свій особистий інтерфейс користувача, дизайн та функції щодо розміщення резюме, публікації вакансій та пошук по ним, але вони не мають визначення рейтингу кандидатів на основі об'єктивних факторів, що знижує ефективність пошуку співробітників роботодавцям.

Розвинемо запропоновану модель рейтингової оцінки [1] додавши до факторів оцінки підприємств та посад, на яких працював кандидат, та його артефактів (дипломи, сертифікати, нагороди, тощо) фактори активності: достовірності особистості, активність у соціальній мережі, веб-сервісах систем контролю версій (існуючих проектах) та на самому сайті.

Отже, розширена модель буде мати наступний вигляд:

$$R = \sum_{i=1}^8 e_i \times F_i, \quad (1)$$

де e_i – експертна оцінка важливості i -го фактору, $e_i \in [0; 1], \sum_{i=1}^8 e_i = 1, i = \overline{1,8}$; F_1 – значення фактору оцінки підприємств, на яких працював кандидат, $F_1 \in [0; 1]$; F_2 – значення фактору оцінки посад, на яких працював кандидат $F_2 \in [0; 1]$; F_3 – значення фактору оцінки наявності артефактів (дипломи, сертифікати, нагороди тощо) $F_3 \in [0; 1]$; F_4 – значення фактору достовірності особи, $F_4 \in [0; 1]$; F_5 – значення фактору кількості соціальних мереж, $F_5 \in [0; 1]$; F_6 – значення фактору активності у соціальних мережах, відповідно до обраних критеріїв, $F_6 \in [0; 1]$; F_7 – значення фактору активності у веб-сервісах систем контролю версій (існуючих проектах), $F_7 \in [0; 1]$; F_8 – значення фактору активності на сайті пошуку роботи, $F_8 \in [0; 1]$.

Формалізація розрахунку факторів F_1, F_2, F_3 наведено в [1].

Фактор достовірності особи F_4 розраховується як сума можливих станів верифікації:

$$F_4 = Em + SMS, \quad (2)$$

де Em – значення, яке вказує чи пройшов користувач верифікацію по Email,; $Em \in \{0,0.5\}$ SMS – значення, яке вказує чи пройшов користувач верифікацію по SMS, $SMS \in \{0,0.5\}$.

Фактор кількості соціальних мереж F_5 розраховується у відповідності з кількістю підключених до облікового запису соціальних мереж:

$$F_5 = \frac{\sum_{j=1}^m P_j}{m}, \quad (3)$$

де P_j – значення наявності користувача в j -ї соціальній мережі, $P_j \in \{0,1\}$, $F_5 \in [0;1]$, $j = \overline{1,m}$, m – кількість соціальних мереж.

Фактор активності у соціальних мережах F_6 розраховується як середня оцінка всіх знайдених ключових слів у обліковому записі користувача соціальної мережі. Ключові слова обираються на підставі ключових слів, зазначених в резюме:

$$F_6 = \frac{\sum_{j=1}^k E_j}{k}, \quad (4)$$

де E_j – значення наявності j -го ключового слова, $E_j \in \{0,1\}$, $j = \overline{1,k}$; k – кількість ключових слів, $F_6 \in [0;1]$.

Фактор активності у наявному репозитарію F_7 розраховується як сума коефіцієнтів активності, кількості репозитаріїв та кількості слідкуючих:

$$F_7 = A \times 0.5 + \frac{V}{V_{max}} \times 0.25 + \frac{S}{S_{max}} \times 0.25, \quad (5)$$

де A – значення активності користувача, яке визначається експертним шляхом в залежності від частоти відвідування репозитарію, $A \in [0;1]$; V – кількість наявних репозитаріїв, $V \leq V_{max}$, V_{max} – максимальна кількість розглядаємих репозитаріїв; S – кількість слідкуючих за репозиторіями, $S \leq S_{max}$, S_{max} – максимальна кількість слідкуючих, $F_7 \in [0;1]$.

Фактор активності на сайті F_8 визначається експертним шляхом в залежності від частоти відвідування даного сайту пошуку роботи, $F_8 \in [0;1]$.

Синтезована модель може бути використана в інформаційній системі фахівцем з кадрів на підприємстві.

Список використаних джерел:

1. Смоктій К. В. Модель визначення рейтингу кандидатів, що задовольняють вимогам роботодавця / К. В. Смоктій, І. С. Романко // Світова торгівля і захист національних інтересів в умовах глобалізації: правове, соціально-економічне та інформаційно-технічне забезпечення : матеріали міжнародної науково-практичної конференції : у 2-х т. – Т. 2. – Дніпропетровськ : Університет митної справи та фінансів, 2016. – 238 с.

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ КОНТРЕЙЛЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА ТЕРИТОРІЇ УКРАЇНИ

Солдатихіна В. В., студентка

(Науковий керівник – к.т.н., доцент Разгонов С. А.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Перевезення завжди є невід’ємною частиною будь-якого виробничого процесу. Для перевезення різноманітних видів вантажів можуть бути застосовані різні види транспорту. Вибір рухомого складу здатен залежати від специфічних властивостей вантажу, що перевозиться, маршруту слідування, терміновості доставки та інших факторів.

Аналізуючи дані обсягів вантажних перевезень територією України (рис.1) можна зробити висновки, що з 2012 до 2015 рр. перевезення скорочуються, хоча у 2016 р. й відбулося їх збільшення, що все ж не гарантує таку ж позитивну динаміку у подальші роки. Слід також зазначити, що на залізничний та автомобільний транспорт припадає найбільша частка обсягів перевезень.

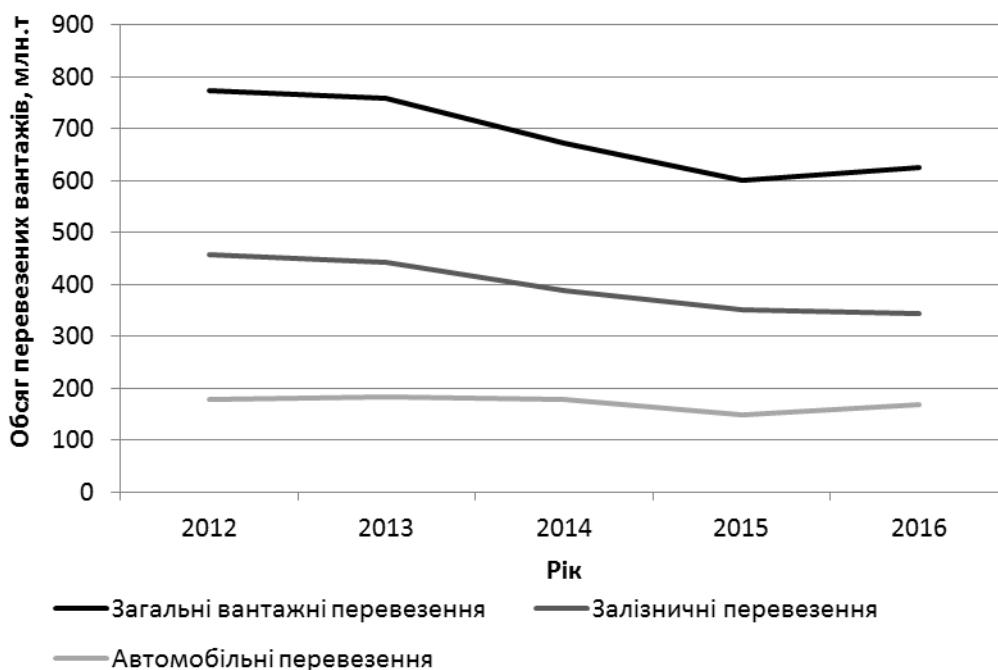


Рис. 1. Обсяги вантажних перевезень України у 2012–2016 рр. [1]

Зупинимося більш детально на розгляді вантажних контрейлерних перевезень, що представляють із себе комбінацію автомобільних перевезень із залізничними. Для їх реалізації необхідно мати спеціальні залізничні платформи, обладнані пристроями для встановлення і закріплення причепів, напівпричепів, або вантажних автомобілів чи навіть автопоїздів повністю.

Контрейлерні перевезення у свій час освітлювали у своїх роботах А. М. Котенко [2; 3], Л. А. Гужевська [4] та Ю. О. Сілантьєва [5] та інші.

Так, А. М. Котенко у своїх статтях здійснює розрахунок витрат та вартість перевезення “мертвої ваги” при контрейлерних перевезеннях вантажів, а також визначає доцільність подальшого розвитку таких перевезень.

Л. А. Гужевською наводить розрахунки ефективності використання контрейлерних перевезень за критерієм вартості, проблеми при використанні та перспективи розвитку таких перевезень на території України. Ю. О. Сілантьєва у своїй дисертації встановила основні фактори, що впливають на вибір виду сполучення, виявила закономірності вантажопотоків і характеристик використання транспортних засобів при контрейлерних перевезеннях.

На території України здійсненням контрейлерних перевезень займається філія центру транспортного сервісу “Ліски”, який належить до приватного акціонерного товариства “Укрзалізниця”. Термінали для здійснення контрейлерних перевезень розташовані у таких містах, як Київ, Чоп, Одеса, Харків, Дніпро.

Безумовно, до переваг контрейлерних перевезень можна віднести швидкість таких перевезень, забезпечення схоронності вантажів, зменшення паливних витрат, меншу залежність від погодних умов, завдання меншої шкоди для навколишнього середовища, менший час на проходження митного і прикордонного контролю, порівняно з іншими видами перевезень.

Проте при імплементації контрейлерних перевезень на території України виникають труднощі, пов’язані зі транспортними спорудами, через невідповідність їх розмірів пристосуванню до контрейлерних перевезень. Також перешкодою для повноцінного впровадження даного виду перевезень є те, що при контрейлерних перевезеннях неминучими є перевезення надлишкової ваги, оскільки окрім самого вантажу необхідно перевезти сам автомобіль з водієм (опціонально), також при супроводженні водієм, потрібно забезпечити йому необхідні умови перебування під час поїздки.

У подальшому було б доцільно провести поглиблений аналіз існуючих проблем, які заважають значному поширенню контрейлерних перевезень в Україні, промодельовати різні ситуації та варіанти шляхів щодо їхнього удосконалення.

Список використаних джерел:

1. Державна служба статистики України [Електронний ресурс] / Державна служба статистики України. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>

2. Котенко А. М. Розвиток контрейлерних перевезень вантажів на залізницях України / А. М. Котенко, П. С. Шилаєв, А. В. Світлична // Збірник наукових праць Української державної академії залізничного транспорту. – 2013. – № 142. – С. 37–43.

3. Котенко А. М. Визначення доцільності та моделювання контрейлерних перевезень / А. М. Котенко, П. С. Шилаєв, А. В. Світлична // Збірник наукових праць Української державної академії залізничного транспорту. – 2013. – № 137. – С. 11–16.

4. Huzhevskaya L. A. The field definition efficiency uses of piggyback transportation for cost parameter / L. A. Huzhevskaya, O. V. Lytvyn // Управління проектами, системний аналіз і логістика. Технічна серія. – 2012. – № 10. – С. 322–327.

5. Сілантьєва Ю. О. Підвищення ефективності контрейлерних перевезень : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. техн. наук : 05.22.01 / Ю. О. Сілантьєва ; Нац. транспорт. ун-т. – К., 2003. – 16 с.

ЗАДАЧА КОМІВОЯЖЕРА

Стасик С. О., студент,

Дегтярьов Д. С., студент

(Науковий керівник – к.т.н., доцент Мормуль М. Ф.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

У зв'язку з бурхливим розвитком транспортної інфраструктури, найбільш важливим аспектом є проблема організація управління, яка впливає на ефективність функціонування виробничих і невиробничих сфер. Науково-технічний прорив, швидкий розвиток і удосконалення техніки, впровадження автоматизованих систем управління приводять до оптимізації рішень і аналізу складних процесів. Саме ці чинники вплинули на створення спеціальних наукових методів, які об'єдналися під назвою “Дослідження операцій”.

“Задача комівояжера”, яка буде розглядатися нижче, має оптимізаційний характер. Вона розглядається як важливий математичний інструментарій розробки управлінських рішень, а саме: 1) пояснення оптимальних рішень; 2) порівняльна оцінка різних варіантів організації операції; 3) оцінка впливу на результат операції різних варіантів її організації; 4) дослідження функціонування систем в різних умовах.

Зміст задачі полягає у наступному. Розглядається n міст, що пов'язані між собою транспортною мережею. Відома матриця відстаней від кожного міста до усіх інших. Комівояжер повинен побувати в кожному місті тільки один раз і повернутися в те місто, з якого почав рухатися. Необхідно відшукати такий замкнений маршрут, що проходить через кожне місто лише один раз і довжина якого мінімальна. Цільовою функцією цієї задачі є мінімізація довжини всього маршруту комівояжера.

Математична модель задачі має вигляд:

$$Z = \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^n c_{ij} x_{ij} \rightarrow \min \quad (1)$$

$i \neq j$, Z – цільова функція. Під c_{ij} ($i = \overline{1, n}$; $j = \overline{1, n}$) можна розуміти відстані, витрати часу або палива на шлях, вартість проїзду між містами. Вводяться змінні $x_{ij} = \{1; 0\}$, де x_{ij} приймають значення 1, якщо комівояжер

переїжджає від i -го до j -го міста і 0, якщо не переїжджає. Обмеження (2) та (3) задають умови одноразового виїзду та в'їзду для всіх міст. Обмеження (5) усувають можливості розриву маршруту, де u_i, u_j – номери міст.

$$\sum_{j=1}^n x_{ij} = 1 \quad (i = \overline{1, n}; i \neq j); \quad (2)$$

$$\sum_{i=1}^n x_{ij} = 1 \quad (j = \overline{1, n}; i \neq j); \quad (3)$$

$$x_{ij} \in \{1; 0\} \quad (j = \overline{1, n})$$

Задача комівояжера в скалярній постановці може бути розв'язана наступними методами: редукції рядків і колонок, гілок і меж, Беллмана, Монте-Карло, осереднення коефіцієнтів. Перевагу віддають обчислювальним схемам – методу гілок і меж. При невеликих значеннях n можна використати перебір всіх замкнених маршрутів, які проходять по одному разу через кожне місто. Будемо називати такі маршрути допустимими.

Міста пронумеруємо числами: $1, 2, \dots, n$, відстані між ними дорівнюють c_{ij} ($j = \overline{1, n}$), причому значення c_{ij} та c_{ji} не обов'язково співпадають. При відсутності шляху між пунктами i та j позначаємо таким чином – $c_{ij} = \infty$. Усі перестановки (a_1, a_2, \dots, a_n) з елементів $1, 2, \dots, n$ визначають допустимий маршрут:

$$a_1 \rightarrow a_2 \rightarrow \dots \rightarrow a_n$$

Тоді для розв'язку “задачі комівояжера”, перебираючи всі можливі перестановки (a_1, a_2, \dots, a_n) , достатньо обчислити довжини відповідних маршрутів та запам'ятати кращі з них. Таким чином, для n міст переглядається та аналізується $(n - 1)!$ маршрутів.

Нині, щоб зекономити час, “задачу комівояжера” можна розв'язати також за допомогою Microsoft Excel або OpenOffice Calc. Для цього необхідно визначити змінні x_{ij} . У задачі комівояжера x_{ij} може приймати одно з двох можливих значень: 1 – якщо поїздка здійснюється з пункту i в пункт j , або 0 – якщо поїздка не здійснюється. Далі складаємо цільову функцію. Цільова функція задачі комівояжера – це сума пар добутків елементів матриці відстаней c на відповідні змінні x_{ij} . У Excel передбачена функція СУММПРОИЗВ ($c; x_{ij}$), в OpenOffice Calc – SUMPRODUCT ($c_{ij}; x_{ij}$). Наступний крок задання обмежень. Після цього оформлюємо данні в Microsoft Excel, шукаємо та отримуємо оптимальний розв'язок.

При розв'язанні даної задачі зробили програму перебору, яку можна застосовувати при невеликих значеннях n і розв'язали задачу вручну методом редукції рядків і колонок. Результати, отриманні для тестового прикладу, збігаються.

Задачу комівояжера можна розглядати також в багатокритеріальній постановці, де задаються кілька критеріїв якості f_i , ($i = \overline{1, n}$), кожний з яких треба оптимізувати.

Застосування задачі комівояжера на практиці займає важливе місце. Зокрема її можна використати для пошуку найкоротшого маршруту при гастролях естрадної групи по містах; знаходження послідовності технологічних операцій що забезпечує найменший час виконання усього виробничого циклу; перевезення продуктів споживання та медичних препаратів у міста та мікрорайони; перевірка або інспекція підприємств та установ; з'єднання пунктів лініями газопостачання або зв'язку тощо.

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

Баталова Д. О., студентка

(Наукові керівники – д.т.н., професор Сохацький А. В., Маленко Є. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Світове судноплавство є “кровоносною системою” глобальної торгівлі. За даними Міжнародної морської організації при Організації об'єднаних націй морем перевозиться більше 90 % всього обсягу зовнішньоторговельних вантажів.

Завдяки напруженій роботі 1,5 млн моряків 6,5 млрд жителів планети мають можливість доставки в необхідних обсягах продовольства і енергетичних ресурсів.

Станом на 1 січня 2016 р. глобальний комерційний флот складався з 90,917 суден в загальному дедвейтом 1,8 млрд т. За попередній 2015 р. флот зріс на 3,48 %. За минулі 35 років частка суден генеральних вантажів в загальному обсязі флоту знизилася з 17 до 4,2 % [1].

Більшу частину нових контрактів отримали на побудову суден великі верфи. Приблизно 48 % замовлень на нові судна дісталися першій двадцятці суднобудівних корпорацій [2]. Малі суднобудівні компанії, а їх приблизно 130 одиниць, залучили 7 % замовлень. Географія виробництва суден в 2015 р. має наступний розклад: 91,3 % комерційного флоту побудовано в трьох країнах: Китаї – 36,1 %, Південній Кореї – 34,3 % і Японії – 20,9 %.

Книга замовлень на 2016 р. зменшилася в порівнянні з піком 2008 у контейнеровозів на 46 %, нафтових танкерів на 51 %, балкерів на 61 %, суден генеральних вантажів на 81 %. Зростання спостерігалось тільки в сегменті контейнеровозів.

Станом на жовтень 2016 р. зафіксовано відмови від раніше замовлених суден, внаслідок низького ринку, які за підсумками 12 місяців можуть призвести до рекордних непоставок за десятиліття. Цифри раніше замовлених, але не побудованих суден, за всіма типами плавзасобів досягне 41 % за підсумками року. У 2009 р. ця цифра була на рівні 33 %. Гірше від усіх справи у балкерів, їх у 2016 р. не побудують близько 50 % від замовлення, контейнеровозів – 39 %. Кращий стан у танкерів, їх непоставка знизилася з 32 % у 2015 р. до 23 % в 2016 р. за порівнянний період.

Станом на 11 листопада 2016 р. в світових верфях зафіксовано 372 замовлень. Це мінус 74 % порівняно з кількістю контрактів в 2015 р. З них 107 танкерів, 65 круїзних і пасажирських суден, 38 балкерів та інші. Це найнижчий рівень замовлень за останні 35 років. За 10 місяців 2016 р. було замовлено 96 перевізників рідинних вуглеводнів, з яких 61 нафтовий танкер і 35 продуктові. У 2015 р. кількість суден цього типу було замовлено – 339 одиниць.

Глобальний комерційний флот, який на 65 % складається з суден молодших 10 років, в найближчі роки продовжить зростання, але з падаючою динамікою. В якості прогнозу замовлення можна навести дані товариства Lloyd's за двома секторами комерційного флоту: балкерів і суден генеральних вантажів. На квітень 2016 р. світовий балкерний флот складався з 11,115 суден, з яких 1,668 одиниць були розмірами від 100,000 дедвейт. і вище. Загальний дедвейт цього сегмента становив 787 млн т. Аналітики Lloyd's припускають, що за наступні 5 років балкерний флот виросте на 180 млн т, при порівняно невисокому рівні виведених з експлуатації суден за 2016–2020 рр., приблизно у 63 млн дедвейт.

Скандинавський банк Danish Ship Finance у своїй доповіді про стан справ у світовій суднобудівній індустрії комерційного флоту передбачає зниження парку флоту. Зокрема, аналітики Danish Ship Finance заявляють про зниження тільки за 2016 р. на 5 % середніх цін на нові судна за всіма типами. Величина замовлень знизилась за рік на 3 пункти, склавши співвідношення замовлення від загального флоту як 13 % в натуральному обчисленні, тобто замовлено будівництво трохи більше 4000 плавзасобів загальним дедвейтом 242 млн т. За 10 місяців поточного року було виведених з експлуатації 39 млн т дедвейт. з яких 70 % склали балкери. Середній вік суден відправлених на розбирання знизився з 28 років у 2015 р. до 26 років у 2016 р. Більше всіх “помолодшав” сегмент Old Panamax Container. Також були зафіксовані випадки відправки на розбирання суден, молодше 10 років. Протягом року зберігалася ситуація збільшення числа відмов від раніше замовлених суден. Частіше за всіх залишали на верфях суховантажі і контейнеровози, співвідношення замовлення і поставка в цих сегментах 57 % і 67 %, відповідно. Краще справи йшли у продуктових танкерів і LPG-возів. Продовжує знижуватися число активних верфів. У 2015 р. щодо 2014 р. вийшло з розряду активних 130 суднобудівних підприємств, а у 2016 році їх стало ще на 60 одиниць менше. До кінця 2017 р. кількість верфей може залишитися 380 з 630 існуючих на теперішній час.

Узагальнення світового досвіду функціонування торговельного мореплавання, критичний аналіз морської політики країн різних регіонів дозволили сформулювати ключові засади та принципи створення необхідних і достатніх умов розвитку торговельного мореплавання України. Їх реалізація буде сприяти розвитку України як морської держави, захисту і забезпечення її національних інтересів і безпеки в Азовському і Чорному морях та інших районах Світового океану та підвищенню міжнародного авторитету України.

Список використаних джерел:

1. Review of maritime transport 2016. United Nations Publication [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016_en.pdf

2. Shipping Market Review. Danish Ship Finance. May, 2016 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.skibskredit.dk/media/1610/shipping-market-review-may-2016.pdf>

ІТ-БЕЗПЕКА: ЗАХИСТ ВІД ВИТОКІВ І ВТРАТ ІНФОРМАЦІЇ

Горденко А. В., студентка

Пеня К. В., студентка

(Науковий керівник – Беркут О. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Проблема надійного, ефективного захисту інформації від витоку в сучасних умовах з використанням різних технічних засобів дуже актуальна. Це обумовлено різними причинами, пов'язаними як із загальним технічним прогресом в усьому світі, так і внутрішніми політичними, економічними і соціальними факторами.

З розвитком ІТ секрети стали уразливі як ніколи. Багато компаній зберігають не тільки свою інформацію, але і відомості про власних клієнтів. Уявіть, що відбудеться з респектабельним банком, якщо інформація про транзакції його клієнтів раптом з'явиться на сторонньому сайті в Internet. Банк зазнає колосальних збитків і втратить величезну кількість клієнтів.

Таблиця 1

Технічні канали витоку інформації [1]

На базі засобів пасивного перехоплення	На базі засобів активного перехоплення
За рахунок інформативних побічних електромагнітних випромінювань і наведень	З використанням технічних заставних пристроїв
За рахунок електроакустичних перетворень	З використанням лазерних пристроїв, що підслухують
З використанням спеціальних вузьконакерованих мікрофонів	За рахунок прямої реєстрації інформаційних сигналів з наступною передачею по радіоканалі
З використанням апаратури фотографування	За рахунок низькочастотних і високочастотних сигналів на технічні засоби (за рахунок нав'язування)

У червні 2016 р. опубліковані дані глобального дослідження, в рамках якого проведено аналіз фінансових наслідків витоків даних у 2015 рі. Як

результат було з'ясовано, що витік даних обходиться компаніям в середньому у \$ 4 млн, збільшившись на 29 % з 2013 р. [2].

Кількісний та якісний ріст інцидентів, пов'язаних з кібербезпекою, триває. У 2015 р. зареєстровано на 64 % більше інцидентів в сфері безпеки, ніж в 2014 р. У міру зростання складності цих загроз, вони все дорожче коштують компаніям [2].

Відповідно до вимог стандартів з управління інформаційною безпекою вимоги безпеки ідентифікуються систематичною оцінкою ризиків безпеки, а результати оцінки ризику допомагатимуть установі яка розробила та впровадила систему управління інформаційною безпекою спрямувати і визначити відповідні управлінські дії та пріоритети управління ризиками інформаційної безпеки і впровадити відповідні заходи безпеки, вибрані для захисту від цих ризиків [3].

Ми пропонуємо кілька технологій безпеки, щодо яких слід розглянути можливість інвестицій, для зниження ймовірності крадіжок інформації.

1. Моніторинг активності бази даних. Інструменти автоматизованого аудиту доступу до баз даних, використання і виконання запитів. Вони особливо ефективні при виявленні внутрішніх загроз доступу до конфіденційних даних.

2. Технології запобігання витоку даних. При використанні в демілітаризованій зоні DLP-рішення можуть зупинити витік конкретних типів інформації.

3. Управління ідентифікацією привілеїв. PIM-продукти автоматизують контроль над потужними адміністративними обліковими записами, дозволяють такі проблеми, як загальні адміністративні облікові записи і паролі, зайві адміністративні привілеї, поділ обов'язків і зміна паролів.

4. Аудит Active Directory. Важливо користуватися більш наочною звітністю щодо призначених для користувача аккаунтів, ніж це забезпечує Windows Server.

5. Захисні шлюзи. Проміжні сервіси захисту доступу в інтернет добре використовуються для захисту користувачів внутрішньої мережі від шкідливих програм і вірусів.

6. Багатофакторна аутентифікація. Вона призначена насамперед для запобігання доступу зловмисників [1].

Захистити корпоративні секрети на сто відсотків не зможе жодна компанія. Нинішній розвиток технологій дозволяє говорити лише про мінімізацію ризиків. Як правило, захист секретів є комплексним завданням, яке включає організаційні, адміністративні, а також технічні заходи.

Список використаних джерел:

1. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://repo.lntu.edu.ua/1255/1/лекции.pdf>
2. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.tadviser.ru/index.php/Статья:Потери_от_утечек_данных
3. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://integritysys.com.ua/security/dlp/>

4. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://web-control.ru/dlp_for_finance

5. Єрмошин В. В. Аналіз і оцінка ризиків інформаційної безпеки для банківських та комерційних систем / В. В. Єрмошин, Я. В. Невоїт // Сучасний захист інформації. – 2014. – № 4.

МОДЕЛЮВАННЯ ТЕХНОЛОГІЧНИХ ПРОЦЕСІВ ПЕРЕМІЩЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ТЕРИТОРІЄЮ ВАНТАЖНОГО МИТНОГО КОМПЛЕКСУ

Димид В. М., студент

(Науковий керівник – к.ф.-м.н., доцент Трофімов О. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Особливе місце в розробці та реалізації питань зі спрощення та вдосконалення митного контролю та митного оформлення експортно-імпортного вантажопотоку належить митниці. Тому підвищення ефективності роботи митниць, в тому числі вантажних митних комплексів набуває вагомого значення. Розв'язання таких проблем передбачає подальше удосконалення транспортних технологій та їх узгодження з виробничими, складськими та митними технологіями.

Актуальною задачею на сьогодні є підвищення ефективності роботи вантажного митного комплексу на основі розробки ефективного процесу переміщення транспортних засобів та вантажів, шляхом імітаційного моделювання.

Об'єктом дослідження є часові параметри обслуговування автотранспорту на ВМК.

Для розробки технологічного процесу переміщення транспортних засобів використовується метод імітаційного моделювання. На рис. 1 представлена схема візуалізації роботи ВМК.

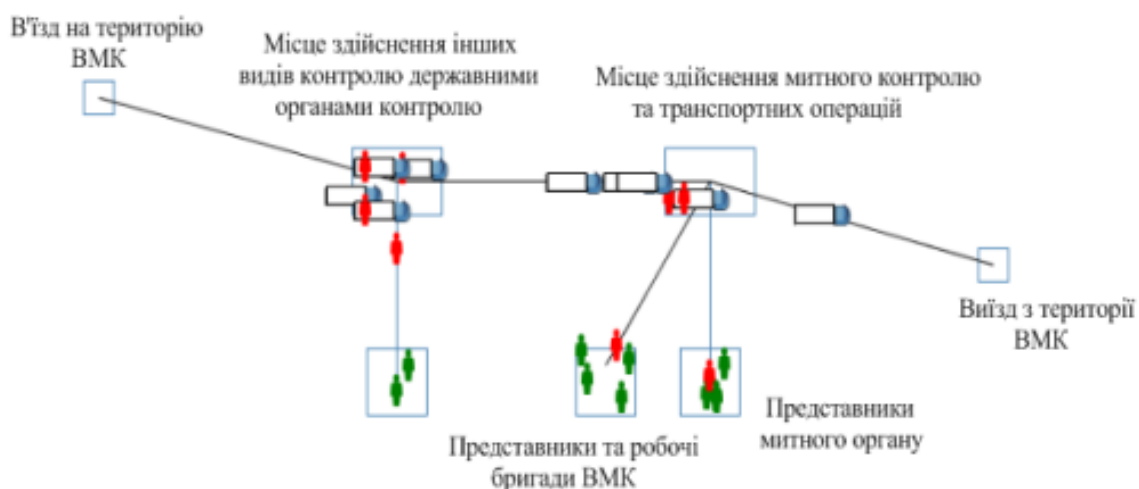


Рис. 1. Схема візуалізації роботи ВМК

Досліджуються фактори, що безпосередньо впливають на швидкість та ефективність здійснення митного контролю та оформлення транспортного засобу. За допомогою програми Anylogic Professional моделюються моделі, які будуть відрізнятися між собою вихідними даними, такими як: кількість митних інспекторів та представників ВМК, інтенсивність надходження заявок.

На основі даної моделі розраховується загальний час перебування автотранспортного засобу на території ВМК, який складається з часу виконання наступних операцій: час заїзду; час пересування в зоні ВМК; час паркування; час виїзду з місця стоянки; час на розвантаження вантажу; час на митний огляд; час на завантаження вантажу; час під'їзду до складу; час на перевірку кількості товару; час на пломбування автотранспорту; час наперевантаження вантажу; час на видачу Талону ВМК; час на подання документів митниці; час на перевірку документів інспектором митного органу; час на проставляння штампів; час на митне оформлення документів; час на перевірку правильності коду товару згідно УКТЗЕД; час на складання акту митного огляду; час на перевірку дозволів інших контролюючих служб; час на повернення документів перевізнику; час на повернення Талону ВМК.

Розглянувши технологічні складові обслуговування автотранспорту на ВМК та розрахувавши час на виконання всіх операцій, будуються часові схеми обробки автотранспорту та аналізуються результати моделювання: визначається оптимальний варіант роботи ВМК при конкретних вихідних даних, а саме: кількість митних та представників ВМК, інтенсивність надходження заявок.

Отже, було розроблено модель технологічного процесу переміщення транспортного засобу по території ВМК, враховуючі транспортні операції та операції, пов'язані з митним контролем та митним оформленням. Для моделювання даного процесу використовували програмне забезпечення Anylogic Professional, який є інструментом імітаційного моделювання та підтримує всі підходи до створення імітаційних моделей.

За результатами моделювання можуть прийматися управлінські, технологічні рішення. Запропонована модель може бути використана не тільки для дослідження технологічних процесів ВМК, але і для кожної точки обслуговування автотранспортних засобів (вантажних станцій, складів, регіональних розподільчих центрів і т. д.).

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЕЛЕКТРОМОБІЛІВ

Донець М. О., студент

(Наукові керівники – д.т.н., професор Сохацький А. В., Маленко Є. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Електромобілі все більше проникають в усі ніші, давно обжиті виробниками бензинових авто. Компанія виробник електромобілів Tesla Model S стала проривом серед еліти в світі, а Nissan Leaf став найбільш популярним електромобілем в Україні. Зростання попиту на електричні автомобілі, які

є екологічними, впливає на ринок нафти, попит якого, своєю чергою, також формують споживачі бензину.

Український ринок електромобілів щороку зростає на 300–400 %, в той час як у світі цей показник становить 100 %. Також за 2016 р. в Україні значно розвинулася інфраструктура – кількість зарядних станцій з 153 збільшилася до 577, також з'явилося 44 швидкісні зарядні пристрої. Найбільше станцій відкрили в столиці – з 38 їх стало 136. На другому місці за розвитком інфраструктури є Харків, де є вже 92 зарядних пристрої. Очікують, що в Україні темпи розвитку інфраструктури будуть ще швидшими, зважаючи на пропозицію Єврокомісії оснащувати зарядними станціями всі нові будинки.

Національна мережа автозаправних комплексів WOG має намір у 2017 р. оснастити електрзарядними пристроями до 300 заправних станцій, в тому числі не менше 30 з них будуть швидкісними зарядними пристроями.

ElectroCars наводить свіжі статистичні дані Єдиного державного реєстру Міністерства внутрішніх справ щодо кількості електромобілів на українських дорогах. Станом на 31 грудня 2016 р. в Україні зареєстровано 2593 електромобілів: з них – 1709 автомобілів на електротязі та 884 – з гібридною силовою установкою. Загальна кількість екологічних автомобілів в Україні сягнула 3161. Таким чином, у 2016 р. кількість електромобілів зросла вчетверо. Синхронно зросла й інфраструктура – на одну зарядну станцію тепер припадає чотири електромобілі.

Фахівці вважають, що розповсюдження електромобілів напряду залежить від інфраструктури – в кожному українському місті має бути мінімум 10 зарядних станцій.

Світові автогіганти також значно прискорили плани по виробництву електромобілів. На такі заходи вони пішли після того, як зрозуміли, що в найбільших країнах-імпортерах гряде посилення правил експлуатації автомобілів з двигуном внутрішнього згорання (ДВЗ). Автоконцерни переймаються, що такі дії урядів зроблять автомобілі з ДВЗ неконкурентоспроможними швидше, ніж передбачалося попередніми прогнозами. До такого висновку прийшли автори звіту інвестиційного банку Morgan Stanley. У документі за листопад 2016 р. компанії BMW, Audi, Porsche, Aston Martin, Maserati та Volkswagen набагато підвищили прогнозований обсяг продажів електромобілів. Аналітики вважають, що в 2025 р. частка електромобілів в загальносвітовій структурі продажів автомобілів буде складати 10–15 %. Це в три рази більше недавніх прогнозів.

На даний момент електричні автомобілі складають лише одну десяту відсотка світового автомобільного ринку. У більшості країн вони є дивиною і як і раніше коштують помітно дорожче бензинових автомобілів. В найближчі кілька років виробники Tesla, Chevrolet, Nissan та інші компанії планують почати продажі електромобілів вартістю близько \$ 30 000. Інші автовиробники інвестують мільярди в нові моделі. Аналітики Bloomberg стверджують, що до 2022 р. електромобілі будуть коштувати дешевше звичайних машин і пропонуватимуть покупцям більше, ніж їх бензинові конкуренти а до 2040 р. пла-

нують виготовляти 41 млн електрокарів в рік. Доля цих прогнозів залежить від цін на нафту і акумулятори. Їх вартість до 2020 р. може знизитися до 262 дол. за кВт/год і до 2030 р. – до 126 дол. за кВт/год.

З 2014 до 2015 рр. спостерігалось зростання обсягів продажів електромобілів зі збільшенням майже на 70 %, де основними генераторами росту були ринки Китаю (+ 230 %) і Європи (+ 99 %).

Орієнтуючись лише на європейські та американські звіти, можна зробити висновок, що найбільшу кількість електромобілів у світі продають Tesla, Renault та Nissan. Однак за даними 2016 року найбільше електромобілів продала китайська компанія BYD.

Китайський виробник екологічних автомобілів BYD відзвітувався, показавши результати продажу, які становили понад 100 000 екологічних авто. Загальна кількість поставок склала 100 178 одиниць, з яких 46 905 електромобілів та 53 273 гібриди. Окрім того в 2012 р. BYD продали 13 278 електроавтобусів K9 ebus-12 та 859 комерційних електровантажівок.

Європейські виробники, Renault та Nissan, показники продажів яких вважаються досить хороші, за 2016 р. не перевищила 100 000 електромобілів.

Американські моделі Tesla Model S та Tesla Model X, що родом із Сіліконової Долини (США), продали у 2016 р. 76 320 одиниць. Компанія Tesla зазначила, що виробила у 2016 р. 84 000 одиниць електромобілів.

Китайський уряд для підтримки виробництва електромобілів у країні прийняв важливі законопроекти, у зв'язку з чим вирости й продажі екологічних авто. За даними в 2015 р. гібридів було продано в чотири рази більше, ніж електромобілів, а 2016 р. завершився приблизно зі співвідношенням 50/50, в плані продажів автомобілів із електробатареями в порівнянні з гібридними електромобілями. Стрімке зростання продажів автомобілів з електродвигуном (повноцінних електромобілів і гібридів) триває.

Найближчі кілька років, кількість екологічних авто в світі за підсумками 2016 р. має перевищити 2 млн машин за умов впровадження технічних інновацій і зміни політичних рамок умов, починаючи від 2020 р. слід очікувати стрімкого всесвітнього зростання електромобільності.

ІМІТАЦІЙНЕ МОДЕЛЮВАННЯ СИСТЕМИ МАСОВОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ПАСАЖИРОПОТОКІВ В АЕРОПОРТУ “ДНІПРОПЕТРОВСЬК”

Прогонюк І. В., студент,

Соколова О. О., студент

(Науковий керівник – к.т.н., доцент Халіпова Н. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Стратегія розвитку авіаційного транспорту України повинна враховувати інтеграційні аспекти Угоди про Спільний Авіаційний Простір (САП) та зберігати досягнуті здобутки, досвід і потенціал в галузі цивільної авіації [1]. На сьогодні, проблема ефективної діяльності аеропортів є однією з найважливіших в системі цивільної авіації України.

Для вирішення проблем удосконалення обслуговування пасажирського терміналу необхідна модель вибору оптимальної стратегії його розвитку, що дозволяє врахувати характеристики динаміки пасажиропотоку. Тому, однією з важливих вимог до роботи авіаційного транспорту є підвищення ефективності функціонування та обслуговування пасажирів.

Упродовж 2016 р. на ринку пасажирських та вантажних авіаперевезень працювало 29 вітчизняних авіакомпаній. За статистичними даними українськими авіакомпаніями виконано 79,5 тис. комерційних рейсів (за 2015 р. – 66,3 тис. рейсів). Кількість перевезених пасажирів збільшилась порівняно з попереднім роком на 31,3 % та склала 8277,9 тис. чоловік. Пасажиропотоки через аеропорти України зросли на 20,9 відсотка та становили 12929,9 тис. чоловік.

Зростання пасажиропотоків мало місце в аеропорту Бориспіль на 18,8 % порівняно з 2015 р. та Київ (Жуляни) на 19,4 %, а також майже у всіх регіональних аеропортах України. Зорема кількість пасажирів обслуговуваних аеропортом Харків – на 60,1 %, Львів – на 29,4 %, Одеса – на 8,9 %, Херсон – на 1,6 %. Але відбулось скорочення пасажиропотоку в аеропортах Дніпропетровськ (на 17,7 %) та Ужгород (на 75,5 %).

Аналіз статистичних даних показав, що відбулось скорочення пасажиропотоку через міжнародний аеропорт “Дніпропетровськ”, тому буде доцільним проаналізувати тенденції спаду і запропонувати шляхи підвищення ефективності його функціонування.

Змоделюємо процес обслуговування пасажирів в аеропорту прийнявши за середній час обслуговування заявки мінімальну тривалість 0,5 хв, максимально-ймовірнісну 1,75 хв та максимальну 3 хв, для розрахунків генеруємо нормально розподілені значення тривалості обслуговування кожної заявки з відхиленням $\pm \Delta t = 10\%$ від середнього [2].

Шляхом імітаційного моделювання оцінюємо продуктивність системи масового обслуговування пасажиропотоків під час митного контролю за 1 год 20 хв (реєстрація за 40 хв до відправки) [3].

Моделювання одноканальної системи обслуговування при середній тривалості митного контролю 30 сек, 1,75 хв, 3 хв показує, що за 1 год 20 хв система може обслужити: при тривалості митного контролю 30 сек – 157 пасажирів, 1,75 хв – 52 пасажири, 3 хв – 29 пасажирів, в той час як до системи в час максимального навантаження має надійти 263 заявки. Тобто, для максимального навантаження система не є ефективною. Проте одноканальна система є ефективною при тривалості митного контролю 1,75 хвилини для мінімальної кількості пасажиропотоку на рейс, що буде виконаний літаком Embraer ERJ-145. Також одноканальна система обслуговування є ефективною, при тривалості митного контролю 30 с, та в змозі обслужити 157 пасажирів за 1 год 20 хв.

Моделювання двоканальної системи при тривалості митного контролю 30 сек, 1,75 хв, 3 хв демонструє збільшення ефективності обслуговування як за рахунок збільшення каналів, так і при зменшенні часу обслуговування. При тривалості митного контролю 3 хв система може обслужити

59 пасажирів. Така кількість пасажирів, є найбільш частою для перевезення. При тривалості обслуговування 1,75 хв двоканальною системою може бути обслужений 91 пасажир. Така кількість пасажирів може реєструватися на рейси, які виконуються літаками Boeing 737-500 (103 місця), Fokker 70 (79 місць). Найбільш ефективною є двоканальна система при тривалості обслуговування, 30 секунд. При таких параметрах може обслуговуватись максимальний пасажиропотік в час пік в літній період (263 пасажирів). Максимально система може обслужити 313 пасажирів, що на 156 пасажирів більше в порівнянні з одноканальною.

Результати моделювання трьохканальної системи показали, що за 1 год 20 хв може обслужити 86 пасажирів. Така кількість пасажирів може реєструватися на рейси для більшості літаків з пасажиромісткістю 100 місць та більше, в залежності від коефіцієнта заповнення повітряного судна.

Отже, при проведенню імітаційному моделюванні одноканальної, двоканальної та трьохканальної системи обслуговування пасажиропотоків в аеропорту “Дніпропетровськ” робимо висновок, що всі змодельовані системи є ефективними для певного пасажиропотоку.

На пропускну здатність системи в аеропорту, впливає час обслуговування та кількість каналів. При зменшенні тривалості обслуговування на кожному етапі проходження пасажиром наземних формальностей, буде зменшено загальний час очікування в черзі на обслуговування на кожному етапі контролю. Але для цього потрібно вдосконалювати всю систему наземного обслуговування при реєстрації, а не лише одну складову, а саме митний контроль.

Список використаних джерел:

1. Про затвердження стратегічного плану розвитку авіаційного транспорту на період до 2020 року : наказ Міністерства інфраструктури України від 21 грудня 2015 р. № 546.

2. Метод Монте-Карло [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://pidruchniki.com/15890315/ekonomika/metod_monte-Karlo_imitatsiyne_modelyuvannya

3. Імітаційне моделювання та метод статистичних випробувань [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://elkniga.info/book86glava.html>

РИНОК ПРАЦІ ЯК СКЛАДОВА ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ДЕРЖАВИ

Клокова Л. О., студентка

(Науковий керівник – к.т.н., доцент Чупілко Т. А.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

На сучасному етапі ринок праці є дуже складним та надзвичайно динамічним складовим елементом ринкової економічної системи країни. Перехід від адміністративно командної до ринкової економіки призвів до значних змін та певних ризиків у використанні трудових ресурсів. Сьогод-

ні на стан ринку праці впливають різноманітні фактори, що пов'язанні з соціально-економічним становищем держави та її регіонів. Саме тому є актуальним дослідження ринку праці із застосуванням економіко-математичних методів, що дозволяють спрогнозувати показники на найближчий період часу.

Дослідженням ринку праці займалися науковці М. І. Долішній, С. І. Дорогунцов, Т. А. Заяць, С. М. Злупко, Е. М. Лібанова, І. І. Лукінов, Н. Д. Лук'янченко, О. Ф. Новікова, В. М. Петюх, С. Мочерний, О. Чернявська, Г. Завіновська, П. Буряк, Б. Карпінський, М. Григор'єва та інші. Але слід зауважити, що більшість з них майже не застосовували економіко-математичні методи. В роботах О. В. Піскунової, Я. В. Хрущ, Т. А. Чупілко для вивчення ринку праці по Україні та регіонах з урахуванням структурних змін зайнятості населення, використовувалися методи економетричного аналізу.

Дослідження стану ринку праці у Дніпропетровській області проведено на основі даних Державного комітету статистики України і Головного управління статистики у Дніпропетровській області [1].

Протягом аналізованого періоду показники зайнятості, як в області, так і в країні, суттєво змінювались. Середньомісячна номінальна заробітна плата за цей період зросла у 18 разів, а у Дніпропетровській області залишається вищою за середню по країні. Але при цьому середньооблікова кількість штатних працівників з 2000 р. до 2016 р. має тенденцію до поступового зменшення. За побудованими регресіями динамічних трендів по кількості зайнятого працездатного населення та середньої заробітної плати спостерігаємо, що кожного року показник зайнятості зменшується в середньому на 16,217 тис. осіб. При цьому збільшується середня заробітна плата, в середньому на 286,87 грн за рік.

Можна побачити, що спостерігається статистичний зв'язок між динамікою середньомісячної заробітної плати і динамікою середньооблікової кількості штатних працівників. Для виявлення цього зв'язку було побудовано відповідну модель: $y = 17303,32 - 15,84x + E$. Аналізуючи рівняння регресії, можна відмітити, що збільшення середньомісячної номінальної заробітної плати на 1 грн призводить до зменшення зайнятого населення працездатного віку на 15,84 тис. осіб.

Наступним етапом стала перевірка адекватності побудованої регресійної моделі. $R_{xy} = -0,94$, що свідчить про сильну від'ємну кореляцію між фактором та показником.

Коефіцієнт детермінації, який використовується для оцінки вірогідності апроксимації, $R^2 = 0,88$, не досить велике, тобто зміна показника "у" обумовлена зміною фактора "х" на 88 %, що можна пояснити значним розкидом вихідних значень.

Для перевірки якості моделі використовуємо критерії Фішера та Стьюдента.

Модель є адекватною з надійністю 95 % за критерієм Фішера в цілому: $F_p = 115,16$, $F_{кр}(0,05; 1; 15) = 4,54$. Параметр нахилу статистично зна-

чимо відрізняється від нуля з похибкою 5 % за критерієм Стьюдента: $t_{кр}(0,1; 1) = 1,75$ при спостережуваному значенні $t = -10,73$.

За регресією динаміки скорочення кількості зайнятого населення отримані прогностні оцінки (точкова та інтервальна з надійністю 0,95) на 2020 р. За означеною тенденцією значення показника знаходяться у межах (687,45; 853,71) тис. осіб. Точкова оцінка, що складає 770,59 тис. осіб, є прогностним значенням фактора для моделі “Заробітна плата – зайняте населення”. Прогностні значення заробітної плати, очікуваної на 2020 р., наближено дорівнюють 5094,66 грн та потрапляють до надійного інтервалу (4031,96; 6157,37) грн.

Дослідження стану ринку праці у Дніпропетровській області, підтвердило загальні тенденції по Україні та регіонах [2; 3]. Збільшення заробітної плати обумовлене значним скороченням кількості працівників, що безпосередньо пов’язано з проблемою безробіття, а також економічною безпекою держави.

Список використаних джерел:

1. Головне управління статистики у Дніпропетровській області [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.dnprstat.gov.ua/statinfo%202015/gr/>
2. Редіна Н. І. Розвиток ринку праці та проблеми зайнятості в промислово-розвинутому регіоні (на прикладі Дніпропетровської області) / Н. І. Редіна, О. В. Піскунова, Я. В. Хрущ // Вісник ДДФА. – 2007. – С. 8–15.
3. Чупілко Т. А. Дослідження динаміки ринку праці в Україні з урахуванням структурних змін у зайнятості населення [Електронний ресурс] / Т. А. Чупілко, С. І. Чупілко, Я. В. Хрущ // Ефективна економіка. – 2016. – № 6. – Режим доступу : <http://www.economy.nayka.com.ua>

ПИТАННЯ ПРОЕКТУВАННЯ ТА МОНІТОРИНГУ ДОРОЖНІХ ПОКРИТТІВ

Дяченко Д. В., студент

(Науковий керівник – к.ф.-м.н., доцент Трофімов О. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Актуальність проблеми полягає у тому, що транспортні магістралі складають основну частину транспортної інфраструктури країни і мають першочергове значення для функціонування транспортних перевезень автомобільним транспортом в Україні.

Невідкладного вирішення потребує питання забезпечення розвитку мережі автомобільних доріг загального користування відповідно до темпів автомобілізації країни.

Протягом останніх двадцяти п’яти років протяжність автомобільних доріг практично не збільшувалась, їх щільність значно менша, ніж у розвинутих країнах. Незадовільний стан автомобільних доріг, зокрема 51,1 %

доріг не відповідають вимогам до рівності, 39,2 % – до міцності. Середня швидкість руху на автомобільних дорогах у 2–3 рази нижча, ніж у західноєвропейських державах.

Метою дослідження виступає підвищення якості дорожніх покриттів, що використовуються в Україні для збільшення ефективності функціонування транспортних магістралей країни, як регіонального, так і міжнародного значення, збільшення транспортного потоку, зменшення аварійних ситуацій на дорогах, покращення системи моніторингу.

Задачею дослідження є аналіз транспортної сфери інших країн, пов'язаних з дорожніми покриттями задля поліпшення якості автомобільних доріг України, а саме проектування, моніторинг та способи ремонту.

Об'єктом дослідження в даній роботі виступає процеси контролю стану та відновлення дорожнього покриття.

Предметом дослідження виступають методи проектування, моніторингу та ремонту дорожніх покриттів.

Використовувались методи порівняльного аналізу, чисельного моделювання, методи оптимізації, розрахунків часті прогину дорожніх покриттів під час дії статичного навантаження.

Науково-дослідна робота відповідає Транспортній стратегії України на період до 2020 р., що схвалена розпорядженням Кабінету міністрів України від 20 жовтня 2010 р. № 2174-р.

Отримані результати мають практичне значення для розробки методик проектування, моніторингу та відновлення дорожніх одеж і дорожньої інфраструктури України, забезпечення розвитку мережі автомобільних доріг, насамперед автомагістралей та об'їзних шляхів населених пунктів.

ДЕРЖАВНО-УПРАВЛІНСЬКІ АСПЕКТИ ФОРМУВАННЯ ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Лагутін В. Л., аспірант

(Науковий керівник – д.держ.упр., доцент Ромін А. В.)

(Національний університет цивільного захисту України, м. Харків)

Науково-технічна революція, що розгорнулася в ХХ ст., притягнула увагу економістів до нових явищ, що виникли в процесі технологічних змін, одним з таких явищ стало поняття “інновації”. З'явившись в наукових дослідженнях ще в ХХ ст., воно означало проникнення деяких елементів однієї культури в другу (звичаїв, способів організації життєдіяльності, у тому числі економіки). У сучасному розумінні інновації є оновлення якої-небудь діяльності, що призводять до заміни одних її елементів іншими, досконалішими, або доповненню вже наявних елементів новими.

Перехід речі в новий стан або нову якість реалізується у вигляді інновацій, які іноді називають нововведеннями. Спочатку вони оформляються у свідомості як проблема, пов'язана з наявністю протиріччя між дійсністю і можливим станом. Найчастіше інновації виникають як форма вирішення

протиріч між зростаючими потребами і обмеженими можливостями у виробничому процесі. Цьому є дві причини. З одного боку, зростання потреб суспільства заставляє державу шукати нові способи і форми їх задоволення, удосконалюючи старі; з іншого боку, постійно змінюються умови і форми існування, викликаючи необхідність адаптації до цих змін. У результаті, для того, щоб зайняти гідне місце в світі, держава повинна постійно удосконалювати механізми свого впливу на суспільство, не стояти на місці, використовувати нововведення [1].

Інновації виступають засобом рішення виробничих і комерційних завдань усіх економічних механізмів державного управління розвитком суспільства. Зацікавленість останніх обумовлена бажанням отримати долю ефекту від кінцевих результатів інноваційної діяльності, найчастіше долю майбутнього прибутку від реалізації нововведень, хоча ефект може виступати і в якій-небудь іншій формі.

Економічні умови, що змінюються, в країні підводять також і вищі навчальні заклади України до комерціалізації наукової діяльності і, як наслідок, до уміння продавати результати науково-технічної творчості. У ситуації, що складається, створення системи реалізації на внутрішньому і міжнародному ринках науково-інноваційної продукції, яку виробляють вищі навчальні заклади, є одним з шляхів підвищення ефективності функціонування ВНЗ в умовах ринкової економіки.

Вчені вищої школи України все більше уваги приділяють впровадженню результатів своїх розробок, використовуючи державні механізми інноваційної діяльності, що мають на меті підвищення конкурентоспроможності продукції і послуг на основі створення і використання науково-технологічних новшеств. Іншими словами, вищий навчальний заклад може і повинен самостійно або в асоціації з іншими ВНЗ або комерційними підприємствами забезпечити рух ідеї від задуму до виготовлення виробу і його реалізації. Отже, науково-підприємницька діяльність вищої школи являється природним способом підтримати себе своїми власними силами, хоча і ціною деякого відвернення від прямих функцій.

Класифікація, розроблена вітчизняними управлінцями інноваційної діяльності навчальних закладів, розглядає три типи інновацій, що відрізняються мірою матеріалізації різних за рівнем наукових знань. Це інновації:

- утілюючі принципово нові наукові ідеї і стимулюють продуктивні сили;
- засновані на зміні поколінь техніки, появі нової технології при збереженні початкового фундаментального наукового принципу;
- що модифікують, пов'язані з кількісним поліпшенням окремих параметрів нинішнього покоління техніки.
- радикальні (базові), тобто принципово нові технології, види продукції, методи управління;
- комбіновані, припускаючи використання різних чинників виробництва;

- що модифікують, пов'язані з поліпшенням, доповненням базових конструкцій продукту, принципів і форм господарської діяльності (еволюційні) [2].

Поява радикальних інновацій частіша, не пов'язана з ринковим попитом. При їх використанні виникає ряд додаткових труднощів, оскільки сфера їх створення відокремлена від сфери використання (наприклад, наука і виробництво), а саме їх застосування часто вимагає істотних змін в зв'язаних областях. В той же час практика показує, що радикальні інновації є основними умовами розвитку виробництва, а затримка із здійсненням базових нововведень багата наслідками стагнацією в певній сфері господарської діяльності.

Модифікуючі інновації можуть грати не лише стимулюючу, але і гальмівну роль, згладжуючи невідповідність умов виробництва в наявному середовищі, гальмуючи рішучі заходи їх радикальних змін. Світовий досвід показав, що позбавлення від морально застарілого обладнання при тимчасових втратах більш виправдано, ніж постійна його модернізація і підтримка в робочому стані.

Список використаних джерел:

1. Антонюк О. Менеджмент в освітянській сфері: концептуальні засади / О. Антонюк // Персонал. – 2006. – № 10. – С. 58–65.

2. Цавганов С. А. Государственная поддержка инновационной деятельности (опыт программ SBIR и STTR в США) / Цавганов С. А. // Управление инновациями. Становление и развитие малой технологической фирмы ; под ред. Н. М. Фонштейн. – М. : АНХ, 1999.

НОВЫЕ СТАНДАРТЫ КИБЕРБЕЗОПАСНОСТИ В БАНКАХ

Соляников В. Г., студент

(Научный руководитель – к.т.н., доцент Мормуль Н. Ф.)

(Университет таможенного дела и финансов, г. Днепр)

В марте 2017 г. группа исследователей “SophosLabs” сообщили о новой вредоносной кампании с использованием сразу трех образцов вредоносного программного обеспечения – АКBuilder, Dyzar и Betabot.

АКBuilder представляет собой набор эксплоитов для создания вредоносных документов Word, Dyzar является банковским трояном, а Betabot – семейством вредоносных программ для взлома компьютеров и создания из них ботнетов. Это привело к тому, что перед банками предстала новая угроза, против которой нужно немедленно внедрять защитные методы. Банки объединились в SWIFT (международную банковскую систему обмена стандартизированной информацией о платежах между банками), были добавлены новые пункты в стандарт безопасности PCI DSS (банковские пластиковые карты). Новшеством стал новый стандарт СТО БР ИББС (новый стандарт Центрального Банка Российской Федерации по обеспечению

информационной безопасности организаций банковской системы) и формирование подразделения FinCERT (центр мониторинга и реагирования на компьютерные атаки в финансовой сфере).

Основные виды атак в интернете:

- *вандализм* – использование хакерами интернета для порчи интернет-страниц, замены содержания оскорбительными или пропагандистскими картинками;
- *пропаганда* – рассылка обращений пропагандистского характера или вставка пропаганды в содержание других интернет-страниц;
- *сбор информации* – взлом частных страниц или серверов для сбора секретной информации или её замены на фальшивую, полезную другому государству.

Модель нападения хакеров на ЦБ (Центральный Банк Бангладеш): громкое нападение произошло 20 марта 2016 г. Похитители украли \$81 млн. Действия хакеров были ориентированы на PDF-ридер, который позволяет банку проверять сообщения с выписками. Уязвимость в SWIFT могла позволить хакерам вывести средства Центрального Банка Бангладеш. Предположительно, злоумышленникам удалось использовать вредоносную программу для управления клиентским программным обеспечением, так называемым Alliance Access. Она могла позволить им стереть записи о недозволенных переводах.

После проникновения через уязвимость начался захват ИИ (информационной инфраструктуры) банка – злоумышленники начинали управлять панелью управления банка, им становится доступна информация обо всех операциях банка, частоте и объеме транзакций, остатке по корсчету. Затем провели операцию по выводу (обналичиванию) похищенных средств, сформировались фальшивые документы о списании средств с корсчета, заверяемые легальными подписями ответственных лиц банка. Платёжные поручения направляются в платёжную систему, для которой это легальный платёжный документ, поэтому она обязана его исполнить в соответствии с договором и законодательством.

Для защиты банков была создана Система обеспечения информационной безопасности (СОИБ). В основу был заложен Цикл Деминга, используемый в управлении качеством:

Планирование → Реализация → Проверка.

1 мая 2017 г. было объявлено начало создания и внедрения новых стандартов торговли на биржах и некоторые дополнения к новому стандарту кибербезопасности в банках. В связи с последними кибератаками на государства и банки было принято решение об усилении защиты путём жёстких ограничений и увеличения количества процедур защиты. Самая важная процедура – это ввод шифрования платежей на более раннем этапе для реагирования на атаки.

ЦБ РФ разработал четкий и обязательный для всех банков регламент кибербезопасности, призванный защитить банки от хакерских атак. В документе, вводится обязанность банка в течение трех часов сообщать в FinCERT об атаках, для быстрого реагирования и защиты банка.

Программное обеспечение, которое используется для защиты данных: ExactFlow; Bank Security Assessment Tool (BSAT); StoneGate FW/VPN.

Программа StoneGate FW/VPN использует встроенную технологию, которая декодирует и нормализует сетевой трафик для проверки на всех уровнях протокола, обеспечивая при этом отсутствие в трафике техник для обхода защиты, а также средств использования уязвимости.

Одной из главных проблем информационной безопасности есть сами сотрудники. 35 % утечек информации происходит из-за небезопасной работы с личными устройствами. С целью уменьшить риски, связанные с безопасным поведением сотрудников в отношении информации, банкам стоит придерживаться двух ключевых правил. Во-первых, не нужно без необходимости хранить большие объемы данных. Во-вторых, следует внедрить механизмы безопасности непосредственно в рабочие процессы. Одной из причин, почему работники предпочитают пользоваться личными сервисами, является нежелание следовать утомительным инструкциям.

Основная новация состоит в том, что ЦБ РФ установил четкие жёсткие правила, обязанность банков информировать FinCERT о всех выявленных и потенциально готовящихся инцидентах, связанных с нарушением требований к обеспечению защиты информации при переводе средств через платёжную систему банка, в том числе о несанкционированных переводах денежных средств. Данные методы и стандарты адаптированы и настойчиво рекомендуются для защиты информации в банках Украины.

РОЗРОБКА ПРОГРАМНОГО ІНСТРУМЕНТАРІЮ ДЛЯ ПАРАЛЕЛЬНОЇ ОБРОБКИ ДАНИХ

Тихолиз І. О., студент

(Науковий керівник – старший викладач Лавренюк І. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Комп'ютери, навіть персональні, стають все складніше. Не так вже і давно в ящику, що стоїть на столі, все було простіше – чим більша частота, тим більша продуктивність. Тепер же системи стали багатоядерними, багатопроцесорними, в них з'явилися спеціалізовані прискорювачі, комп'ютери все частіше об'єднуються в кластери. Комп'ютерні потужності швидко ростуть і весь час здається, що існуючої швидкості вистачить на все.

Але ні – зростаюча продуктивність дозволяє вирішувати проблеми, до яких раніше не можна було підступитися. Навіть на побутовому рівні є завдання, які завантажать ваш комп'ютер надовго, наприклад кодування домашнього відео. У промисловості і науці таких завдань ще більше: величезні бази даних, молекулярно-динамічні розрахунки, моделювання складних

механізмів – автомобілів, реактивних двигунів, все це вимагає зростаючої потужності обчислень.

У попередні роки основне зростання продуктивності забезпечувалося досить просто, за допомогою зменшення розмірів елементів мікропроцесорів. При цьому зменшувалося енергоспоживання і збільшувалися частоти роботи, комп'ютери ставали все швидше, зберігаючи, в загальних рисах, свою архітектуру. Змінювався техпроцес виробництва мікросхем і мегагерци виростили в гігагерци, радуючи користувачів збільшеною продуктивністю, адже якщо “мега” це мільйон, то “гіга” це вже мільярд операцій у секунду.

Але, як відомо, рай буває або не назавжди, або не для всіх, і не так давно він в комп'ютерному світі закінчився. Виявилось, що частоту далі підвищувати не можна – ростуть струми витоку, процесори перегріваються і обійти це не виходить. Можна, звичайно, розвивати системи охолодження, застосовувати водні радіатори або зовсім вже рідким азотом охолоджувати – але це не для кожного користувача доступно. Та й при будь-якому охолодженні можливість зростання була невеликою, десь рази в два максимум, що для користувачів, які звикли до геометричної прогресії, було неприйнятно. Здавалося, що закон Мура, за яким число транзисторів і пов'язана з ним продуктивність комп'ютерів подвоюється кожні півтора-два роки, перестане діяти. Прийшов час думати і експериментувати, згадуючи всі можливі способи збільшення швидкості обчислень.

Отже, метою даної роботи є аналіз існуючих рішень пов'язаних з обробкою великих масивів даних, для збільшення швидкості обчислень, за допомогою високопродуктивних алгоритмів, а також розробка програмного забезпечення, за допомогою якого можна отримати порівняльну характеристику швидкості виконання базових алгоритмів та їх перероблених, під паралельні обчислення, модифікацій.

Як відомо, для вирішення питань, пов'язаних з паралельним програмуванням, необхідно розбити обчислювальні задачі на кілька, відносно самостійних, підзадач. Кожна підзадача повинна виконуватися на своєму процесорі (в розподіленій системі) або в своєму потоці. При цьому вона вимагає своєї власної програми, яка дозволить отримати або обміняти результати роботи інших підзадач, для подальшого обчислення та передачі вихідних даних, отриманих під час власної роботи.

Програмісту необхідно контролювати всі виникаючі процеси та забезпечити ефективність спільного виконання усіх підзадач. При цьому виникають труднощі пов'язані з розробкою і налагодженням програми. Необхідно вирішувати питання рівномірності і збалансованості завантаження процесорів розподіленої системи і мінімізації обміну даних між підзадачами. Також виникають питання, пов'язані з можливістю виникнення блокувань, або тупикові ситуацій, коли обмін даними не завершився повністю.

У даній роботі здійснюється спроба вирішити подібні проблеми на прикладі роботи з великими масивами даних з урахуванням існуючих алгоритмів їх обробки, можливості масштабування, виділених підзадач. Про-

ведення тестування в багатозадачному режимі з урахуванням часових показників, а також програмне діагностування роботи процесорів з використанням спеціальних бібліотек.

Проводиться аналіз ефективності роботи алгоритмів, на основі фіксації часу роботи процесора. Здійснюється спроба створення компонента, що інкапсулює та візуалізує усі, раніше зазначені, дії.

Здійснюється спроба вирішення проблем пов'язаних з перенесенням даного модуля на системи з іншою архітектурою та програмним забезпеченням.

ОЦІНКА РІВНЯ ДОСТУПНОСТІ ХМАРНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

Орлова О. М., здобувач

(Науковий керівник – к.т.н., доцент Іванченко О. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Для оцінки доступності хмарних обчислень було запропоновано безліч аналітичних моделей і методів вимірювання. Таксономія методів оцінки доступності показана на рис. 1 [1].

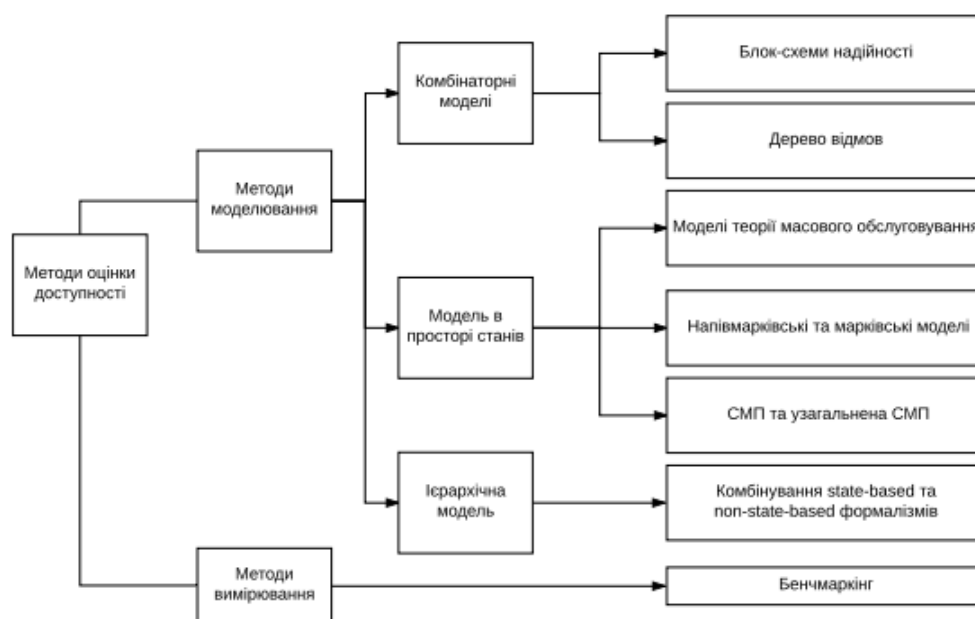


Рис. 1. Таксономія існуючих методів оцінки доступності

Поставлена задача вирішується на основі застосування апарату теорії напівмарківських процесів. Напівмарківські процеси є математичною схемою, придатною для опису функціонування системи, яка в певний момент часу може перебувати в одному і тільки одному стані із сукупності усіх можливих.

У даній роботі розглядається напівмарковська модель надійності хмарної інфраструктури, яка враховує особливості протікання відмов, відновлення працездатного стану і ресурсне резервування фізичних машин [2].

Реалізації програмного додатка передувало створення напівмарківської моделі надійності критичної інфраструктури. Побудованій моделі відповідає орієнтований граф з 50 станами, в яких інфраструктура може перебувати в процесі роботи. Для кожного стану обчислена ймовірність знаходження в ньому інфраструктури та виведена загальна для всієї моделі залежність, тобто коефіцієнт готовності хмарної інфраструктури.

Система моделює залежність коефіцієнта готовності інфраструктури від інтенсивності відмов з плином часу при сталому показнику інтенсивності відновлень, яка відображається у вигляді тривимірного графіка.

Результат моделювання для корисної моделі було відображено на рис. 2, що являє собою графік коефіцієнта готовності (A) фізичних машин.

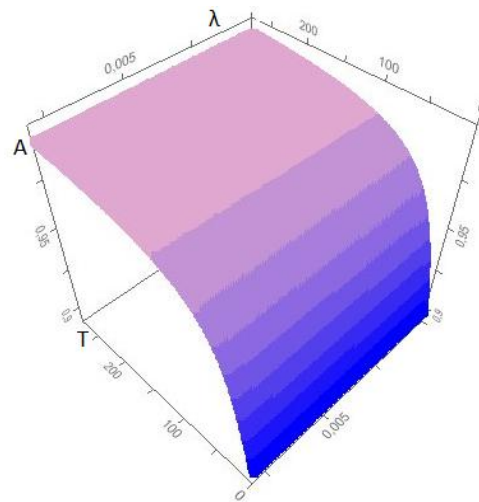


Рис. 2. Графік коефіцієнта готовності

Також для зафіксованих параметрів швидкості відмови та відновлення фізичних машин можна розглянути значення коефіцієнту готовності у таблиці, що представлена в інтерфейсі програми на рис. 3.

t	A
1	0.992826
21	0.992297
41	0.991683
61	0.990963
81	0.990107
101	0.989071
121	0.987792
141	0.986175
161	0.984065
181	0.981194
201	0.977062
221	0.970626

Рис. 3. Значення коефіцієнту готовності для заданих параметрів швидкості відмови та відновлення фізичних машин у таблиці, що представлена в інтерфейсі програми

Список використаних джерел:

1. Cai B. L. Experience availability: Tail-latency oriented availability in software-defined cloud computing / B. L. Cai, R. Q. Zhang, X. B. Zhou // Journal of computer science and technology. – 2017. – № 32 (2) – pp. 250–257.
2. Ivanchenko O. Semimarkov availability models for an Infrastructure as a Service cloud with multiple pools. In Proc. International / O. Ivanchenko, V. Kharchenko // Conference on ICT in Education, Research, and Industrial Applications. – 2016. – pp. 349–360.

ДОСЛІДЖЕННЯ ТА ПОБУДОВА НЕЛІНІЙНИХ ЕКОНОМЕТРИЧНИХ МОДЕЛЕЙ

Редько Ю. М., студент

(Науковий керівник – к.ф.-м.н., доцент Буланій О. П.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Сучасна економічна теорія, як на мікро, так і на макро рівні, постійно ускладнюються економічні процеси призвели до необхідності створення та вдосконалення особливих методів вивчення і аналізу. При цьому широке поширення набуло використання моделювання та кількісного аналізу. На базі останніх виділилося і сформувався один з напрямків економічних досліджень – економетрика. Економетрика – це наука, яка дає кількісне вираження взаємозв'язків економічних явищ і процесів. Ця наука виникла в результаті взаємодії та об'єднання трьох компонентів: економічної теорії, статистичних та економічних методів.

Опис економічних систем математичними методами, або економетрика, дає висновок про реальні об'єкти і зв'язках за результатами вибіркового обстеження або моделювання. Водночас щоб зробити висновок про те, які з отриманих результатів є достовірними, а які сумнівними або просто необґрунтованими, необхідно вміти оцінювати їх надійність і величину похибки. Всі перераховані аспекти і складають зміст економетрики як науки.

Методологічна особливість економетрики полягає в застосуванні досить загальних гіпотез про статистичні властивості економічних параметрів і помилок при їх вимірі. Отримані при цьому результати можуть виявитися нетотожні тому змісту, який вкладається в реальний об'єкт. Тому важливе завдання економетрики – створення як більш універсальних, так і спеціальних методів для виявлення найбільш стійких характеристик у поведінці реальних економічних показників. Економетрика розробляє методи підгонки формальної моделі з метою найкращого імітування нею поведінки модельованого об'єкта на основі гіпотези про те, що відхилення модельних значень параметрів від їх реально можна побачити випадкові і імовірнісні характеристики їх відомі.

Економетрична модель – це функція чи система функцій, що описує кореляційно-регресійний зв'язок між економетричними показниками, один чи кілька з яких є залежною змінною, інші – незалежними.

У загальному вигляді економетрична модель має вигляд:

$$y = f(x_1, x_2, x_3 \dots x_m, u),$$

де y – залежна змінна; $x_j, (j = \overline{1, m})$ – незалежні змінні; u – стохастична складова.

У данній роботі озглядаються питання побудови моделі, перевірки її на адекватність, колінеарність, мультиколінеарність та автокореляцію.

Перевірка на адекватність моделі відбувається після побудови. Система перевіряє модель кількома методами, а саме критерій Голдфелда-Квандта, критерій Дарбіна-Уотсона та критерій Жака-Бера. Потім відбувається порівняння результатів. Якщо модель визначається неадекватною, весь процес побудови моделі повторюється до тих пір, поки не буде отримана адекватна модель.

Для побудови моделі використовується метод найменших квадратів, який дозволяє визначити невідомі параметри системи та представити її у вигляді графіка.

Задачею методу найменших квадратів є оцінка закономірностей, які спостерігаються на тлі випадкових коливань, та її використання для подальших розрахунків, зокрема, для прогнозів.

Можна зробити припущення, що розвиток економетричного (економіко-математичного) моделювання економічних явищ і процесів відбуватиметься з використанням формалізованої аналітики, максимально скорочуючи використання прогностичної складової в індикативній основі методу чи моделі. Тому проектування нових програмних засобів для легшого вирішення типових задач, як ніколи актуальне.

Побудова багатофакторної регресійної моделі складається з таких етапів:

1. Вибір та аналіз знайдених факторів, які впливають на процес, що визначається.
2. Вимір та аналіз знайдених факторів.
3. Математико-статистичний аналіз факторів.
4. Вибір методу та побудови регресійної багатофакторної моделі.
5. Оцінка невідомих параметрів регресійної моделі.
6. Перевірка моделі на адекватність.
7. Розрахунок основних характеристик.
8. Аналіз отриманих результатів, висновки.

Для покращання дослідження економетрики, також потрібно й досконале вивчення основних параметрів багатофакторної моделі. Проектована система повинна визначати невідомі параметри системи, перевіряти систему на адекватність, мультиколінеарність та стандартні помилки параметрів.

MARKOV COMBINATORIAL AVAILABILITY MODEL OF INFRASTRUCTURE AS A SERVICE CLOUD

Richard Ekong

(Scientific adviser – PhD O. Ivanchenko)

(University of Customs and Finance, Dnipro)

Nowadays Infrastructure as a Service Cloud (IaaS Cloud) is one of the most important type of Cloud's model. Suppose we want to use the architecture according to Fig. 1. We also consider that our IaaS Cloud consists of a Resource Provisioning Decision Engine (RPDE) and three pools such as, hot, warm and cold pools of Physical Machines (PMs).

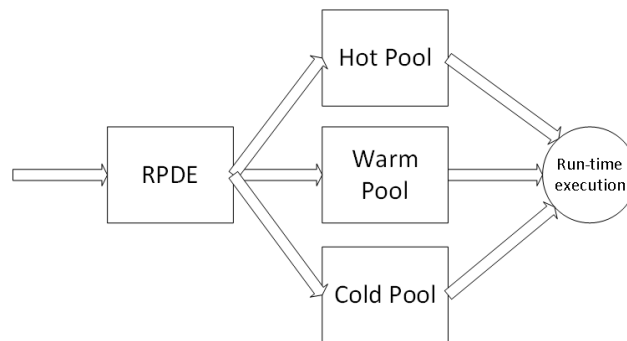


Fig. 1. Architecture of IaaS Cloud with multiple pools

In order to determine the availability (A_{IaaS}) level of the IaaS Cloud, we will use Combinatorial Model. Fig. 2 shows the tree of failure for infrastructure.

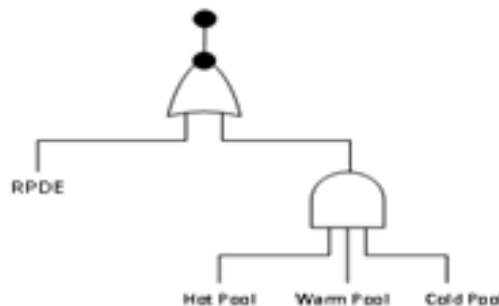


Fig. 2. Tree of Failure for IaaS Cloud

This paper explains the availability (A) of IAAS cloud services, using the Markov Combinatorial Model. According to [1], the performance and dependence of cloud services are affected by several factors. To determine A_{IaaS} of the system, fig.1 is spitted into sub-models and the availability of every derived sub-model is obtained via application of Continuous Time Markov Chain (CTMC), considering that the Physical Machines (PM) and Virtual Machines (VM) in all

pools are identical, but operating at different Mean Time To Repair (MTTR) and Mean Time To Failure (MTTF) rates.

Fig. 3 shows the finite graph for RPDE, and the following parameters are used to solve the CTMC of the system: $MTTF_{RPDE} = MTTF_{HotPool} = 100 \dots 500$ hours , $MTTR_{RPDE} = MTTR_{HotPool} = 1 \dots 12$ hours .

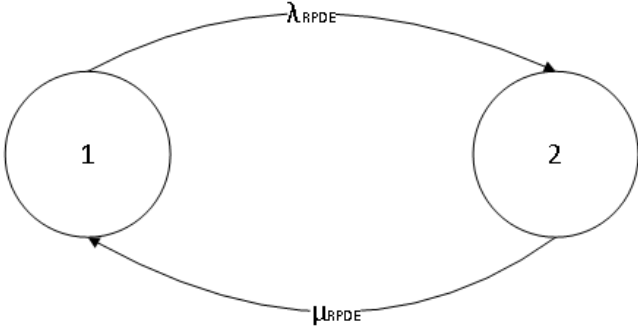


Fig. 3. Finite graph for Markov Availability Sub-Model of RPDE

Fig. 4 shows the finite graph for Hot pool, and the following parameters are used to solve the CTMC of the system: $MTTF_{HPM_j} = 500$ hours, $MTTR_{HPM_j} = 0,5$ hours, $MTTF_{HVM_k} = 100$ hours, $MTTR_{HVM_k} = 1/60$ hours.

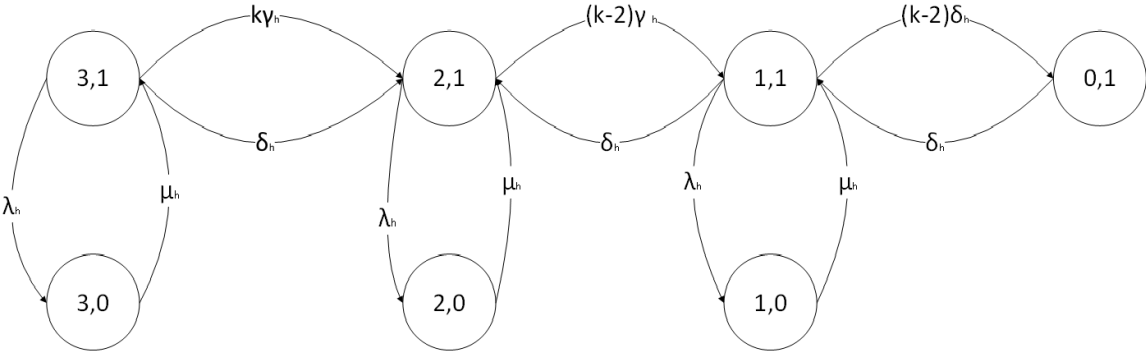


Fig. 4. Finite graph for Markov Availability Sub-model of Hot Pool of PMs

Thus, we performed Markov Modeling for IaaS Cloud with multiple pools. We used CTMCs to determine availability level of two main components of cloud infrastructure such as RPDE and Hot pool of physical machines.

List of sources used:

1. Ghosh R. Scalable Stochastic Models for Cloud Services / Ghosh R. – Diss. Duke University, 2012.

ОЦЕНКА УЯЗВИМОСТИ КОММЕРЧЕСКИХ ПРОГРАММНЫХ ПРОДУКТОВ

Гавриш О. В., студент

(Научный руководитель – к.т.н., доцент Иванченко О. В.)

(Университет таможенного дела и финансов, г. Днепр)

Необходимость оценки надежности и уязвимости соответствующих программных продуктов является одной из актуальных задач на пути дальнейшего развития IT – индустрии. Исходя из этого, целью работы является оценка уязвимости коммерческих программных продуктов (ПП) на основе использования данных об их уязвимостях и дефектах, содержащихся в открытом доступе на соответствующем электронном ресурсе [1]. Для решения поставленной задачи в соответствии с методикой, изложенной в [2], был выполнен анализ следующих программных продуктов: систем управления базами данных (СУБД) Oracle и Microsoft Access; Web-браузеров Opera и Google Chrome.

На рис. 1 представлены графики зависимости суммарного количества уязвимостей Web-браузеров Opera и Google Chrome за фиксированный период времени.

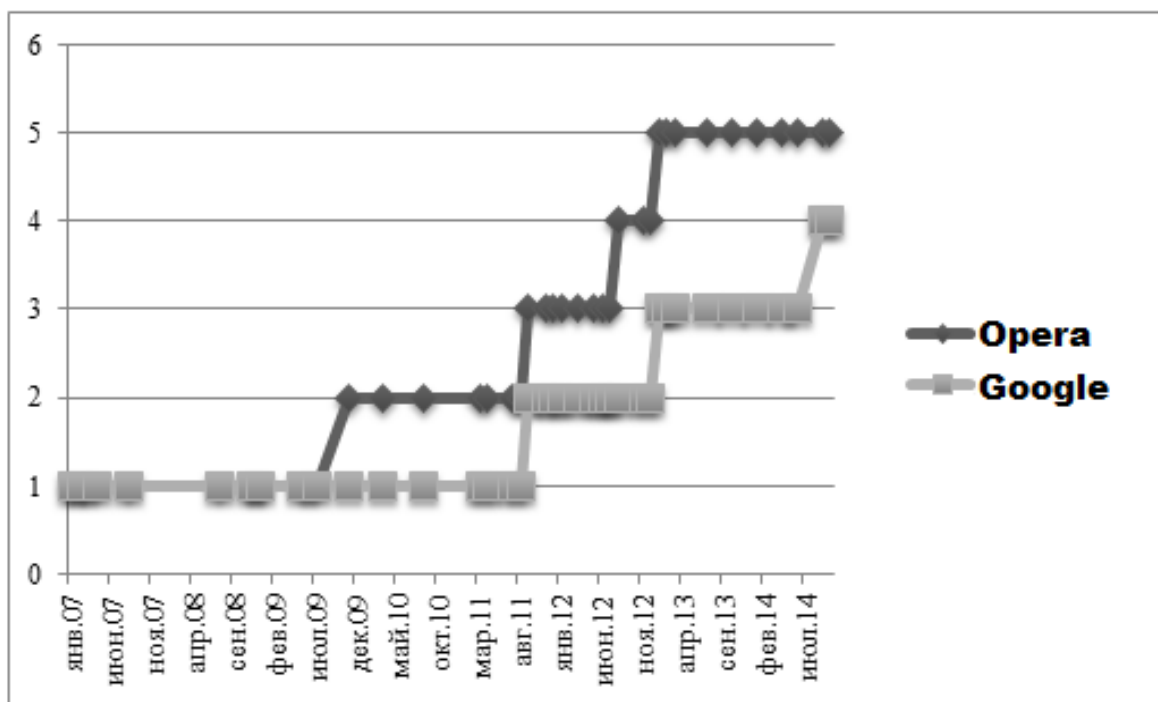


Рис.1. Зависимость суммарного количества уязвимостей Web-браузеров Opera и Google Chrome за фиксированный период времени

Из рис. 1 следует, что Web-браузер Opera менее стабильный браузер, имеющий несколько брешей в безопасности, хотя его рейтинги близки к рейтингу Google Chrome. Анализируя графики Web-браузеров, приходим к

выводу, что оба браузера достаточно надежны и безопасны. На рис. 2 представлены результаты исследований суммарной уязвимости СУБД Oracle и Microsoft Access.

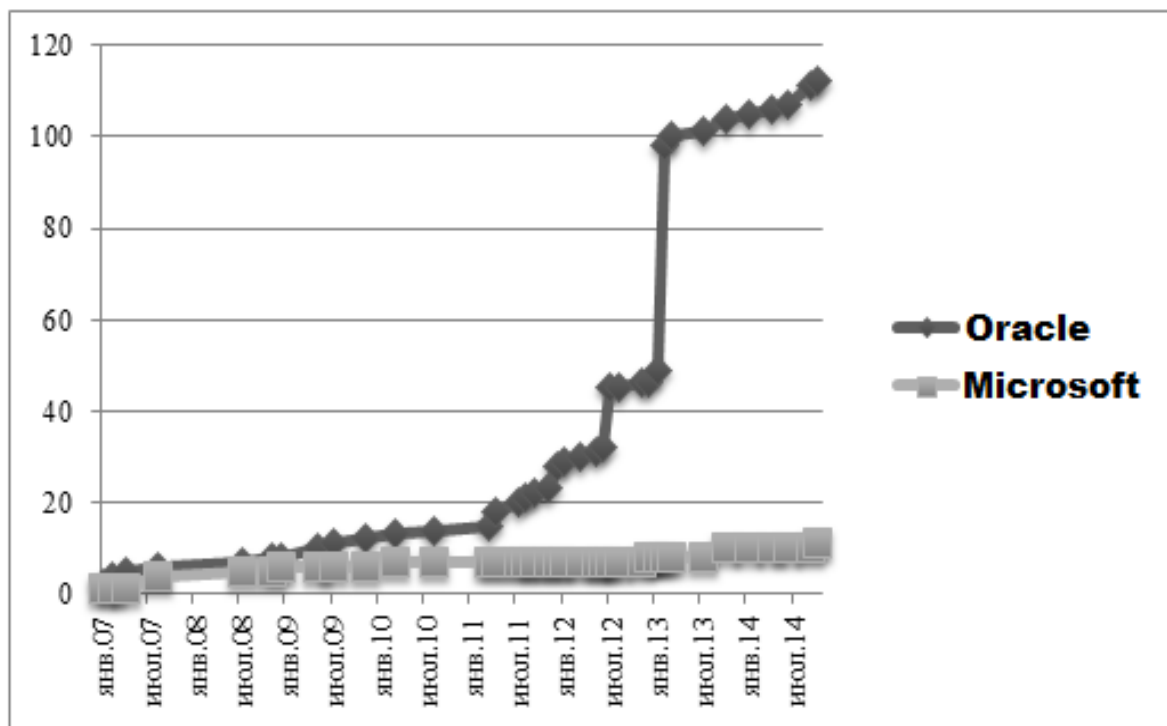


Рис. 2. Зависимость суммарного количества уязвимостей СУБД Oracle и Microsoft Access за фиксированный период времени

Согласно рис. 2 можно сделать вывод, что, несмотря на несомненное преимущество по показателю доступности и стоимости, СУБД Oracle представляет собой менее стабильную версию с большим количеством брешей в безопасности. По аналогичному показателю Microsoft Access можно оценить как достаточно надежную и безопасную версию.

В итоге можно отметить, что представленные результаты исследований могут быть использованы для решения patch-задач (в буквальном смысле, “накладывание заплат” на места предполагаемых уязвимостей конкретных ПП) как в ручном, так и автоматизированном режимах.

Список использованных источников:

1. Комплексный подход к оценке уязвимости коммерческих программных продуктов [Электронный ресурс] – Режим доступа : http://nbuv.gov.ua/UJRN/vamsutn_2015_2_6
2. Скляр В. В. Оценка и экспертиза программного обеспечения. Лекционный материал / Скляр В. В. ; под ред. В. С. Харченко. – Министерство образования и науки Украины, Национальный аэрокосмический университет им. Жуковского Н. Е. “ХАИ”. – 2008. – 204 с.

СИНТЕЗ ВИМОГ ДО ВЕБ-САЙТІВ З НАДАННЯ ПОСЛУГ ЗАМОВЛЕННЯ, ПРОДАЖУ ТА БРОНЮВАННЯ АВТОБУСНИХ КВИТКІВ

Гонченко В. А., студент

(Науковий керівник – к.е.н., доцент Смоктій К. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Сьогодні роль сфери транспортних послуг важко недооцінювати. У міжміському сполученні автомобільним транспортом (автобуси) перевезено 148 млн пасажирів із 225 млн, тролейбусами 6 млн., у приміському сполученні автомобільним транспортом (автобуси) перевезено 621 млн. пасажирів із 990 млн а це більш ніж 62 % транспорту приміського сполучення.

У міському сполученні перевезено 5407 млн пасажирів з них: автомобільним транспортом (автобуси) 2575 млн; тролейбусами 1300 млн; трамваями 757 млн; метрополітеном 775 млн. Пасажирообіг автомобільним транспортом (автобуси) становить 49 млрд пас. км, що становить 38 % від всіх видів транспорту [1].

Автобусний транспорт є найефективнішим засобом транспортування пасажирів на міжміському сполученні підсумовуючи вище написані данні. Існує багато сервісів та додатків, як закордонних так і вітчизняних, з надання послуг замовлення, продажу та бронювання автобусних квитків. Наприклад: BusComUA, Trailways, FlixBus та ін. Аналіз їх функціональності, дизайну та зручності використання наведено в табл. 1.

Таблиця 1

Аналіз функціональності, дизайну та зручності використання веб-сайтів з надання послуг замовлення, продажу та бронювання автобусних квитків

№	Параметри порівняння	<u>BusCo- mUA</u>	<u>Trailways</u>	<u>FlixBus</u>
1	Наявність мультимовності	+	-	+
2	Інтуїтивно зрозумілий дизайн	+	+	+/-
3	Бронювання через Web сайт перевізника	-	-	+
4	Можливість бронювання через call-оператора перевізника	+	-	-
5	Вибір класу автобуса	-	-	-
6	Можливість бачити проміжні зупинки	-	+	-
7	Можливість білету у два кінці	-	+	+
8	Можливість оплати PayPal	-	+	+
9	Можливість оплати WebMoney	+	+	+
10	Можливість оплати Visa/Mastercard	+	+	+
11	Функціонал для людей з обмеженими можливостями	-	+	+
12	Можливість купівлі білету за принциповим місцем	+	-	-
13	Рекомендування рейсу для компанії перевізника	-	-	-

На основі аналізу розглянутих сайтів, що мають ряд переваг та недоліків, з урахуванням перспектив розвитку Web development та підвищення ефективності їх функціонування, синтезуємо наступні вимоги до веб-сайтів з надання послуг замовлення, продажу та бронювання автобусних квитків.

1. Наявність мультимовності.
2. Можливість бронювання та купівлі білетів через інтуїтивно зрозумілий інтерфейс.
3. Можливість вибору усіх можливих параметрів для комфортного транспортування (час, дату рейсу, клас автобусу, проміжні зупинки, узгоджений зворотній квиток).
4. Можливість оплати сучасними платіжними системами (PayPal, Visa/Mastercard, WebMoney, Privat24).
5. Функціонал для людей з обмеженими можливостями.
6. Використання систем підтримки прийняття рішень щодо рекомендування рейсу та прокладання допоміжного маршруту, якщо кінцевий пункт не входить у проміжні зупинки існуючих маршрутів.

Список використаних джерел:

1. Статистичні дані по галузі автомобільного транспорту [Електронний ресурс] / Міністерство інфраструктури України. – Режим доступу : <http://www.mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-po-galuzi-avtomobilnogo-transportu.html>

АНАЛИЗ ХОСТИНГОВЫХ ПЛАНОВ ДЛЯ РАЦИОНАЛЬНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВЕБ-РЕСУРСОВ

Запрудин К. А.

*(Научный руководитель – к.ф.-м.н., доцент Куземко В. А.)
(Унисерситет таможенного дела и финансов, г. Днепр)*

Стремительное развитие сети Интернет сделало его самым популярным способом коммуникации и передачи информации по всему миру. Основными источниками информации во всемирной паутине являются веб-сайты – ресурсы, наполненные контентом различного содержания.

Появление систем для управления контентом позволило создавать веб-сайты различной степени сложности – от блога до мазазина пользователям, которые не имеют понятия о программном коде. Тем не менее получают доступ к соответствующему ресурсу буквально за несколько минут.

Для размещения готового веб-сайта в сети Интернет следует зарегистрировать доменное имя и разместить файлы соответствующего ресурса на сервере. Если же выбор имени это сугубо творческий процесс, то выбор хостингового плана для размещения содержимого веб-сайта на сервере является конкретной практической задачей, решаемой в соответствии с заданным критерием оценки.

Определяющим критерием, который необходимо учитывать при выборе сервера для хостинга являются его ресурсы – количество и частота процессов, количество памяти, вычислительная мощность. В табл. 1 представлена сравнительная оценка серверных ресурсов для четырех хостинговых планов – от самого простого плана для одностраничного веб-сайта, до выделения конкретного сервера, который позволяет размещать ресурсозатратные стриминговые сервисы.

Таблица 1

Сравнительная оценка серверных ресурсов для различных хостинговых планов

Название плана	Объем выделяемой оперативной памяти	Объем дисковой памяти	Количество процессоров
Value	1 Gb	20 Gb	1
VPS 3 – Xen	3 Gb	100 Gb	2
Xeon E3-1220 v3	8 Gb	500 Gb	4
Xeon E5-2620 v2	32 Gb	2 Tb	12

Не менее важным показателем, определяющим следующий критерий оценивания, является скорость доступа к серверу. Этот показатель, как правило, зависит от того насколько далеко друг от друга находятся посетитель веб-сайта и веб-сервер. Наличие таких систем доставки как Cloudflare позволяет размещать статический и динамический контент веб-сайта на серверах компании, которые синхронизированы между собой. При попытке получить доступ к веб-сайту который использует эту технологию посетителю выдается контент с географически ближайшего к нему сервера компании, что позволяет значительно сократить время доступа к сайту.

Точное количество посетителей веб-сайта является единственным критерием, который возможно отследить только в реальном времени. Этот критерий является динамическим и зависит от различных факторов: расположение аудитории, времени дня, популярности контента и т.п.

Структура самого сайта так же является немаловажным критерием при выборе хостингового плана. Наличие плагинов и скриптов выполняющих различные функции значительно повышает потребление сайтом мощностей сервера, на котором он размещен. Грамотно написанный исходный программный код и его оптимизация позволяют значительно сократить использование ресурсов потребляемых веб-сайтом. Также следует обратить внимание и на программное обеспечение, которое используется на сервере для эффективного взаимодействия веб-сайта и сервера.

Следуя изложенным рекомендациям с учётом рассмотренных критериев, можно довольно легко выбрать сервер, который будет оптимальным образом подходить для использования соответствующих веб-ресурсов.

РОЗРОБКА МЕТОДІВ І МОДЕЛЕЙ СИСТЕМИ АНАЛІЗУ ДОСЛІДЖЕННЯ НАДІЙНОСТІ БАНКІВСЬКИХ УСТАНОВ

Толошний І. Ю., студент

(Науковий керівник – к.т.н., доцент Кабак Л. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

У непростих умовах сучасної ринкової економіки України, гостро постає питання оцінки ризиків надійності банківських установ. Стабільність українського фінансового сектору не тільки тісно пов'язана та залежить від світових показників та тенденцій розвитку, а і від локальних ризиків, таких як: політичні, економічні, законодавчі. В таких умовах будь-який суб'єкт економічної діяльності у насамперед оцінює надійність банківської установи, з якою проводить фінансові операції. Для ефективного аналізу надійності банку та уникнення можливих ризиків, застосовується спеціальний інструментарій у вигляді методів та моделей, що відображають показники фінансової установи.

У наш час із широким та стрімким упровадженням інформаційних технологій, не достатньо мати такий інструментарій лише як теоретичну базу. Він повинен бути програмно реалізований, наочно надавати актуальну інформацію про фінансовий стан банку та бути простим при впровадженні фінансовою установою та застосуванні користувачем. Одним з таких загальнодоступних засобів є, наприклад, створення інформаційного ресурсу або окремого програмного модулю, що збирає, обробляє та надає актуальну інформацію по запиті користувача. Спосіб створення таких функціональних програмних модулів притаманний більшості сучасних інформаційних банківських систем. Модульний принцип побудови передбачає поділ інформаційної банківської системи на ряд елементів за функціональним або об'єктним принципом. Функціональна задача модулю оцінки надійності банку полягає у автоматичному зборі даних, їх аналізу та представленні висновків за певними заданими параметрами.

Наразі існують окремі методології та статистичні дані, які збираються та обробляються вручну або напівавтоматично і не часто пов'язані між собою. Вони можуть широко охоплювати наявний стан фінансового сектору, але не надавати повного представлення про фінансову установу через недостатнє урахування обставин, факторів та упередженого погляду. Автоматична система керується тими самими даними, проте, на базі експертних оцінок, може швидко та своєчасно надавати інформацію про наявні ризики в надійності банківської установи при зміні економічних показників або соціально-правових обставин. Також в такий програмний модуль можна закладати різні методології, показники та критерії, завдяки яким система могла б надавати більш деталізовані висновки по ризикам та надійності, а також прогноз для банку на найближчий період.

Таким чином, актуальності набуває задача розробки та покращення методів, моделей та засобів аналізу надійності банківських установ, на базі

вже існуючого світового досвіду, із урахуванням локальних особливостей та проблем України в економічному секторі і наявного стану інформаційних технологій.

Поставлену задачу, у ракурсі аналізу показників фінансової стійкості та побудови на їх основі рейтингу надійності банків, вже частково розглядали такі зарубіжні вчені, як: Е. Рід, Р. Коттер, Е. Гілл, Р. Сміт [1], які розглядали систему банків США та сформуvalи методологію рейтингової оцінки на основі закритої внутрішньої банківської інформації. Проте обробка та аналіз відкритих джерел даних, що, насамперед, стосуються банків України та їх специфіки роботи, а також удосконалення методологій з урахуванням цієї інформації, є актуальними для України у наш час. Серед вітчизняних вчених, що займалися питанням показників діяльності комерційних банків, слід зауважити роботи Е. Б. Домбровського [2], О. Каширіної [3], В. В. Матвієнка, А. М. Фалюти. Досвід цих науковців є основою для подальшого вдосконалення методів оцінки надійності банків та розробки власних моделей дослідження фінансових установ.

Основними моделями, які розглядали провідні вчені світу та на яких базуються методи визначення надійності та ризиків, є: метод Монте-Карло, VaR-метод, метод “дерева рішень”, метод “стрес-тестування”. Ціла низка статистичних методів дозволяє виявити виникнення проблем та збільшити надійність банківських установ.

Складність полягає у тому, що у стані кризи та виникненні різних неекономічних факторів важко вибрати єдиний метод, щоб передбачити негативні показники із похибкою, яка б нас задовольняла. Тому, беручи до уваги цю проблему, слід розробляти модель, яка б комбінувала усі існуючі ефективні підходи до визначення надійності банків, і на її основі будувати інформаційну програмну систему із можливістю аналізу усіх можливих вхідних даних і видачі результату у вигляді управлінського рішення – на виході.

Розв’язання поставленої проблеми дозволить виявити ненадійні, ризикові та проблемні банківські установи, попередити їх можливе виведення з фінансового ринку, а суб’єкту економічної діяльності – допоможе ефективніше розпоряджатися грошовими ресурсами та інвестиціями, мінімізуючи страх перед ризиком втрат через кризові явища та можливу ненадійність фінансових структур.

Список використаних джерел:

1. Рид Э. Коммерческие банки : учеб. пособие для высших учеб. заведений / Рид Э., Коттер Р., Гилл Э. и др. ; пер. с англ. под ред. В. М. Усокина. – 2-е изд. – М. : СП “Космополис”, 1991 – 480с.
2. Домбровський В. С. Розробка автоматизованої моделі рейтингової оцінки банківських установ / В. С. Домбровський, Д. М. Григор’єв // Ефективна економіка – № 2 – 2012. – С. 153.
3. Каширіна О. Рейтингова система оцінки фінансової стабільності банків з іноземним капіталом як інструмент підвищення надійності банківської системи / О. Каширіна, В. Фурсова // Вісник НБУ. – 2011. – № 9.

ЗАСТОСУВАННЯ ХМАРНОЇ ОПЕРАЦІЙНОЇ СИСТЕМИ COREZOID

Шевчук М. С., студент

(Науковий керівник – к.ф.-м.н., доцент Буланій О. П.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

В даній статті ми розглянемо питання застосування хмарної операційної системи Corezoid.

Спершу, варто надати визначення основному поняттю статті.

Corezoid (Core – від слова “ядро”, Zoid – від слова “життя”) – це хмарна операційна система для створення ІТ-рішень з використанням методів автоматного програмування з явним виділенням станів. Corezoid дозволяє створювати і виконувати алгоритми і процеси, а також керувати технікою і програмним забезпеченням будь-якої складності.

Ідея створення хмарної операційної системи зародилася у 2005 р. Про виникнення Corezoid Олександр Вітязь ділиться “Ми чесно намагалися пристосувати те, що є на ринку для наших потреб, але це було або довго та дорого, або дуже довго та дуже дорого, а вартість змін завжди занадто висока”. Унаслідок цих потреб і було створено Corezoid. Згідно даних творців системи: “Вона дозволяє всім бажаючим створювати власне “цифрове ядро”, яке можна використовувати в самих різних сферах: фінанси, ІТ, промисловість, сільське господарство, освіта, охорона здоров’я, будівництво, телекомунікації, торгівля, логістика, наука, держуправління, комунальна інфраструктура і т. д.”

Хмарна операційна система Corezoid має ряд переваг, які переконують будь-кого хоча б спробувати реалізувати процес.

По-перше, її застосування – це економія коштів, які затрачаються на ІТ-рішення. Для створення деякого продукту, компанія наймає програмістів, програмісти виконують свою роботу, за яку їм платять гроші, а тоді ще більші гроші виділяються на підтримку роботи продукту. В Corezoid кожен має можливість швидко створювати процес. При цьому, компанія витрачає набагато менше часу на реалізацію програмного продукту та менше коштів. Тестування також може виконуватись без залучення до роботи спеціальних співробітників.

По-друге, хмарна операційна система – це неймовірна кастомізація (від англ. customize – налаштовувати – процес адаптації та налаштування продукту під окрему аудиторію, об’єднану певними особливостями) [1].

По-третє, бізнес процеси, створені на даній платформі є прозорими і їх легко проаналізувати.

По-четверте, побудовані бізнес-логіки у Corezoid можуть взаємодіяти не тільки з внутрішніми операціями компанії, але і мати широку зовнішню взаємодію (робота з іншими організаціями, спілкування з клієнтами, взаємодія між різними сервісами).

І найголовнішою перевагою застосування Corezoid є швидкість виконання (реалізації) ІТ-проектів. Оскільки логіка бізнес-процесу відділяється

від коду, то щоб зробити невелику зміну, наприклад, у деякій кількості заявок, не потрібно звертатись до програміста, описувати йому проблему, фіксувати це в завданнях, очікувати дати виконання запиту та тестування функціоналу.

Для підтвердження переваг використання хмарної операційної системи наведемо приклад.

Кожен колись приходив до магазину з наміром придбати товар, наприклад, пральну машину. Клієнт звертається до магазину, але, нажаль, товару немає в наявності. Є два вирішення цієї ситуації:

- перше – клієнт засмучений йде з магазину і знаходить товар в іншому місці;

- друге – менеджер, або продавець-консультант просить номер клієнта та його ім'я та по-батькові. Подається заявка з приводу цього клієнта. Далі дані клієнта передаються в систему, указується товар який клієнт бажає придбати на орієнтовний час очікування. Як тільки товар з'являється у магазині, на номер клієнта надходить повідомлення “Шановний ПП, товар, який Вас цікавив є в наявності, запрошуємо Вас до нашого магазину, аби оформити покупку. Гарного дня”.

Сумнівів немає, що другий варіант вирішення проблеми відсутності товару є кращим для підприємців. Саме для розробки програми, яка забезпечить організації друге вирішення проблеми можна використати Corezoid.

Отже, підводячи підсумок вищесказаному, можна з впевненістю заявити, що використання хмарної операційної системи Corezoid є ефективним для компаній і набагато полегшує та пришвидшує розробку ІТ-рішень.

Список використаних джерел:

1. Вікіпедія. Вільна енциклопедія [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B0%D1%81%D1%82%D0%BE%D0%BC%D1%96%D0%B7%D0%B0%D1%86%D1%96%D1%8F>

ПЕРСПЕКТИВИ ЗАСТОСУВАННЯ ЗАДАЧ ТРАНСПОРТНОГО СПРЯМУВАННЯ В ОПТИМІЗАЦІЇ СХЕМ ВИРОБНИЦТВА ТА ПОСТАЧАННЯ СИРОВИНИ

Хвиць М. О., студент,

Янович С. В., студент

(Науковий керівник – к.т.н., доцент Леснікова І. Ю.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Сучасний стан економічних відносин ставить перед галуззю транспорту не просто задачу з виконання переміщення вантажів, а й вимагає глибокої інтеграції в виробничі, постачальницькі та збутові процеси. Подібне розширення ролі зазначеної області приводить до впровадження задач транспортного спрямування для подальшої оптимізації виробничо-перевізного процесу і вимагає застосування інноваційних інформаційних технологій [1].

Метою роботи є розробка адаптованої під сучасні виробничі умови моделі, яка включає вирішення питань, пов'язаних із вибором оптимального маршруту, побудовою економічно ефективних режимів постачання, попередньою оптимізацією транспортної існуючої транспортної мережі, виробництвом необхідної кількості продукції з мінімальними затратами, за допомогою транспортних задач, задач про мінімальний маршрут та задач про максимальний потік.

Першим кроком для досягнення поставленої мети було розділення загального виробничого процесу на дві складні задачі:

1) знаходження необхідної ємності складів сировини згідно з потребами виробництва та з мінімальними витратами на їх використання;

2) виконання необхідного виробничого плану з мінімальними витратами часу на підготовчі операції.

Алгоритм вирішення зазначених вище задач відповідно відображено у вигляді блок-схем (рис. 1 та рис. 2).

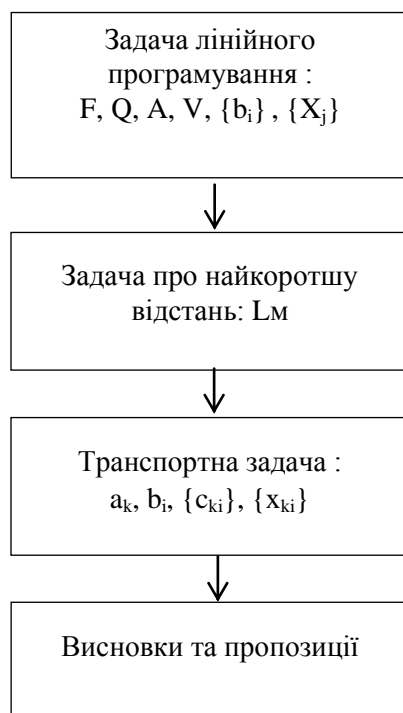


Рис. 1 – Алгоритм вирішення задачі по знаходженню необхідної ємності складів сировини

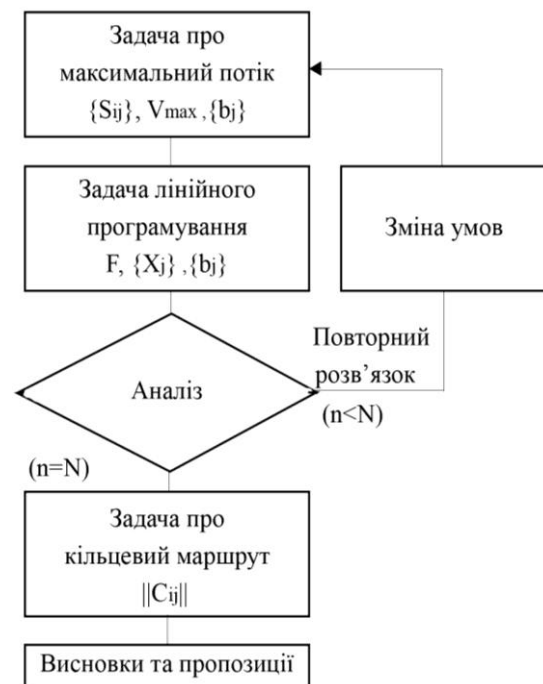


Рис.2 – Алгоритм вирішення задачі по знаходженню необхідного виробничого плану

У розробленій методиці передбачено формування та системний аналіз базових факторів, таких як ємність складських приміщень, виконання та перевиконання плану виробництва, визначення дефіцитного коефіцієнту, виробництво необхідної кількості певної продукції.

Використання транспортної задачі та задачі про найкоротшу відстань вирішило проблему з вибором оптимального шляху доставки сировини від пункту видобутку до складу за критеріями часу та сумарних витрат.

За допомогою задачі про максимальний потік визначено можливість поставки необхідного обсягу продукції від певної точки виробництва до конкретного складу відповідно до існуючих виробничих схем підприємства.

У запропонованій математичній моделі для вирішення поставленої проблеми двічі запропоновано задачу лінійного програмування:

1) у першому випадку задача лінійного програмування застосовується для знаходження ємностей складів; за обмеження вказано витрати сировини та інших ресурсів, необхідних для виробництва продукції;

2) в другому випадку впроваджено задачу лінійного програмування для знаходження об'єму виробництва при використанні певного обладнання; за обмеження вказано можливість постачання заготовки певної продукції [2].

Проаналізовано результати, отримані після другої задачі лінійного програмування. Згідно з цим виконано переоцінку завантаження транспортної мережі та її подальшого переналагодження з метою досягнення цілей виробництва (виробничого плану).

За допомогою використання задачі про кільцевий маршрут знайдено послідовність проведення операцій з мінімізацією витрат на переналагодження обладнання у процесі виконання планового завдання підприємства.

Виконуючи аналіз отриманих результаті на кожному кроці рішення зазначеної проблеми з метою подальшої оптимізації, запропоновану математичну модель можна впроваджувати у виробничий процес будь-якого підприємства. Така модель надасть змогу комплексно оптимізувати процеси підприємства та досягти поставлених цілей шляхом коригування існуючої транспортної мережі.

Список використаних джерел:

1. Бідняк М. Н. Виробничі системи на транспорті: теорія і практика : монографія / М. Н. Бідняк, В. В. Біліченко. – Вінниця : УНІВЕРСУМ, 2006. – 176 с.

2. Наконечний С. І. Н-22 Математичне програмування : навч. посіб. / С. І. Наконечний, С. С. Савіна. – К. : КНЕУ, 2003. – 452 с.

ПРОБЛЕМА СТВОРЕННЯ КРОСПЛАТФОРМЕННОЇ ІНФОРМАЦІЙНОЇ СИСТЕМИ

Горайнов Д. С., студент

(Науковий керівник – Лавренюк І. В.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

У сучасному житті вже майже неможливо уявити собі те, як жити без доступу до світової мережі. Всі сфери життя адаптуються, і звичні магазини вже поступово намагаються вийти в Інтернет. А так як зараз існує величезна кількість різноманітних технічних пристроїв, що використовують різноманітну кількість платформ, постала проблема розробки інфор-

маційної системи “Інтернет-магазин”, що використовує різноманітні програмні та апаратні засоби.

Виходячи з аналізу ринку і подібних інформаційних систем, можна виділити такі проблеми, що виникають при її створенні:

- створення сервера, що реалізує обмін повідомленнями між клієнтами і сервером;
 - обробка інформації на сервері;
 - зв'язок сервера із зовнішніми додатками (банки, служби експрес доставки, постачальниками товарів, органами, що контролюють фінансову діяльність);
 - структурування інформації, що зберігається на стороні сервера, вибір бази даних для зберігання інформації;
 - забезпечення захисту персональних даних користувачів;
 - налаштування сервера, з можливістю обміну повідомленнями, між клієнтами, які використовують різні протоколи;
 - забезпечення безперебійного доступу до сервера, в незалежності від місцезнаходження клієнтів;
 - реалізація веб-клієнта, з можливістю передачі і прийому повідомлень (даних);
 - вибір протоколу для веб клієнта, який буде здійснювати/прийом повідомлень між клієнтом і сервером;
 - шифрування даних при передачі, вибір алгоритму шифрування;
 - вибір засобів передачі даних для веб клієнта (синхронний/асинхронний);
 - вибір фреймворку для роботи з візуальним уявленнями (призначений для інтерфейсу користувача) веб клієнта інтернет магазину;
 - вибір платформи для розробки програми для менеджера, адміністратора;
 - створення програми, що дозволяє обробляти замовлення менеджером компанії;
 - створення програми для адміністратора, за допомогою якого буде здійснюватися додавання, редагування товарів;
 - вибір протоколу для обміну даних між додатком і сервером;
 - вирішення проблеми сумісності для різних архітектур процесора;
 - проблема локалізації веб клієнту, вибір мови, часового поясу, стилів;
 - розробка дизайну веб клієнта, додатків для роботи з системою;
 - адаптивність додатків.
- У даній системі існує можливість використання таких рішень як:
- використанням різноманітних версій Content management software, таких як Open Cart, Joomla, WordPress;
 - написання веб клієнта, використовуючи зв'язку html/js/css;
 - написання веб клієнту, використовуючи фреймворки, такі як React, Angular, UIKit, Bootstrap;

- підключення програмних модулів для зв'язку з зовнішніми партнерами;
- вибір між реляційними базами (msSql, Oracle, mySql), не реляційними (Mongo, Cassandra, Realm), комбінований варіант;
- використання алгоритмів шифрування (SHA1, MD5);
- використання протоколів TCP/IP, http, https, а також надстройками над ними WebSocket;
- вибір між синхронним і асинхронними варіантами передачі даних;
- для організації безперебойного доступу, вибір хостингу або варіант організації власного хостингу (зовнішній статичний IP, відкриті порти);
- вибір мови і платформи для розробки додатків і сервера (C#+winforms, C#+WPF,Java+Swing,Asp.NET MVC);
- розробка локалізації, адаптація під обрані регіональні особливості;
- розробка макету і дизайну (Balsamic Mockups, Adobe Photoshop, Coral Draw);
- рішення проблеми з адаптивним дизайном за рахунок використання CSS Фреймворків.

Аналізуючи практичні можливості представлених можливих варіантів та рішень, з точки зору використання доступних і максимально ефективних засобів вирішення, враховуючи архітектуру сучасних пристроїв, було прийнято рішення побудувати інформаційну систему з використанням наступних технологій:

- візуальне представлення веб клієнту React+UIKit;
- протокол передачі даних для веб клієнту – http;
- спосіб передачі даних – Асинхронний(Ajax запити);
- платформа сервера – C#;
- платформа для додатків, обробляючих замовлення –C#+winforms;
- протокол передачі даних для додатків – TCP/IP;
- база даних – MySql+MongoDb;
- алгоритм шифрування – Sha1.

ВИКОРИСТАННЯ ТУНЕЛЬНОЇ МАРШРУТИЗАЦІЇ ЯК ЗАХИЩЕНОГО ЛОГІЧНОГО З'ЄДНАННЯ КЛІЄНТ-СЕРВЕР, СЕРВЕР-СЕРВЕР ТА ПОБУДОВА ВІРТУАЛЬНИХ МЕРЕЖ РІЗНОМАНІТНИХ СТРУКТУР

Іванов Д. О., студент,

Дейнека Р. С., студент

(Науковий керівник – к.т.н. Прокопович-Ткаченко Д. І.)

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Важливою властивістю кожної мережі є достатня надійність і безпечність. Для корпорацій та держав дуже важливо, щоб внутрішній обіг інформації залишався всередині і не потропляв “назовні”. Відомо що конкурен-

ти, чи інші зловмисники намагаються зашкодити власникам чи користувачам мережі аби загальмувати роботу “суперника”: перехоплення конфіденційної інформації, державних секретів, заміщення дійсної інформації на хибну – це дозволяє зробити метод атаки Man In the Middle; уповільнення роботи електричних обчислювальних машин чи то підприємства чи навіть держави – через впровадження смітникових запитів, які створюють суттєве навантаження як на обчислювальні пристрої, так і на магістралі мережі зменшуючи пропускну здатність мережі, та навіть призупинюючи обмін інформації між пристроями корпорації чи держави.

Зловмисники досить широко використовують DOS атаки, адже отримати доступ до мережі чи серверу/робочої станції. Цей програмно технологічний процес ускладнений з-за використання технологій захису, Тому зловмисники виконують несанкціоноване “засмічення” мережі надлишковою кількістю запитів і пакетів, щоб уповільнити чи зупинити обмін даними між філіалами, постами, місцевими вузлами. Класифікують негативний вплив на мережі за категоріями:

1) ICMP-флуд – Примітивний метод забивання пропускової здатності мережі;

2) SYN-флуд – Найпоширеніший спосіб забити канал зв'язку, а також і ввести мережевий стек ОС в такий стан, коли почне не сприймати нові підключення;

3) UDP-флуд – Поширений метод засмічення смуги пропускання. Використовує нескінченне посилення udp-пакетів на порти різних udp-сервісів;

4) HTTP-флуд – Один з найпоширеніших на сьогоднішній день способів засмічення мережі та виведення із працездатності EOM. Заснован на нескінченному посиленні http-повідомлень типу “GET” до 80-го порту із метою завантажити web-сервер, щоб він був не в змозі обробляти всю решту запитів [1].

Для протидії цим небезпечним атакам необхідно застосовувати методи шифрування та приховування трафіку захищеної мережі.

Також організацією топологічних рішень, які якісно зменшують виродність негативного впливу, адже підготовка та реалізація парадигм програмування у вигляді приватних захищених мереж за різноманітними технологіями захисту та альтернативними видами маршрутизації. Такі рішення передбачають:

- розподіл/зменшення вартості. Централізовані системи, які обслуговують багато клієнтів, зазвичай складають більшість вартості системи. Коли, ця вартість є надто великою, технологія P2P може допомогти розподілити вартість серед користувачів;

- об'єднання ресурсів. Децентралізація веде до об'єднання ресурсів. Кожен вузол в системі P2P надає певні ресурси, наприклад інтегрування обчислювальної потужності або пам'яті;

- вдосконалення масштабованості/надійності. Позитивна риса таких рішень у відсутності централізованого адміністрування щодо відношенню до автономних вузлів [2];

- диференціація розподілу сервісів та доступу клієнтських даних;
- організація захищеної мережі за принципами адаптивності та динамічності. Системи P2P припускають, що оточення надзвичайно мінливе. Тобто робочі станції з'являються та зникають із системи безперервно, що спрощує процес адміністрування мережі.

Для розподілу доступу персоналу та підвищення безпеки однорангової мережі необхідно доповнити її шифрованими каналами. Захист інформації в сфері VPN включає в себе шифрування трафіку, підтвердження справжності інформації та контроль доступу до ресурсів. Читати всі отримані дані може лише власник ключа до шифру. Найпоширенішими у VPN-рішеннях алгоритмами є: DES, потрійний-DES а також AES [3] Показник надійності алгоритмів, підходи до вибору кращого з них – це окрема тема, яку ми не в змозі обговорити. Підтвердження справжності включає в себе перевірку цілісності даних та авторизацію користувачів та ЕОМ, задіяних у VPN. Зазвичай VPN утворюють на рівнях не вище мережевого, так як застосування криптографії на цих рівнях дозволяє використовувати в незмінному вигляді транспортні протоколи (такі як TCP, UDP) [4]. Зазвичай, при створенні VPN, використовують підключення типу станція-станція до певного сервера, або установку логічного тунелю з певним сервером, за яким кожному логічному тунелю призначена певна підмережа. Сервер VPN при цьому виконує функції маршрутизації та фільтрування трафіку для доступу до локальної мережі через VPN.

Список використаних джерел:

1. Munson L. DoS vs DDoS – What Is The Difference? [Електронний ресурс] / Munson L. – Режим доступу : <http://www.security-faqs.com/dos-vs-ddos-what-is-the-difference.html>

2. DoS [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://ru.wikipedia.org/wiki/DoS--атака>

3. “Одноранговая сеть” [Электронный ресурс] – Режим доступа : https://ru.wikipedia.org/wiki/Одноранговая_сеть

3. VPN [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://ru.wikipedia.org/wiki/VPN>

ІМЕННИЙ ПОКАЖЧИК

Andrea Bari..... 121	Байов Б. С. 80
Andrea Szabó. 129	Балобан А. К..... 36
Ekong Richard 457	Барановський Н. А. 151
Gary Lit. 117	Баталова Д. О. 435
John J. Poggi. 124	Берестова К. О. 370
Karina Tabunidze 98	Берковський С. В. 372
Katchan O. O. 386	Бобриньова К. А. 248
Maciej Rakowski 133	Бондаренко А. І. 194
Marcell Benyus 138	Борисевич М. О. 299, 301
Махум Hrebinnyk 70	Булла А. А. 222
Serdyuk M. G. 78	Бульбук Ю. В. 313
Yevdosieieva A. V. 78	Варава А. В. 250
Zoltán Nagymihály 142	Варакута К. В. 252
Авраменко Н. Л. 49	Васюта Т. О. 254, 315
Агапова В. В. 122	Вербицька К. С. 144
Айрумян К. В. 237	Вербицька К. С. 153
Андреєва К. В. 25, 270	Водолазький А. І. 328
Андрушко А. П. 27, 244	Воротниченко Н. Ф. 242
Афанасьєв А. А. 331	Гаврилова А. Г. 256
Афанасьєв М. В. 29	Гавриш О. В. 459
Бабак К. О. 148	Гаркуша А. В. 374
Багдасарян С. С. 246	Глушко А. 377
	Голубова Д. В. 68
	Гонченко В. А. 461
	Горбач Д. П. 335, 337
	Горденко А. В. 437
	Горяйнов Д. С. 469
	Григораш О. В. 235
	Григоренко В. В. 82

Гуменюк Є. В.	375	Зюзін В. О.	167
Гутченко К. А.	258		
Давидько С.	377	Іванисенко І. С.	364
Дегтярьов Д. С.	433	Іванов Д. О.	471
Дейнека Р. С.	471	Ігнатова Ю. В.	173
Де-Луко Я. Р.	155	Какадій В. В.	339
Дем'янчук Г. В.	49	Калинина Я. А.	59
Денисюк О. В.	157	Калюжна В. А.	200
Димид В. М.	439	Калюжний В. С.	384
Дмитренко А. В.	159	Карабаза А. Ю.	330
Добролежа К. М.	161,214	Карканиця В. М.	45
Дон В. Б.	399	Кекош О. О.	362
Донець М. О.	440	Кирилов В. І.	31,54
Дуда Т. В.	163	Кислова Ю. О.	389
Дунда Л. В.	216	Кірсанов В. О.	260
Дяченко Д. В.	446	Клокова Л. О.	444
Дяченко О. О.	333	Клячев М. С.	262
		Коваленко Б. С.	17
Єгіазарян Р. Г.	196	Коваленко Д. В.	264
Єленич В. В.	221	Коваль В. В.	169
		Коваль К. Л.	294
Жакун О. А.	379	Ковальова Т. А.	289
Жульміна А. В.	193	Ковальчук М. М.	84
		Ковтун М. О.	341
Заброда А. О.	368,381	Ковцун А. І.	266
Завирюха Б. В.	63	Козинець К. М.	34
Задорожна В. В.	198	Козова Д. В.	171
Зайчук К. Д.	326	Кокіна М. А.	389
Запрудин К. А.	462	Колено Г. С.	268
Здорик А. В.	165	Колеснік Є. О.	218
Зімарєва О. О.	53	Коляда В. Е.	47
Зуєва К. О.	368,381	Комаров Є. Д.	391

Копійко Ю. С.	71	Макуха А. С.	175
Костенко Д. Є.	349	Малоок І. А.	144
Костенко О. А.	127	Мальцев Б. М.	43
Котко О. К.	74	Мальцон Ю. О.	406
Кравець В. О.	393	Манза М. М.	34
Кравчук М. О.	101	Маслій О. С.	408
Криворучко А. Р.	173	Матісько О. І.	88
Крошка М. В.	23,273	Медведюк Ю. В.	21
Круць А. А.	86	Мельник Ю. С.	318
Куваннікова А. Г.	275	Мініч Г. С.	326
Кузьменко В. О.	397	Мірошніченко С. В.	347
Кузьминский Д. А.	399	Міх А. О.	299
Кулак Я. С.	400	Микитенко Т. В.	15
Кутирєв В. В.	402	Мкртичева О. В.	38
Кухаренко Н. В.	404	Моїсеєнко В. В.	410
Кущенко Є. С.	343	Моїсеєнкова Д. К.	57
Лагутін В. Л.	447	Надточа Н. Ю.	412
Лебедева А. В.	366	Негара Р. В.	281
Левдик А. А.	277	Ничипорчик С. В.	104
Лило С. В.	345	Ніколаєв В. С.	212
Лимар О. В.	131	Ніколенко В. В.	100
Лисенко І. В.	279	Нуманов А. А.	362
Литвиненко А. О.	233	Овчаренко М. В.	283
Литвиненко К. О.	57	Овчинніков А. В.	204
Лифенко А. Ю.	202	Оксентюк Б. А.	285
Лісничка О. О.	36	Омелян В. О.	303
Літвінов В. В.	61	Орлова О. М.	453
Локота О. О.	148	Осіпенко К. А.	351, 353
Лужанська Н. О.	105	Павлов А. Г.	177
Маковецький М. В.	322	Павлова В. С.	414

Павлова К. І.	177	Синюк А. О.	136,185
Папоян Д. Г.	416	Сілаєва В. О.	96
Пасічник К. С.	210	Сіліна І. С.	187,218
Пашикян І. С.	206	Скляр В. Є.	182
Пашикян І. С.	206,208	Соколова О. О.	442
Пеня К. В.	437	Солдатихіна В. В.	431
Петров Р.	417	Солянников В. Г.	449
Подмарьков М.	287	Старченко Л. В.	292
Поліщак Н. О.	355	Стасик С. О.	433
Помаза-Пономаренко А. Л.	90	Таран О. В.	189
Приймаченко К. Г.	45	Тарасенко К. М.	191
Прогонюк І. В.	442	Тесленко В. А.	107,224
Пук Ю. Я.	356	Тихолиз І. О.	451
Пупова В. В.	109	Толошний І. Ю.	464
Разживін В. М.	40	Тополенко С. Ю.	19
Редько О. В.	419	Тропіна Т. В.	305
Редько Ю. М.	455	Трясорук А. С.	107
Решетило К. В.	189	Уланович Т. Ю.	226
Рогожина Ю. В.	179	Федюшко С.	307
Романенко Є. М.	358	Фісуненко Н. О.	228
Романко І. С.	429	Хайло Ю. С.	309
Рудаков М. А.	421	Харайн І. І.	240
Рудий В. М.	360	Хвиць М. О.	467
Рудняєва К. О.	92	Хитрик В. П.	109
Рязанцева І. С.	423	Хорікова О. О.	131
Сабарська Є. В.	94	Хороших М. П.	388
Саєнко О. А.	425	Цатурян К. А.	119
Саїнчук Я. М.	88	Цопа Я. В.	296
Самойленко С. Г.	427		
Свирипа В. О.	65		
Семенова Ю. І.	182		
Сидоренко Д. О.	183		

Чабаненко А. М.	51	Шевчук М. С.	466
Черниш Л. В.	111	Шпичко Д. М.	114
Чечет Я. О.	53	Шрамко М. Р.	140
Чичибабіна Д. Г.	230	Юнак С. В.	146
Шандуренко Р. В.	325	Янович С. В.	467
Шатрова К. І.	76	Яцків І. І.	311
Швачка Д. В.	226		
Шевченко П. Ю.	297		

НАУКОВЕ ВИДАННЯ

**“МИТНА ПОЛІТИКА ТА АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ
ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ
(УПРАВЛІНСЬКІ, ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНІ,
ПРАВОВІ, ІНФОРМАЦІЙНО-ТЕХНІЧНІ,
ГУМАНІТАРНІ АСПЕКТИ)”**

**МАТЕРІАЛИ МІЖНАРОДНОЇ
НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ
МОЛОДИХ УЧЕНИХ**

20 квітня 2017 р.

Матеріали подано в авторській редакції

**Підписано до друку 14.04.2017. Формат 60×84 1/16. Папір офсетний.
Ум. друк. арк. 29,94. Облік.-вид. арк. 26,61. Тираж 300 прим.
Замовлення № 894.**

**Дніпро: Університет митної справи та фінансів
(свідоцтво про видавничу діяльність ДК № 5022 від 14.12.2015 р.)
вул. Володимира Вернадського, 2/4, м. Дніпро, 49000**