

Помимо целевой калькуляции себестоимости в японских организациях широко используется **калькуляция затрат по системе «кайдзен»** как механизм для снижения расходов и управления затратами. Кайдзен – японский термин, отражающий внесение улучшений в процесс в первую очередь небольшими порциями, а не в результате крупных инноваций. Основное отличие между целевой калькуляцией себестоимости и калькуляцией типа кайдзен заключается в том, что они применяются на разных этапах жизненного цикла продукции: целевая калькуляция используется главным образом на этапе проектирования, а калькуляция кайдзен – на этапе производства. Кроме того, при целевой калькуляции себестоимости внимание уделяется самому продукту, и снижение затрат обеспечивается, в первую очередь за счет конструкции продукта. И наоборот, калькуляция кайдзен уделяет основное внимание производственным процессам, а снижение расходов обеспечивается повышением эффективности этих процессов. Следовательно, потенциал снижения затрат при калькуляции кайдзен меньше, поскольку продукты уже находятся на этапе производства своего жизненного цикла и поэтому значительные доли расходов являются зафиксированными. Цель калькуляции кайдзен – сокращение расходов на детали и продукты на предписанную величину.

**Выводы.** На данном этапе развития экономики в Украине существуют определенные недостатки управления затратами на большинстве предприятий. Для решения этой проблемы можно обратиться к зарубежному опыту, где для вывода предприятий из кризисного положения применяют всестороннее управление затратами. К наиболее популярным методам данной системы относят калькуляцию затрат за все время жизни продукта, которая оценивает и учитывает все затраты, которые несет предприятие в течение всего цикла продукта; целевую калькуляцию себестоимости, которая направлена на потребителей и заключается в выявлении и устранении разрыва между прогнозируемой фактической себестоимостью и целевой себестоимостью продукта; калькуляцию кайдзен, целью которой является сокращение расходов на детали и продукты на предписанную величину. Таким образом, всестороннее управление затратами состоит из тех видов деятельности, которые предпринимаются менеджерами для сокращения расходов.

#### Источники и литература:

1. Друри К. Управленческий и производственный учет : учеб. / К. Друри; [пер. с англ.]. – М. : Юнити-Дана, 2005. – 1071 с.
2. Друри К. Управленческий и производственный учет : учеб. пособие / К. Друри; [пер. с англ.]. – М. : Юнити-Дана, 2005. – 341 с.
3. Шанк Дж. К. Стратегическое управление затратами / Дж. К. Шанк, В. Говиндараджан; [пер. с англ.]. – СПб. : Бизнес Микро, 1999. – 288 с.
4. Ковтун С. Бюджетування на сучасному підприємстві, або Як ефективно управляти фінансами / С. Ковтун. – Х. : Фактор, 2005. – 340 с.
5. Должанський І. З. Конкурентоспроможність підприємства : навч. посіб. / І. З. Должанський, Т. О. Загорна. – К. : Центр навчальної літератури, 2006. – 384 с.
6. Савчук В. П. Стратегическое управление издержками / В. П. Савчук // Стратегии. – 2004. – № 11. – С. 17-18.
7. Хорнгрен Ч. Т. Бухгалтерский учет : управленческий аспект / Ч. Т. Хорнгрен, Дж. Фостер; под ред. Я. В. Соколова; [пер. с англ.]. – М. : Финансы и статистика, 2003. – 416 с.

**Попроцька О.С.**

**УДК 338.2 + 351**

## **ПРОБЛЕМИ ОЦІНКИ РІВНЯ БЕЗПЕКИ МИТНОГО КОРДОНУ УКРАЇНИ**

Стрімкий розвиток системи міжнародних транспортних коридорів створює надзвичайно сприятливі умови як для ефективного використання транзитного потенціалу України так і для розвитку економіки держави. Як засвідчує світовий досвід, важливою умовою розвитку зовнішніх зв'язків є інфраструктурна забезпеченість міждержавних відносин, в тому числі налагоджена система транспортного сполучення через державний кордон, наявність достатньої кількості прикордонних переходів, пунктів пропуску та інших об'єктів з відповідною інфраструктурою. Саме здатність системи автомобільних пунктів пропуску до якісного виконання покладених завдань можливо вважати критерієм безпеки митного кордону України, тому проблема удосконалення методики оцінки рівня його безпеки є досить актуальною.

Виходячи з зазначеного, метою статті є розгляд методів оцінки рівня безпеки митного кордону України.

Розгляду методологічних проблем дослідження економічної безпеки присвячено ряд наукових праць [1-6]. Відзначимо роботи таких вітчизняних авторів, як Я. Базилюк, І.Бінько, З. Варналій, О. Власюк, В. Геєць, В. Горбулін, Б. Губський, Я. Жаліло, М. Єрмошенко, В. Мунтіян, Г. Пастернак-Таранушенко, С. Пирожков, А. Сухоруков, В. Шлемко та ін... Вивченням питання митної складової економічної безпеки держави присвячені праці І. Бережнюка, С. Ківалова, В. Мартинюка, П. Пашко, П. Пісного. Наукові джерела та публікації щодо методичної розробки оцінки безпеки митного кордону України майже відсутні.

На перехресті транспортних шляхів сполучення та меж території України – Державного кордону, у місцях його перетинання, залізничними, автомобільними, морськими, річковими, поромними, повітряними транспортними засобами та пішоходами розташовані інфраструктурні об'єкти, які перебувають в унікальному положенні, оскільки являються державними організаціями, що контролюють міжнародні

вантажні потоки та являються управляючими міжнародним переміщенням вантажів, що дозволяє підвищити безпеку світового ланцюга поставок товарів шляхом реалізації основних засад митної справи, а поряд з цим ще являються учасниками транспортної системи держави.

У зазначених об'єктах - пунктах пропуску, які законодавчо визначаються як спеціально виділена територія на залізничних та автомобільних станціях, у морських і річкових портах, аеропортах (аеродромах) з комплексом будівель, споруд і технічних засобів де здійснюються прикордонний, митний та інші види контролю і пропуск через державних кордон осіб, транспортних засобів, вантажів та іншого майна [9].

Одним з напрямків діяльності держави у сфері забезпечення економічних інтересів та безпеки є впровадження системи принципів – митної політики, яка в цілому належить до найважливіших проявів суверенітету держави. Маючи великий арсенал засобів економічного та неекономічного характеру, вона є певним способом досягнення цілей держави, пов'язаних із забезпеченням національної безпеки, зокрема економічної. Митна політика реалізується за допомогою інструментарію митної справи. У місцях перетину автомобільних шляхів та митного кордону України функції митної справи реалізуються структурними підрозділами митної служби у автомобільних пунктах пропуску митного кордону України (далі - АПП МКУ), чим забезпечується економічна безпека держави. Саме здатність системи АПП МКУ до якісного виконання покладених завдань можна вважати критерієм безпеки. На сьогоднішній день Україна межує з сьома державами (Білорусь, Росія, Молдова, Румунія, Угорщина, Словаччина, Польща). Вона має найдовший сухопутний зовнішній кордон серед європейських країн, при цьому 19 з 25 адміністративно-територіальних регіонів держави є прикордонними, сумарна площа яких становить близько 77,0% всієї території України. Загальна протяжність державного кордону сьогодні становить 6993,63 км. Загальна кількість пунктів пропуску через державний кордон складає 224, серед них найбільшу чисельність складають автомобільні пункти пропуску – 111, зокрема міжнародні – 56, міждержавні – 24 та місцеві – 31.

Економічна безпека країни характеризується системою понять, основними з яких є: об'єкти, загрози, збитки, критерії і показники, стратегії і заходи забезпечення безпеки [2]. Науковці визначають категорію загроза, як сукупність реальних чи потенційно можливих явищ та дестабілізуючих чинників, що ускладнюють або унеможливають реалізацію національних інтересів в економічній сфері» [8]. Синтезуючи зазначене можливо говорити про те, що загрози економічній безпеці держави виникають при реалізації митними органами своїх функцій. Науковці виділяють наступні функції митних органів: фіскальну, регулятивну та правоохоронну [1, 3, 6], економічну (внутрішньоекономічну та зовнішньоекономічну); правоохоронну, науково-дослідну, інформаційно-статистичну [4], логістичну [11]. Концепцією реформування діяльності митної служби України «Обличчям до людей» [7] виділені такі функції: економіко-регуляторна, фіскальна, інформаційно-статистична, міжнародно-комунікаційна, контрольно-організаційна, захисна. Очевидно, що зазначені функції взаємопов'язані між собою, якість виконання економіко-регуляторної, інформаційно-статистичної, міжнародно-комунікаційної, захисної та логістичної безпосередньо впливає на якість виконання фіскальної функції – виконання бюджетного завдання. Загрозу економічній безпеці у сфері безпеки митного кордону можливо визначити як сукупність дестабілізуючих чинників, які унеможливають реалізацію функцій митної справи на митному кордоні України.

Загрозам економічній безпеці за цим напрямком притаманні якісні та кількісні характеристики. Кількісні характеристики, у даному випадку – виконання бюджетного завдання, регулювання ЗЕД (як джерело надходжень) знаходиться у прямій залежності від якісних характеристик – інфраструктурного забезпечення митного кордону України. У зв'язку з цим набуває актуальності дослідження стану облаштування та інфраструктурного забезпечення митного кордону України, відповідність існуючої системи АПП транзитному потенціалу. До негативних чинників (показників) інфраструктурного забезпечення митного кордону України, що є підґрунтям виникнення загроз у сфері міжнародних автомобільних перевезень при перетинанні митного кордону та які пов'язані із забезпеченням виконання завдань та функцій АПП віднесемо:

1. Невідповідність існуючої мережі АПП МКУ транзитному потенціалу, висока середня відстань між АПП;
2. Невідповідність пропускної здатності АПП фактичному потоку транспортних засобів;
3. Наявність об'їзних шляхів;
4. Дисбаланс пропускної здатності між суміжними АПП;
5. Наявність АПП працюючих за тимчасовою схемою;
6. Невідповідний рівень оснащеності.

Наявна мережа АПП МКУ не задовольняє потреби держави у розвитку міжнародних зв'язків, а саме існування таких негативних факторів як невідповідність існуючої мережі АПП МКУ транзитному потенціалу, висока середня відстань між ними сприяє виникненню черг автотранспорту в пунктах пропуску та на під'їзних шляхах до них, не забезпечує швидкого перетинання митного кордону особами і переміщення через нього вантажів, стримує зростання обсягів транзитних перевезень її територією, створює умови для незаконного перетинання митного кордону і переміщення контрабандних товарів поза пунктами пропуску, спричиняє значні економічні втрати на державному та місцевих рівнях, уповільнює розвиток прикордонних територій та її інтеграції до Європейського Союзу, погіршує імідж України у світовому співтоваристві. Чим створює загрози виконанню митної справи, дотриманню міжнародного законодавства у частині спрощення митного контролю, гальмування процесу інтеграції України до

європейського простору, погіршення іміджу держави, втрати/зменшення транзитних перевезень експортних та імпорتنних операцій.

Невідповідність пропускної здатності АПП МКУ фактичному потоку транспортних засобів (постійне зростання пасажиро-транспортного потоку) сприяє зростанню тривалості пропускних операцій, збільшується час на оформлення, транспортних засобів та вантажів. Згідно з технологічною схемою оформлення осіб, транспортних засобів та вантажів на пропуск через державний кордон легкового автомобіля з трьома пасажирами передбачено 2-3 хвилини [10]. Одночасно оформлення здійснює 2-3 інспекторські пари. Виходячи з цього, за годину в одному напрямку можливо оформити 40-60 транспортних засобів, а за зміну (12 годин) – 480 – 720 транспортних засобів (за умови безперервної роботи персоналу протягом усіх 12 годин, що фізично неможливо), чим створюються загрози забезпеченню якісного виконання митної справи, дотриманню міжнародного законодавства у частині спрощення митного контролю, виконанню вимог Рамкових стандартів безпеки та полегшення світової торгівлі й за принципом "єдиного офісу", втрати/зменшення транзитних перевезень експортних та імпорتنних операцій, економічності функціонування об'єктів митної інфраструктури – АПП МКУ.

Наявність об'їзних шляхів створює умови для загрози виконання митної справи у частині сприянню обсягів контрабанди та порушення митних правил.

Дисбаланс пропускної здатності між суміжними АПП, внаслідок якого виникають черги у пунктах пропуску та на під'їзних шляхах до них створює загрози забезпечення якісного виконання митної справи та порушення міжнародного законодавства у частині спрощення митного контролю.

Наявність АПП МКУ працюючих за тимчасовою схемою та невідповідний рівень оснащення – відсутність належної інфраструктури АПП МКУ, їх загальна не облаштованість, 45% АПП МКУ функціонують у тимчасових спорудах (персонал працює в терміналах контейнерного або вагонного типу), наявна інфраструктура АПП МКУ негативно впливає на розвиток вітчизняних транспортних перевізників, розвиток туристичної галузі України, переорієнтація транзитних транспортних і пасажирських потоків на території суміжних держав. Довідково: рівень технічного оснащення АПП МКУ, зокрема технічними та спеціальними засобами контролю, становить орієнтовно 30% від потреби (для огляду транспортних засобів, розвантажувальною технікою, засобами дистанційного контролю тощо). Недостатня кількість місць поглибленого огляду транспортних засобів, різна кількість смуг з суміжною стороною та невирішеність питання стосовно розподілу автомобільних потоків за державною належністю та метою поїздки в межах пунктів пропуску справляють значний вплив на хід митного оформлення. Створює небезпеку контрабандного трафіку зброї, наркотиків, вибухівки та інших небезпечних речовин, товарі і вантажів, що становить загрозу для забезпечення готовності України до управління новими кордонами Європейського Союзу, порушення міжнародного законодавства у частині спрощення митного контролю (невиконання часових нормативів), невиконання вимог Рамкових стандартів безпеки та полегшення світової торгівлі та за принципом "єдиного офісу", втрати/зменшення транзитних перевезень експортних та імпорتنних операцій, гальмування процесу інтеграції України до європейського простору, погіршення іміджу.

Низька ресурсовідача капітальних вкладень у розбудову митного кордону створює загрозу виникнення необґрунтованих витрат бюджетних коштів від неефективного їх використання, наприклад витрати бюджетних коштів на оренду будівель, споруд, складських приміщень.

До нефізичних факторів, які відіграють основну роль в непривабливості України як транзитної держави можна віднести складність та тривалість проходження державного кордону. Середній час проходження пункту пропуску при перетині державного кордону становить 5 годин 36 хвилин. Мінімальний час – 10 хвилин.

Економічна безпека держави характеризується множиною показників, тому виникає проблема визначення кола цих показників. Формування системи показників для визначення ризиків та загроз стану захищеності митного кордону України, як складової економічної безпеки обумовлено наявними ризиками та загрозами, з метою подальшого їх збалансування.

*Рівень безпеки митного кордону України* – це такий стан митного кордону України, який забезпечує стійкість до загроз, що мають місце формуватися у сфері організації та забезпечення митної діяльності.

З метою встановлення основних тенденцій у процесі облаштування та розбудови митного кордону України й визначення рівня його безпеки необхідно запровадити систему індикаторів та методи їх розрахунку, які визначатиме рівень вразливості окремих сфер функціонування митного кордону за ділянками, а саме:

1. Коефіцієнт ефективності використання проектних спроможностей за ділянками, розраховується для виявлення ділянок митного кордону працюючих із переваженням або мають незначну інтенсивність руху автотранспортних засобів.

2. Темпи приросту проектних потужностей АПП митного кордону по відношенню до темпів приросту інтенсивності руху розраховується для виявлення здатності АПП митного кордону обслуговувати вантажо- та пасажиропотоки без черг при наявній тенденції до їх зростання.

3. Частка АПП митного кордону працюючих за тимчасовою схемою по відношенню до загальної кількості АПП визначених міжнародними угодами вказує на загальну необлаштованість митного кордону

4. Співвідношення фактичної середньої відстані між АПП МКУ до показників у Євросоюзі вказує на загальні тенденції щодо наближення європейських норм облаштування кордону.

5. Частка транзитних перевезень у загальному обсягу перевезень автомобільним транспортом вказує на тенденції щодо транзитних перевезень у обсягу перевезень вантажів у міжнародному сполученні.

6. Коефіцієнт економічної ефективності капітальних видатків на розбудову митного кордону визначається як відношення приросту надходжень до капітальних видатків за кожною ділянкою, які спричинили цей приріст.

7. Коефіцієнт забезпеченості державних програм бюджетним фінансуванням на розбудову та облаштування митного кордону визначаються як відношення фактично отриманих коштів до визначених державними програмами.

8. Коефіцієнт виконання державних завдань - відношення кількості фактично побудованих АПП МКУ до запланованих державними програмами.

#### **Висновки:**

1. Оскільки безпосередньо митна справа організується й реалізується митною службою, яка є органом виконавчої влади, який делеговано право здійснення митного контролю та митного оформлення товарів і транспортних засобів, переміщуваних через митний кордон, то вона є суб'єктом забезпечення економічної безпеки, тоді об'єктом економічної безпеки можливо вважати систему АПП МКУ.

2. Загрози економічній безпеці у сфері безпеки митного кордону унеможливають реалізацію функцій митної справи на митному кордоні України та мають кількісні та якісні характеристики, останні вказують на облаштованість митного кордону та інфраструктурне забезпечення автомобільних пунктів пропуску.

3. Систему індикаторів надасть можливість відстежувати основні тенденції у процесі облаштування та розбудови митного кордону України та визначати рівень його безпеки.

4. В процесі подальших наукових досліджень ґрунтовнішого вивчення вимагають заходи щодо нейтралізації загроз, які унеможливають реалізацію функцій митної справи на митному кордоні України.

#### **Джерела та література:**

1. Бакаева О. Ю. Содержание категории “финансово-правовой статус” (на примере таможенных органов) / О. Ю. Бакаева // Государство и право. – 2006. – № 1. – С. 95-99.
2. Власюк О. С. Теорія і практика економічної безпеки в системі науки про економіку : наукова доповідь / О. С. Власюк; Нац. ін-т пробл. міжнар. безпеки при Раді нац. безпеки і оборони України. – К, 2008. – 48 с.
3. Додін Є. В. Правоохоронна функція митних органів / Є. В. Додін // Митна справа. – 2009. – № 6. – С. 76-84.
4. Жбанов В. А. Место и роль таможенной службы в общегосударственной системе обеспечения национальной безопасности / В. А. Жбанов; под ред. А. И. Долговой. – М., 2005. – 276 с.
5. Про основи національної безпеки України : Закон України від 19 червня 2003 року № 964-1 // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 39. – 351 с.
6. Ківалов С. В. Правове регулювання принципів, функцій та форм митної політики / С. В. Ківалов, Б. А. Кормич // Митна справа. – 2001. – № 5. – С. 3-14.
7. Концепція реформування діяльності митної служби України "Обличчям до людей": Рішення Колегії Державної митної служби України від 29 жовтня 2010 р. – Режим доступу : [http://www.customs.gov.ua/dmsu/control/uk/publish/article?art\\_id=2213039&cat\\_id=2213024](http://www.customs.gov.ua/dmsu/control/uk/publish/article?art_id=2213039&cat_id=2213024).
8. Методичні рекомендації щодо оцінки рівня економічної безпеки України / за ред. акад. НАН України С. І. Пирожкова. – К. : НІПМБ, 2003. – 42 с.
9. Про затвердження Положення про пункти пропуску через державний кордон та пункти контролю : Постанова Кабінету Міністрів від 18 серпня 2010. №751 : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.nau.kiev.ua/druk.php?name=336945-18082010-0.txt>.
10. Про затвердження Часових нормативів виконання контрольних операцій посадовими особами, які здійснюють контроль осіб, товарів і транспортних засобів у пунктах пропуску через державний кордон України : Наказ Державної митної служби України, Адміністрації Державної прикордонної служби України, Міністерства транспорту та зв'язку України, Міністерства охорони здоров'я України, Міністерства аграрної політики України, Міністерства охорони навколишнього природного середовища України, Міністерства культури і туризму України, Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації : від 28 листопада 2005 року № 1167/886/824/643/655/424/858/900 : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=z1557-05>.
11. Смирнов І. Г. Митна логістика: компонентна структура / І. Г. Смирнов // Наук. вісник Волинськ. держ. ун-ту ім. Лесі Українки. – 2007. – № 2. – С. 160-168.