

**КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ТЕХНОЛОГІЙ ТА
ДИЗАЙНУ
МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**

Кваліфікаційна наукова праця
на правах рукопису

ДУДОРОВА ТЕТЯНА ЮРІЇВНА

УДК 339.543.012.435:164 (043)

ДИСЕРТАЦІЯ

**УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ІНТЕГРОВАНИХ ПРОЦЕСІВ
МИТНО-ЛОГІСТИЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ**

Спеціальність: 076 Підприємництво, торгівля та біржова діяльність

Галузь знань: 07 Управління та адміністрування

Подається на здобуття наукового ступеня доктора філософії

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело

_____ Т. Ю. Дудорова

Науковий керівник:

Щербак Валерія Геннадіївна,

доктор економічних наук, професор

КИЇВ – 2021

АНОТАЦІЯ

Дудорова Т. Ю. Управління розвитком інтегрованих процесів митно-логістичного обслуговування. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 076 «Підприємництво, торгівля та біржова діяльність». – Київський національний університет технологій та дизайну, Київ, 2021.

Дисертаційна робота присвячена питанню забезпечення ефективності управління митно-логістичним обслуговуванням у сучасних умовах, а саме управлінню розвитком інтегрованих процесів логістичного обслуговування на митниці. Актуальність даного дослідження зумовлена розвитком інститутів митного обслуговування, оскільки від ефективного здійснення митного супроводження залежить потенційний ринковий успіх імпорту або експорту товарів і конкурентоспроможність учасників зовнішньоекономічної діяльності на національному та зовнішньому ринках.

В умовах зростаючого міжнародного товарообігу особлива увага приділяється питанням організації логістичного обслуговування зовнішньої торгівлі, покликаною забезпечувати оптимізацію загальних витрат на переміщення товарів. Як вказано в Митному кодексі України (2012 р.), митна служба України, будучи невід'ємною частиною системи державного управління зовнішньоторговельною діяльністю, водночас сприяє розвитку зовнішньоекономічної діяльності (ЗЕД) в цілому.

У світовій науці та практиці відмічається, що глобальна місія митно-логістичного обслуговування відображає розвиток і застосування інтегрованого комплексу дій та процедур, що забезпечують підвищення фінансової безпеки країни, ефективну підтримку зовнішньої торгівлі, а також надходження до державного бюджету.

Метою дисертаційної роботи є формування теоретико-методичних положень і практичних рекомендацій з удосконалення системи управління розвитком інтегрованих процесів митно-логістичного обслуговування.

Об'єктом дослідження є процес розвитку інтегрованих структур митно-логістичного обслуговування.

Предметом дослідження є теоретико-методичні та науково-прикладні засади управління розвитком інтегрованих процесів митно-логістичного обслуговування.

Для досягнення поставленої мети дослідження у дисертаційній роботі було сформовано й розв'язано низку наукових завдань, що дали можливість обґрунтувати науково-методичний підхід до імплементації інтегрованого процесу митно-логістичного обслуговування, на основі якого розроблені моделі системи митно-логістичного обслуговування ЗЕД: поліваріантна й моноцентрична, що характеризують структуру та зміст діяльності з надання послуг у митній сфері й відображають інтеграційні тенденції їх розвитку.

Представлено математичну модель оптимізації механізмів управління в митній сфері зі взаємодією підприємств, що здійснюють зовнішньоекономічну діяльність, використовуючи комплекс логістичних послуг у митній сфері.

Під час дослідження уточнена економічна сутність поняття «митна логістика», зміст якого визначається як функціональна галузь логістики, що займається плануванням, контролем, управлінням, транспортуванням, складуванням та іншими матеріальними й нематеріальними операціями, які здійснюються із сировиною, матеріалами, напівфабрикатами, готовою продукцією у процесі перетину митного кордону, а також передачею, зберіганням і обробкою відповідної інформації.

Обґрунтовано необхідність виокремлення самостійних понять «митні послуги» та «послуги у митній сфері», наведені їх визначення та характеристики. Виділені типологічні ознаки діяльності у митній сфері, розроблена її типологія, що відображає різноманіття послуг, які надаються

профільними митними посередниками.

Запропоновано науково-методичний підхід до обґрунтування системи митного обслуговування, ключовим напрямком якої є організація ефективного функціонування провайдерів послуг в митній сфері на принципах клієнтоорієнтованості. Розроблена логічна схема формування комплексів логістичних послуг у митній сфері, що характеризується різною векторною спрямованістю, ключовою роллю митних органів або учасників ЗЕД.

Представлено науково-практичний підхід щодо сполучення різноспрямованих інтересів учасників ЗЕД, провайдерів послуг у митній сфері та митних органів, для вирішення яких розроблений і запропонований механізм взаємодії суб'єктів системи митного обслуговування на основі аутсорсингу. Вивчені причини та передумови передачі ряду функцій з митного адміністрування на аутсорсинг, визначені основні результати впровадження аутсорсингу послуг у митній сфері.

Запропоновано використання керованого аутсорсингу як концептуальної основи організації митно-логістичного обслуговування. Сформульовано визначення поняття «керований аутсорсинг», розкриті його сутність і зміст. Проведено порівняльний аналіз витрат підприємства на митне оформлення при повному та керованому аутсорсингу, запропонована методика переважного вибору. Обґрунтована ефективність використання керованого аутсорсингу при зростанні об'ємів зовнішньоторговельної діяльності.

У роботі виявлені тенденції розвитку зовнішньоекономічної діяльності, дана оцінка її значущості для економіки України. Систематизовані чинники логістичного забезпечення ЗЕД, визначена роль митно-логістичного обслуговування як інструменту підвищення ефективності зовнішньоекономічної діяльності.

Проведено дослідження еволюції наукової думки щодо організації митно-логістичного обслуговування зовнішньоекономічної діяльності,

особливістю якого стало системне, послідовне та взаємообумовлене виявлення ключових елементів митного обслуговування, що припускає комплексне використання багаторівневого, функціонального та витратного підходів, це дозволило виявити маловивчені аспекти митного адміністрування.

Виявлено ключові закономірності й тенденції формування ринку послуг у митній сфері, на основі проведеного ретроспективного структурно-функціонального аналізу визначені перспективи суб'єктного розвитку інтегрованих комплексів послуг у митній сфері. Доведена наявність потреби у комплексному операторі, який забезпечує повний супровід зовнішньоторговельної угоди й виступає провідним суб'єктом митної інфраструктури.

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що теоретико-методичні положення дисертації доведені до рівня конкретних методичних і практичних рекомендацій щодо управління розвитком інтегрованого процесу митно-логістичного обслуговування.

Використання запропонованих моделей і методик аналізу й формування системи митно-логістичного обслуговування дозволяє учасникам ЗЕД і суб'єктам у сфері послуг в галузі митної справи об'єднувати зусилля з удосконалення митного адміністрування, що забезпечить зростання ефективності зовнішньоекономічної діяльності та підвищення конкурентоспроможності як підприємств, які здійснюють експортно-імпортні операції, так і національної економіки в цілому.

Теоретичні розробки дослідження використані в освітньому процесі кафедри підприємництва та бізнесу Київського національного університету технологій та дизайну під час викладання дисциплін «Митна справа», «Логістика» та «Митно-транспортні операції», а також ряду суміжних дисциплін у закладах вищої освіти, в системі післявузівської підготовки й підвищення кваліфікації.

Основні положення, результати та висновки дисертаційної роботи обговорювалися на 4 всеукраїнських науково-практичних конференціях, як-от: II Всеукраїнська науково-практична конференція «Актуальні проблеми інноваційного розвитку кластерного підприємництва в Україні» (м. Київ, 29 березня 2018 р.); XVIII Всеукраїнська наукова конференція молодих учених та студентів «Наукові розробки молоді на сучасному етапі (Секція: Економіка інноваційної діяльності підприємств. Інноваційне підприємництво)» (м. Київ, 18-19 квітня 2019 р.); Всеукраїнська науково-практична конференція здобувачів вищої освіти та молодих учених «Домінанти соціально-економічного розвитку України в умовах інноваційного типу прогресу» (м. Київ, 26 березня 2020 р.); IV Всеукраїнська науково-практична конференція «Актуальні проблеми інноваційного розвитку кластерного підприємництва в Україні» (м. Київ, 27 березня 2020 р.).

Основні результати дослідження опубліковані в 10 наукових працях (зокрема, у 8 одноосібних), серед них: 4 статті у наукових фахових виданнях України, 2 статті у виданнях іноземних держав, 4 праці апробаційного характеру. Загальний обсяг публікацій становить 3,4 друк. арк., особисто автору належать 2,9 друк. арк.

Ключові слова: *управління, митниця, розвиток, логістика, митно-логістичне обслуговування, інтегрований процес.*

ABSTRACT

Dudorova T. Management of development of integrated processes of customs and logistic service. – Qualifying scientific work on the rights of the manuscript.

The dissertation on competition of a scientific degree of the doctor of philosophy on a specialty 076 Entrepreneurship, trade and exchange activity (07

Management and administration). – Kyiv National University of Technology and Design of the Ministry of Education and Science of Ukraine, Kyiv, 2021.

The dissertation is devoted to the topical issue of ensuring the effectiveness of customs and logistics services management in modern conditions, namely the management of the development of integrated logistics services at customs. The need for such a study is due to the development of customs service institutions, as the effective implementation of customs support depends on the potential market success of imports or exports of goods, and the competitiveness of participants in foreign economic activity in national and foreign markets.

In the context of growing international trade, special attention is paid to the organization of logistics services for foreign trade, designed to reduce the overall cost of moving goods. As stated in the Customs Code of Ukraine (2012), the Customs Service of Ukraine, being an integral part of the system of state management of foreign trade, at the same time promotes the development of foreign economic activity (FEA) in general.

In world science and practice, it is noted that the global mission of customs and logistics services reflects the development and application of an integrated set of actions and procedures to improve economic security, effective support for foreign trade, as well as revenues to the state budget.

The purpose of the dissertation is the formation of theoretical and methodological provisions and practical recommendations for improving the management system of the development of integrated processes of customs and logistics services.

The object of research is the process of development of integrated structures of customs and logistics services.

The subject of research is theoretical and methodological and scientific and applied principles of managing the development of integrated processes of customs and logistics services.

To achieve the goal of the research in the dissertation a number of scientific problems were formed and solved, which allowed to substantiate the scientific and

methodological approach to the implementation of the integrated process of customs and logistics services, based on which models of customs and logistics services were developed: characterizing the structure and content of activities for the provision of services in the customs sphere and reflect the integration trends of their development.

A mathematical model of optimization of management mechanisms in the customs sphere with the interaction of enterprises engaged in foreign economic activity using a range of logistics services in the customs sphere is presented. The study clarifies the economic essence of the concept of "customs logistics", the meaning of which is defined as a functional area of logistics, deals with planning, control, management, transportation, warehousing and other tangible and intangible operations with raw materials, semi-finished products, finished products in the process crossing the customs border, as well as the transfer, storage and processing of relevant information.

The necessity of allocating independent concepts "customs services" and "services in the customs sphere" is substantiated, their definitions and characteristics are given. Typological features of activity in the customs sphere are highlighted, its typology is developed, which reflects the variety of services provided by professional customs intermediaries.

A scientific and methodological approach to substantiation of the customs service system is proposed, the key direction of which is the organization of effective functioning of service providers in the customs sphere on the principles of customer orientation. A logical scheme of formation of complexes of logistic services in the customs sphere is developed, which is characterized by different vector orientation, prominent role of customs bodies or participants of foreign economic activity.

A scientific and practical approach to combining the diverse interests of foreign trade participants, service providers in the customs sphere and customs authorities is presented, for the solution of which a mechanism of interaction of the subjects of the customs service system based on outsourcing has been developed

and proposed. The reasons and preconditions of transfer of a number of functions from customs administration to outsourcing are studied, the basic results of introduction of outsourcing of services in the customs sphere are defined.

The use of managed outsourcing as a conceptual basis for the organization of customs and logistics services is proposed. The definition of the concept of "managed outsourcing" is formulated, its essence and content are revealed. A comparative analysis of the company's costs for customs clearance with full and managed outsourcing, a method of preferred choice. The efficiency of the use of managed outsourcing in the growth of foreign trade is substantiated.

The tendencies of development of foreign economic activity are revealed in the work, the estimation of its significance for the economy of Ukraine is given. Systematized factors of logistics support of foreign economic activity, the role of customs and logistics services as a tool to increase the efficiency of foreign economic activity.

A study of the evolution of scientific thought on the organization of customs and logistics services in foreign economic activity, which featured a systematic, consistent and interdependent identification of key elements of customs services, which involves the integrated use of multilevel, functional and costly approaches.

The key regularities and tendencies of formation of the market of services in the customs sphere are revealed, on the basis of the carried-out retrospective structural and functional analysis prospects of subjective development of integrated complexes of services in the customs sphere are defined. The need for a comprehensive operator, which provides full support of the foreign trade agreement and acts as a leading subject of customs infrastructure, has been proved.

The practical significance of the obtained results is that the theoretical and methodological provisions of the dissertation are brought to the level of specific methodological and practical recommendations for managing the development of the integrated process of customs and logistics services.

The use of the proposed models and methods of analysis and formation of the system of customs and logistics services allows participants in foreign

economic activity and entities in the field of customs services to join efforts to improve customs administration, which will increase foreign economic activity and increase competitiveness as enterprises. export-import operations and the national economy as a whole.

Theoretical developments of the study were used in the educational process of the Department of Entrepreneurship and Business of Kyiv National University of Technology and Design in teaching disciplines "Customs", "Customs Logistics", "Logistics Service Management", as well as a number of related disciplines in higher education. training and advanced training.

The main provisions, results and conclusions of the dissertation were discussed at: 4 All-Ukrainian scientific-practical conferences, in particular: II All-Ukrainian scientific-practical conference "Actual problems of innovative development of cluster entrepreneurship in Ukraine" (Kyiv, March 29, 2018); XVIII All-Ukrainian Scientific Conference of Young Scientists and Students "Scientific Developments of Youth at the Present Stage (Section: Economics of Innovative Activities of Enterprises. Innovative Entrepreneurship)" (Kyiv, April 18-19, 2019); All-Ukrainian scientific-practical conference of higher education seekers and young scientists "Dominants of socio-economic development of Ukraine in terms of innovative type of progress" (Kyiv, March 26, 2020); IV All-Ukrainian scientific-practical conference "Actual problems of innovative development of cluster entrepreneurship in Ukraine" (Kyiv, March 27, 2020).

The main results of the research have been published in 10 scientific works (including 8 individual ones), among them: 4 articles in scientific professional editions of Ukraine, 2 articles in foreign editions, 4 approbation works. The total volume of publications is 3.4 prints. sheets, personally the author owns 3.0 prints. arch.

Keywords: *management, customs, development, logistics, customs and logistics services, integrated process.*

**СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ,
в яких опубліковано основні наукові результати дисертації:**

1. Shcherbak V., Dudorova T. Features of customs regulation in national and global logistics supply networks. Вісник Київського національного університету технологій та дизайну. Серія: Економічні науки. 2018, № 6 (129). С. 134–142. *(Особистий внесок автора: проведено аналіз особливостей митного регулювання в логістичних мережах поставок в Україні).*

2. Dudorova T. Logistcs of customs procedures in Ukraine. Management. 2018, Issue 1 (27). P. 9–17.

3. Dudorova T. The mechanisms of development of post-release control in Ukraine. Management. 2018, Issue 2 (28). P. 76–86.

4. Dudorova T. Structure of logistic transportation customs complex. Management. 2019. Issue 1 (29). P. 89–96.

5. Shcherbak V., Dudorova T. Modern trends of development outsourcing in sustoms logistics. The scientific heritage. 2020. № 45 (Vol. 5). Budapest, Hungary. P. 59–63. *(Особистий внесок автора: обґрунтовано основні тенденції розвитку аутсорсінгу в митній логістиці на сучасному етапі).*

6. Dudorova T. Integrated management system for customs and logistics service. Annali d'Italia (Italy's scientific journal). 2020, № 10 (Vol. 3). Florence, Italy. P. 8–10.

які засвідчують апробацію матеріалів дисертації :

7. Дудорова Т. Ю. Механізми розбудови митного пост-контролю в Україні // Актуальні проблеми інноваційного розвитку кластерного підприємництва в Україні: зб. ст. за матеріалами II Всеукр. наук.-практ. конф. (29 березня 2018 р., м. Київ). К.: КНУТД, 2018. С. 336–342.

8. Дудорова Т. Ю. Особливості реалізації митної логістики в Україні // Наукові розробки молоді на сучасному етапі (Секція: Економіка інноваційної діяльності підприємств. Інноваційне підприємництво): тези доповідей XVIII Всеукр. наук. конф. молодих учених та студентів (18–19 квітня 2019 р., м. Київ). К.: КНУТД, 2019, Т. 3, Ч. 1. С. 275–276.

9. Дудорова Т. Ю. Фінансові ризики в системі митного контролю та митного оформлення товарів // Домінанти соціально-економічного розвитку України в умовах інноваційного типу прогресу: тези доповідей Всеукр. наук.-практ. конф. здобувачів вищої освіти та молодих учених (26 березня 2020 р., м. Київ). К.: КНУТД, 2020. С. 249–252.

10. Дудорова Т. Ю. Електронна митниця як один із напрямів удосконалення митної логістики // Актуальні проблеми інноваційного розвитку кластерного підприємництва в Україні: зб. ст. за матеріалами IV Всеукр. наук.-практ. конф. (27 березня 2020 р., м. Київ). К.: КНУТД, 2020. С. 139–143.

ЗМІСТ

АНОТАЦІЯ	2
ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ	14
ВСТУП	15
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ІНТЕГРОВАНИХ ПРОЦЕСІВ МИТНО-ЛОГІСТИЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ	23
1.1 Дефінітивний аналіз базових понять дослідження.....	23
1.2 Роль і значення митно-логістичного обслуговування як інструмента підвищення ефективності зовнішньоекономічної діяльності	43
1.3 Сутність і зміст комплексу інтегрованих логістичних послуг у митній сфері.....	57
Висновки до розділу 1	75
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ПРАКТИКИ УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ІНТЕГРОВАНИХ ПРОЦЕСІВ МИТНО-ЛОГІСТИЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ	77
2.1 Інтегрована парадигма управління й організації діяльності у сфері митно-логістичного обслуговування	77
2.2 Модель управління розвитком інтегрованих процесів митно- логістичного обслуговування	115
2.3 Обґрунтування ефективності використання аутсорсингу в управлінні взаємодією учасників ЗЕД із суб'єктами комплексів митно-логістичних послуг.....	130
Висновки до розділу 2	150
РОЗДІЛ 3. УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ІНТЕГРОВАНИХ ПРОЦЕСІВ МИТНО-ЛОГІСТИЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ	153
3.1. Оцінка розвитку інтегрованих процесів митно-логістичного обслуговування на Вінницькій митниці ДФС.....	153
3.2. Методичне забезпечення керованого аутсорсингу і ефективність його застосування у митній сфері.....	171
3.3. Розробка механізмів управління розвитком інтегрованих процесів митно-логістичного обслуговування.....	177
Висновки до розділу 3	204
ВИСНОВКИ	207
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	211
ДОДАТКИ	232

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ

ЗЕД – зовнішньоекономічна діяльність

МБТ – магазини безмитної торгівлі

СТЗ – склади тимчасового зберігання

ТЗ – тимчасове зберігання

НДС – налог на добавлену стоїмость

ВМО – Всесвітня митна організація

АТЕС – Азійсько-Тихоокеанське економічне співробітництво

ТН ЗЕД – товарна номенклатура зовнішньоекономічної діяльності

ЕЦП – електроний цифрової підпис

МК МС – митний кодекс Митного союзу

ЄЕК ООН – Європейський економічний комітет Організації Об'єднаних Націй

ОЕСР – організація економічного співробітництва та розвитку

ІС – інтегровані структури

ДФС – Державна фіскальна служба

СОТ – Світова організація торгівлі

ДМС – Державна митна служба

МС – митні склади

УКТ – українська класифікація товарів

МО – митні органи

СЗЕД – суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності

ACS – Automation Commercial System.

CBP – Customs and Border Protection

DHS – Department of Homeland Security

LPI – Logistics Performance Index

ВСТУП

Актуальність дослідження. Сучасні умови розвитку світового господарства характеризуються високим ступенем інтеграції, що призводить до помітного зростання ролі та значення зовнішньоекономічних зв'язків національної економіки України. В умовах зростаючого міжнародного товарообігу особлива увага приділяється питанням організації логістичного обслуговування зовнішньої торгівлі, покликаною забезпечувати скорочення загальних витрат на переміщення товарів.

Вступ України до Світової організації торгівлі, становлення й розвиток Митного союзу забезпечують активізацію зовнішньоекономічних відносин, збільшення числа учасників зовнішньоторговельної діяльності та зростання їх активності.

Як указано в Митному кодексі України (2012 р.), митна служба України є невід'ємною частиною системи державного управління зовнішньоторговельною діяльністю та водночас сприяє розвитку зовнішньоекономічної діяльності (ЗЕД) в цілому.

У світовій науці та практиці відмічається, що глобальна місія митно-логістичного обслуговування передбачає розвиток і застосування інтегрованого комплексу мір та процедур, що забезпечують підвищення економічної державної безпеки, ефективну підтримку зовнішньої торгівлі, а також збір доходів у державний бюджет. В Україні за рахунок сплати митних платежів щорічно формується близько 40 % доходної частини державного бюджету.

Важливість розвитку інститутів митного обслуговування обумовлена тим, що від ефективності здійснення митного супроводу залежить і потенційний ринковий успіх імпорту або експорту товарів, а отже, конкурентоспроможність учасників зовнішньоторговельної діяльності на національному та зовнішньому ринках.

Вагомий внесок у розробку теоретичних та методичних проблем

розвитку Державної митної служби України зробили вчені О. Виноградова, А. Вдовиченко, Ю. Дьомін, О. Дьяченко, І. Журба, А. Зубрицький, І. Іващук, К. Іванова, А. Мазаракі, Є. Масленіков, Т. Мельник, Г. Орос, П. Пашко, С. Перепьолкін, І. Петрова, Д. Серебрянський, М. Стадник, С. Філіпова, С. Юрій, С. Якубовський та інші.

Питанням теоретичного та методологічного забезпечення процесу управління митною діяльністю присвячені роботи таких дослідників: Л. Батченко, В. Ващенко, В. Вишневський, І. Гуцул, І. Іващук, М. Ковальова, О. Комаров, С. Філіпова, Ю. Шерстобитов, А. Шершун, Л. Яремкота та інші.

Проблемам удосконалення організації надання логістичних послуг та практичним аспектам, пов'язаним з управлінням інтегрованих процесів митно-логістичного обслуговування, присвячені роботи таких дослідників, як О. Бенсмана, О. Біловодської, М. Денисенко, В. Кислого, Д. Латунової, М. Науменко, О. Ніфатової, О. Олефіренко, О. Пташенко, В. Щербак та інших

Таким чином, можна відзначити наявність у науковому середовищі досить серйозного інтересу до дослідження питань надання митних послуг, їх сутності, особливостей і змісту, так само як і шляхів вдосконалення системи управління розвитком інтегрованих процесів митно-логістичного обслуговування.

Надання логістичних послуг у митній сфері покликане прискорити та спростити проходження всіх необхідних митних процедур під час здійснення зовнішньоекономічної діяльності, результатом чого повинна стати мінімізація фінансових і тимчасових витрат учасників ЗЕД і, як наслідок, підвищення ефективності їх роботи. У сучасних умовах економічної кризи, що супроводжується погіршенням взаємодії зі звичними закордонними партнерами і формуванням нових напрямків зовнішньоторговельного співробітництва, вдосконалення митно-логістичних послуг є одним з найбільш актуальних питань розвитку зовнішньоекономічної діяльності вітчизняних підприємств.

Актуальність проблеми управління розвитком інтегрованих процесів

митно-логістичного обслуговування, недостатня ступінь його вивченості в сучасній науковій літературі зумовили вибір теми дисертаційного дослідження, забезпечивши науковий інтерес і практичну значущість її розробки.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційна робота виконана відповідно до плану науково-дослідних робіт Київського національного університету технологій та дизайну за темою «Управління суб'єктами господарювання в умовах трансформації інформаційного середовища: обліково-контрольний підхід» (номер державної реєстрації 0117U000609, 2017–2018 рр.), де автором розроблено науково-методичний підхід до оцінювання доцільності управління розвитком інтегрованих процесів митно-логістичного обслуговування.

Мета й завдання дослідження. Метою дисертаційної роботи є формування теоретико-методичних положень і практичних рекомендацій з удосконалення системи управління розвитком інтегрованих процесів митно-логістичного обслуговування.

Досягнення поставленої мети зумовило необхідність вирішення таких **завдань**:

1. Уточнити економічну сутність понять «митні послуги», «митна логістика», «аутсорсингу послуг у митній сфері», «керований аутсорсинг митно-логістичних послуг», «митно-логістична система» та «управління інтегрованими процесами митно-логістичного обслуговування».

2. Дослідити інтегровану парадигму управління й організації митно-логістичного обслуговування зовнішньоекономічної діяльності на основі вивчення досвіду передових країн світу у створенні комплексу інтегрованих митно-логістичних послуг.

3. Виявити можливості та проблеми застосування аутсорсингу як концептуальної основи управління взаємодією учасників зовнішньоекономічної діяльності із суб'єктами комплексу логістичних послуг.

4. Запропонувати підходи до впровадження та використання керованого аутсорсингу як сучасного механізму в реалізації функцій з організації проходження всіх митних формальностей.

5. Обґрунтувати ефективність використання інтегрованих процесів митно-логістичного обслуговування ЗЕД у практичній діяльності регіональної митниці на основі комплексного підходу до організації та управління послугами у митній сфері.

Об'єктом дослідження є процес розвитку інтегрованих структур митно-логістичного обслуговування.

Предметом дослідження є теоретико-методичні та науково-прикладні засади управління розвитком інтегрованих процесів митно-логістичного обслуговування.

Методи дослідження. Теоретико-методичною базою дисертаційної роботи стали наукові праці вітчизняних та закордонних учених за зазначеною тематикою дослідження. Методичною основою дослідження є система загальнонаукових і спеціальних методів, що дозволило дослідити різні аспекти управління розвитком інтегрованих процесів митно-логістичного обслуговування. Проведене дослідження базувалося на використанні наукових підходів і методів, а саме: діалектичного підходу до аналізу й осмислення сутності та змісту основних узагальнень – для уточнення сутності поняття митно-логістичного обслуговування; методу класифікації та систематизації категорій управління розвитком інтегрованих процесів митно-логістичного обслуговування; методу порівнянь – для уточнення та впорядкування класифікаційних ознак митного обслуговування; бібліометричного методу – для дослідження напрямів проблемних питань з управління розвитком інтегрованих процесів митно-логістичного обслуговування й економічної діагностики митниць України; методу індукції та дедукції – для розроблення теоретико-методичних засад управління аутсорсингом, як сучасного механізму реалізації функцій з організації проходження всіх митних процедур; методів статистичного, логічного та

системно-структурного аналізу – для оцінки стану та тенденцій розвитку Вінницької митниці ДФС; методів конкретизації, діалектичного методу, аналізу, синтезу, абстрагування – для вдосконалення організаційних і методичних положень розробки митно-логістичного обслуговування; методів економіко-математичного моделювання – для розрахунку інтегрального показника ступеня необхідного впровадження керованого аутсорсингу та для розробки механізмів управління між митними органами, учасниками ЗЕД і суб'єктами околотамовженої інфраструктури; графічний метод – для побудові графічних залежностей між досліджуваними факторами (величинами).

Інформаційну базу дослідження склали дані Всесвітнього банку, Організації економічного співробітництва і розвитку, аналітичні і звітно-статистичні матеріали Державної митної служби України, Вінницької митниці ДФС, монографії, наукові розробки вітчизняних і закордонних авторів, матеріали науково-практичних конференцій, актуальна інформація Інтернет-ресурсів тощо.

Наукова новизна одержаних результатів. Найбільш суттєві теоретичні та практичні результати, що розкривають новизну дослідження й особистий внесок автора, такі:

вперше:

– обґрунтовано науково-методичний підхід до імплементації інтегрованого процесу митно-логістичного обслуговування, на основі якого розроблені моделі системи митно-логістичного обслуговування ЗЕД: поліваріантна й моноцентрична та математична модель оптимізації механізмів управління взаємодією підприємств, які здійснюють зовнішньоекономічну діяльність, із суб'єктами комплексів логістичних послуг у митній сфері, що характеризують структуру та зміст діяльності з надання логістичних послуг у митній сфері й відображають інтеграційні тенденції їх розвитку;

удосконалено:

– змістову характеристику понять «митні послуги», «митна логістика», «аутсорсингу послуг у митній сфері», «керований аутсорсинг митно-логістичних послуг», «митно-логістична система» та «управління інтегрованими процесами митно-логістичного обслуговування», наведені їх сутнісні характеристики. Виокремлено типологічні ознаки діяльності у митній сфері, розроблена її типологія, що відображає різноманіття послуг, які надаються професійними митними посередниками;

– науково-методичний підхід до обґрунтування системи митного обслуговування, ключовим напрямом якої є організація ефективного функціонування провайдерів послуг у митній сфері на принципах клієнтоорієнтованості. Розроблено логічну схему формування комплексів послуг у митній сфері, яка характеризується різною векторною спрямованістю та визначається ініціативною роллю митних органів або учасників ЗЕД у процесі її створення й розвитку;

– науково-практичний підхід щодо сполучення різноспрямованих інтересів учасників ЗЕД, провайдерів послуг у митній сфері та митних органів, для вирішення чого розроблений і запропонований механізм взаємодії суб'єктів системи митно-логістичного обслуговування на основі аутсорсингу. Вивчено причини та передумови передачі ряду функцій з митного адміністрування на аутсорсинг, визначені основні результати впровадження аутсорсингу послуг у митній сфері;

набули подальшого розвитку:

– тенденції розвитку зовнішньоекономічної діяльності, дано оцінку її значущості для економіки України. Систематизовано чинники логістичного забезпечення ЗЕД, визначена роль митно-логістичного обслуговування як інструменту підвищення ефективності зовнішньоекономічної діяльності;

– дослідження еволюції наукової думки щодо організації митного обслуговування зовнішньоекономічної діяльності, відмінною рисою якого стало системне, послідовне та взаємообумовлене виявлення ключових елементів митного обслуговування, яка передбачає комплексне використання

багаторівневого, функціонального й витратного підходів, що дозволило виявити маловивчені аспекти митного адміністрування;

– ключові закономірності й тенденції формування ринку послуг у митній сфері, на основі проведеного ретроспективного структурно-функціонального аналізу визначено перспективи суб'єктного розвитку митно-логістичного обслуговування. Доведено наявність потреби у комплексному операторі, який забезпечує повний супровід зовнішньоторговельної угоди й виступає як провідний суб'єкт навколомитної інфраструктури.

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що теоретико-методичні положення дисертації доведені до рівня конкретних методичних і практичних рекомендацій щодо управління розвитком інтегрованих процесів митно-логістичного обслуговування та використані в діяльності: Подільської митниці при оцінюванні ефективності впровадження інтегрованих процесів митно-логістичного обслуговування (довідка № 03-78/08 від 26.08.2020 р.); Брокерського приватного підприємства «Лазурит-А» при обґрунтуванні управлінського рішення щодо використання інтегрованих процесів митно-логістичного обслуговування (довідка № 07/09 від 07.09.2020 р.); ТОВ «СП» Мед Поділля» при використанні керованого аутсорсингу як концептуальної основи організації митно-логістичного обслуговування (довідка № 14/09 від 08.09.2020 р.).

Теоретичні розробки дослідження використані в освітньому процесі кафедри підприємництва та бізнесу Київського національного університету технологій та дизайну під час викладання дисциплін «Митна справа», «Логістика» та «Митно-транспортні операції (довідка № 06-82/1365 від 03.09.2020 р.).

Особистий внесок здобувача. Наукові результати, викладені в дисертаційній роботі, одержано автором самостійно. У публікаціях, підготовлених у співавторстві використані лише ті ідеї та положення, що є результатом особистих досліджень автора.

Апробація результатів дисертації. Теоретичні положення дослідження й основні результати доповідалися та обговорювалися на науково-практичних конференціях, зокрема: II Всеукраїнській науково-практичній конференції «Актуальні проблеми інноваційного розвитку кластерного підприємництва в Україні» (м. Київ, 29 березня 2018 р.); XVIII Всеукраїнській науковій конференції молодих учених та студентів «Наукові розробки молоді на сучасному етапі (Секція: Економіка інноваційної діяльності підприємств. Інноваційне підприємництво)» (м. Київ, 18-19 квітня 2019 р.); Всеукраїнській науково-практичній конференції здобувачів вищої освіти та молодих учених «Домінанти соціально-економічного розвитку України в умовах інноваційного типу прогресу» (м. Київ, 26 березня 2020 р.); IV Всеукраїнській науково-практичній конференції «Актуальні проблеми інноваційного розвитку кластерного підприємництва в Україні» (м. Київ, 27 березня 2020 р.).

Публікації на тему дисертації. Основні результати дослідження опубліковані в 10 наукових працях (зокрема, у 8 одноосібних), серед них: 4 статті у наукових фахових виданнях України, 2 статті у виданнях іноземних держав, 4 праці апробаційного характеру. Загальний обсяг публікацій – 3,4 друк. арк., особисто автору належать 2,9 друк. арк.

Структура, зміст і обсяг дисертації. Дисертаційна робота складається зі вступу, трьох розділів та висновків до кожного з них, загальних висновків, списку використаних джерел, додатків. Загальний обсяг роботи становить 267 сторінок, основний зміст викладено на 210 сторінках. Робота містить 15 таблиць і 31 рисунок. Список використаних джерел налічує 210 найменувань на 20 сторінках. Дисертація містить 21 додаток на 35 сторінках.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ІНТЕГРОВАНИХ ПРОЦЕСІВ МИТНО-ЛОГІСТИЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ

1.1. Дефінітивний аналіз базових понять дослідження

Економіка України повинна стати конкурентоспроможною. У цьому зв'язку однією зі стратегічних цілей дослідження є спроба використати концепцію та методологію логістики для розробки рекомендацій щодо вдосконалення логістичної системи підприємства, оптимізації різноманітних ресурсопотокових процесів. Це актуальна та багатоетапна робота [96; 166].

Слід зазначити, що процес формування багатьох галузевих термінологічних систем в українській мові (митної, економічної, юридичної та деяких інших) значною мірою ґрунтується на відповідних англійських термінах [86]. Це твердження є справедливим і щодо розвитку сучасної термінології митного обслуговування, на яке суттєво вплинув вступ України до Світової митної організації та Світової організації торгівлі.

Сутність терміна «*митне обслуговування*» ґрунтується на сутності та змісті понять «*послуга*» й «*митне регулювання*» [112]. Досліджувані поняття вимагають детального та різнобічного осмислення з урахуванням загальної теорії послуг.

У довідковій літературі також поширеним є визначення *послуги* як діяльності. Так, згідно з формулюванням А. П. Азраїяна, запропонованим у Великому економічному словнику 2010 року, під *послугою* розуміється виконувана на замовлення робота, яка не приводить до створення нового продукту або товару [14]. Інший дослідник А. Б. Борисов стверджує, що «*послуги – це види діяльності, у процесі яких не створюється новий матеріально-речовий продукт, що раніше не існував, але змінюється якість уже наявного, створеного продукту. Це блага, що надаються не у вигляді речей, а у формі діяльності*» [15].

Необхідно також відзначити думку визнаного світового фахівця у галузі маркетингу Філіпа Котлера, який стверджував, що «послуга – це будь-яка діяльність або благо, яку одна сторона може запропонувати іншій» [71]. У цьому визначенні можна побачити кілька підходів до сутності послуг, які визначаються і як діяльність, і як благо. Аналогічна подвійність існує і в тлумаченні досліджуваного терміна Американської маркетингової асоціацією, згідно з яким послуги – це «продукти у нематеріальній формі, як-от банківський кредит або забезпечення безпеки». Термін «послуги» також використовується для позначення діяльності, що виконується продавцями та супроводжує продаж товарів, їх використання або утилізацію [105].

Статистична комісія ООН у рамках робіт з реалізації цілей Генеральної угоди про торгівлю послугами розробила Класифікатор послуг Світової організації торгівлі, що дозволяє спростити переговорні процеси щодо лібералізації торгівлі послугами між країнами-учасниками СОТ. У прийнятому Класифікаторі представлено понад 183 види послуг, проте у ньому не дається необхідного для його успішного практичного застосування опису змісту представлених угруповань послуг [67].

Декомпозиція послуг у зовнішньоекономічній діяльності переслідує як теоретичні, так і практичні цілі. Розглянуті класифікатори реалізують таку декомпозицію у практичній діяльності. У свою чергу, в теоретичному аспекті декомпозиція послуг у зовнішньоекономічній діяльності ґрунтується на різних наукових підходах [47; 146].

У своїх дослідженнях проблем організації зовнішньоекономічної діяльності підприємств О. І. Дегтярьова, Т. Н. Полянова та С. В. Саркісов поділяли послуги на дві групи: основні й такі, що обслуговують купівлю-продаж товарів. Класифікуючи послуги у зовнішньоекономічній діяльності за їх роллю в обслуговуванні міжнародного товарообігу, доцільним буде виокремлення чотирьох груп послуг:

– послуги, що надаються у процесі укладання угод, організації їх фінансово-правового супроводу, надання маркетингових, правових,

перекладацьких та інших консультаційних послуг, послуги з ведення міжнародних розрахунків;

- послуги з логістичного обслуговування руху матеріалопотоків у процесі міжнародної торгівлі, у тому числі транспортно-експедиторські послуги, зберігання та страхування вантажів, оформлення транспортної документації;

- послуги, пов'язані з виконанням усіх діючих на момент проведення зовнішньоторговельної операції вимог законодавства України про державне регулювання зовнішньоекономічної діяльності, включаючи дії щодо здійснення ветеринарного, фітосанітарного та санітарно-карантинного контролю;

- послуги у галузі митної справи, спрямовані на забезпечення відповідності експортно-імпорتنної діяльності підприємств-учасників ЗЕД чинним вимогам митного законодавства з мінімізацією фінансових і тимчасових витрат [30, с. 20].

Особливістю зовнішньоторговельної діяльності є наявність в учасників ЗЕД більшого числа проблем порівняно з організаціями, які здійснюють комерційну діяльність виключно в межах національного ринку. До таких проблем слід віднести необхідність виконання ряду нормативних вимог і дотримання великої кількості митних правил і норм у процесі переміщення товарів і транспортних засобів через митний кордон. У результаті підприємства-учасники ЗЕД стають споживачами цілого комплексу послуг, пов'язаних зі здійсненням зовнішньоекономічної діяльності, до кола яких входять послуги з організації міжнародних вантажоперевезень, транспортно-експедиторське обслуговування, надання послуг зі зберігання вантажів, їх страхування, проведення міжнародних розрахунків і ряд інших послуг [81, с. 27].

Таким чином, у процесі зовнішньоекономічної діяльності відбувається реалізація та споживання різноманітних послуг, серед яких найбільшою специфіку мають послуги у галузі митної справи.

Зовнішньоекономічна діяльність передбачає постійне переміщення товарів або транспортних засобів через митний кордон держави або митного союзу, у результаті чого неминуче виникає необхідність проведення митної обробки вантажів [156].

Митне очищення вантажів є частиною митного регулювання. Відповідно до статті 13 Закону України « Про зовнішньоекономічну діяльність »: «*Митне регулювання* – це регулювання питань, пов'язаних із виконанням митних формальностей, зокрема, встановленням митних платежів, процедурами митного контролю, організацією діяльності органів митного контролю...» [158].

Митне очищення вантажів регламентується митними органами та передбачає висування вимог, характерних тільки для операцій з переміщення товарів і транспортних засобів через митний кордон. Для багатьох компаній здійснення експортно-імпортних операцій є одним з елементів всього спектра їх діяльності, тому рішення специфічних проблем, пов'язаних із дотриманням усіх митних формальностей, виявляється доцільним передавати спеціалізованим компаніям, завдяки чому й виникає попит на послуги у галузі митної справи [157].

При цьому, можна стверджувати, що в сучасних умовах саме ринок послуг у галузі митної справи стає одним з найбільш перспективних сегментів сфери обслуговування ЗЕД [152].

Це твердження засноване на таких фактах. По-перше, для України діяльність митних органів має велике економічне значення – так, 2019 року в загальному обсязі податкових надходжень до бюджету України на частку митної служби припадало близько 40 %. По-друге, незважаючи на модернізацію митного законодавства, що триває, та появу нового Митного кодексу та ряду новацій, спрямованих на спрощення митних процедур, які сприяють розвитку зовнішньоекономічної діяльності, пересічні учасники ЗЕД, як і раніше, стикаються з безліччю проблем, що виникають у процесі проходження всіх митних формальностей [53].

Незважаючи на визнану багатьма дослідниками значимість митного обслуговування ЗЕД, досі в науковій літературі відсутній єдиний підхід до вибору та тлумачення терміна, покликаного позначати цей вид діяльності. Після того, як Митний кодекс України набув чинності 1 червня 2012 року, цей документ істотно змінив митне законодавство в цілому та встановив порядок і умови надання послуг митними органами. У статті 7. Митна справа – «встановлені порядок і умови переміщення товарів через митний кордон України, їх митний контроль та митне оформлення, застосування механізмів тарифного і нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності, справляння митних платежів, ведення митної статистики, обмін митною інформацією, ведення Української класифікації товарів зовнішньоекономічної діяльності, здійснення відповідно до закону державного контролю нехарчової продукції при її ввезенні на митну територію України, запобігання та протидія контрабанді, боротьба з порушеннями митних правил, організація і забезпечення діяльності митних органів та інші заходи, спрямовані на реалізацію державної митної політики, становлять митну справу» [88].

У дослідженнях, наукових статтях і матеріалах періодичної преси почав доволі часто використовуватися термін «*митні послуги*», проте діючі нормативно-правові акти українського митного законодавства не містять його офіційного закріплення та визначення. При цьому більшість фахівців, які використовують термін «митні послуги» у своїх наукових працях, мають на увазі під ним не весь комплекс послуг, що надається учаснику ЗЕД у процесі здійснення ним експортно-імпортних операцій, а тільки специфічні державні послуги, що надаються митними органами [28].

Питанням розвитку митних послуг присвячена велика кількість досліджень у сучасній економічній науковій літературі. Ще у 2002 році відомий вітчизняний економіст Л. Лозбенко вказував, що «сучасна митниця – це, перш за все, сервіс, оскільки на перший план сьогодні виходить питання сприяння міжнародній торгівлі» [77].

У більшості сучасних робіт під терміном «митні послуги» розуміються виключно послуги, що надаються митними органами [13; 125; 140].

Так, О. В. Калініна у своїй дисертаційній роботі, присвяченій питанням формування організаційно-економічного механізму вдосконалення митного сервісу зовнішньої торгівлі в умовах ризику, зазначає, що надання митних послуг є важливим напрямком діяльності митних органів. Цей напрямок пропонується як система митного сервісу, що трактується дослідником як організована діяльність митної служби з надання митних послуг [63].

На підтвердження цієї ідеї автор розглядає модель митного сервісу, що заснована на теорії масового обслуговування та діє на принципах системи управління ризиками. При цьому метою митного сервісу декларується, з одного боку, активізація зовнішньоекономічної діяльності за рахунок прискорення та спрощення митних процедур, а з іншого – оптимізація контрольних функцій митниці, спрямованих на виявлення та припинення правопорушень у митній сфері [63, с. 112].

У сучасній економічній науковій літературі сформульовані різні авторські визначення поняття «митні послуги». Наприклад, А. В. Сафронов у своєму дисертаційному дослідженні визначає державні митні послуги як дії або послідовність дій, здійснюваних із застосуванням спеціального митного інструментарію, що включає митні процедури, технології й операції, з метою підвищення споживчої корисності сфери ЗЕД для держави та учасників ЗЕД [127].

Аналогічний підхід використовує О. А. Старкова, стверджуючи, що «митні послуги – це сукупність дій, що підлягають здійсненню митними органами з метою забезпечення переміщення товарів і транспортних засобів через митні кордони держав при просуванні товарів від продавця до покупця відповідно до вимог цих держав» [134].

Г. В. Елова, погоджуючись із вищезазначеними підходами, першорядне значення надає завданням формування та розвитку взаємовигідного співробітництва між учасниками зовнішньоекономічної діяльності й

митними органами та визначає митні послуги як «результат дій і заходів у сфері митної справи, спрямованих на задоволення потреб держави й учасників ЗЕД». При цьому автор наголошує на необхідності реалізації принципів законності, контрольованості та стабільності митних послуг, а також розвитку довгострокових партнерських взаємин між митною службою й учасниками зовнішньоекономічної діяльності [158].

Ю. Є. Гупанова у своїй роботі, присвяченій розробці концептуальних, методологічних і методичних основ управління якістю митних послуг, пропонує «розглядати митну послугу як результат діяльності митних органів, який має на меті, у першу чергу, реалізацію державних функцій, а також задоволення потреб учасників ЗЕД, що не порушують встановлені заборони й обмеження» [28].

Аналізований термін «митна послуга» використовується також у роботах юридичної спрямованості, що дозволяє дійти висновку про суттєве поширення цього поняття й високу значимість його правильної інтерпретації. При цьому в юридичній науці використовуються підходи до розуміння сутності митних послуг, засновані виключно на аналізі діючих нормативно-правових норм [48].

Незважаючи на відсутність нормативного закріплення терміна «митні послуги» в офіційних документах, митною службою України прийнято ряд Адміністративних регламентів з надання державних послуг за різними напрямками, що належать до сфери митної справи. До цих послуг віднесено:

1. Ведення офіційних реєстрів організацій, контроль за діяльністю яких віднесено до компетенції МО. Такими організаціями є:

- а) банки й інші кредитні та страхові організації, які мають право видачі банківських гарантій сплати митних зборів і податків;
- б) власники магазинів безмитної торгівлі (МБТ);
- в) власники складів тимчасового зберігання (СТЗ);
- г) власники митних складів (МС);
- д) митні перевізники;

- е) митні представники;
- ж) уповноважені економічні оператори.

2. Ведення митного реєстру об'єктів інтелектуальної власності.
3. Видача та відкликання кваліфікаційних атестатів фахівців з митних операцій.
4. Ухвалення попередніх рішень і надання консультацій на запит учасників ЗЕД. До цієї групи входять:
 - а) попередні рішення щодо класифікації товарів за єдиною Товарною номенклатурою зовнішньоекономічної діяльності (УКТ ЗЕД);
 - б) попереднє рішення про країну походження товару;
 - в) надання інформації про чинне митне законодавство України;
 - г) надання консультацій з питань митної справи [52; 58].

З точки зору деяких дослідників, митні послуги, будучи частиною більш широкого поняття «*державні послуги*», являють собою закритий перелік послуг, що збігається з вищевказаним переліком. Особливістю такого підходу є виокремлення у структурі державних функцій як владно-розпорядчої діяльності, заснованої на правозастосуванні й контролі, так і функцій, які передбачають надання державних послуг. У результаті митне регулювання може бути представлено як сукупність трьох блоків: безпосереднє регулювання зовнішньоторговельної діяльності, здійснення митного контролю та надання митних послуг [56; 79].

Погоджуючись із необхідністю класифікації послуг у галузі митної справи за суб'єктною ознакою, вважається за доцільне поділ всієї їх сукупності на митні послуги та послуги в митній сфері. Митне обслуговування ЗЕД, як діяльність з надання послуг у галузі митної справи, є більш широким поняттям, ніж «митні послуги». Погоджуючись із думкою вищезгаданих дослідників, можна дійти висновку про те, що поняттям «митні послуги» слід позначити специфічні послуги, які надаються учаснику ЗЕД державою в особі митних органів. Разом з тим митне обслуговування включає в себе також послуги професійних митних посередників, які

здійснюють діяльність у митній сфері.

Митні послуги з урахуванням їх ролі та значення можна визначити як сукупність дій митних органів з адміністрування експортно-імпорتنих операцій, спрямовану на забезпечення фіскальної та правоохоронної функцій, а також на розвиток зовнішньоторговельної діяльності вітчизняних підприємств і держави в цілому.

Термін «логістика» було введено для характеристики системи управління матеріальним потоком підприємства. Як правило, дефініціях логістики, що існують, йдеться про управління матеріальним і відповідним інформаційним потоком. Але оскільки управляти матеріальним и будь-яким іншим потоком без управління інформаційним потоком неможливо, то згадування інформаційного потоку не обов'язкове. Інформація – це той первинний матеріал, що при кваліфікованому зборі, передачі, вивченні тільки й дозволяє отримати потрібний результат [76; 167; 190; 196].

Логістика – це концепція, інтегрована функція (існує тільки у формі логістичної системи), наукова дисципліна про управління потоками в мікроекономічних системах [14; 24; 27].

У межах Концепції логістики відбулася раціоналізація, тобто інтеграція й синхронізація взаємопов'язаних логістичних функцій – постачання, підтримки виробництва, збуту; логістичних компонентів – розміщення та розпланування, комунікації, транспортування, управління запасами, складування й пакування в єдину систему. Такий підхід може дати позитивні результати в короткі терміни та з мінімальними фінансовими витратами [23; 54; 118; 187].

Митна логістика являє собою ряд заходів, основне завдання яких полягає у вирішенні різних питань, пов'язаних з організацією та документуванням поставок товарів між країнами [177].

До структури митної логістики входить перевірка товарів на предмет відповідності декларації, підготовка всіх необхідних документів і багато іншого. У цілому всі методи й засоби митної логістики спрямовані на

оптимізацію зовнішньоекономічної діяльності. Митна логістика призначена для вирішення цілого комплексу складних завдань, необхідних для реалізації процесів імпорту й експорту продуктів і товарів найбільш оптимальними методами, тобто методами, які вимагають менше витрат і часу на обслуговування клієнтів.

До митної логістики відносять такі дії:

- 1) допомога в заповненні декларації;
- 2) митний супровід вантажів;
- 3) перелік послуг з відповідального зберігання товарів і вантажів;
- 4) оцінка вантажів експертами, необхідна для заповнення декларації;
- 5) документація, ліцензування та сертифікація на товари й розвиток митної логістики (як головної складової міжнародної логістики) [2; 23; 174;].

Відмінності застосування логістики на національному та міжнародному рівнях засновані на відмінностях в організації відповідних логістичних систем. Застосування логістики на національному рівні лімітоване межами держави, які не перетинаються сформованими логістичними ланцюгами. Застосування міжнародної (митної) логістики передбачає перетин національних кордонів, витрати в результаті скорочення часу митного оформлення та спрощення витратних митних процедур. Зацікавленість транспортних підприємств, власників складів тимчасового зберігання, митних брокерів та інших посередників у реалізації логістичного підходу обумовлена перспективами зростання обсягів експортно-імпортних потоків, отже – зростанням їх доходів [101; 135].

У свою чергу послуги в митній сфері слід визначити як діяльність професійних митних посередників з організації взаємодії учасників ЗЕД і митних органів у процесі переміщення товарів і транспортних засобів через митні кордони держав з метою забезпечення виконання вимог митного законодавства при мінімізації часових і фінансових витрат [138, с. 196].

Забезпечення надходжень до бюджету України, обумовлених розвитком зовнішньоекономічних зв'язків і зростанням обсягу експортно-

імпортних поставок, вимагає формування та розвитку адекватної системи організації руху товарних потоків через митні кордони держав. Надання митних послуг спрямоване в першу чергу на забезпечення виконання правоохоронних і фіскальних функцій митних органів, результатом чого має стати запобігання порушенням у процесі оформлення та прискорення проходження митних формальностей для великих надійних компаній. Ця мета досягається за рахунок впровадження сучасних методів митного оформлення та застосування системи управління ризиками у процесі організації митного контролю. З іншого боку, послуги в митній сфері, що надаються професійними посередниками, покликані забезпечити учасників ЗЕД сучасним інструментарієм взаємодії з митними органами, що дозволяє виконувати всі необхідні умови декларування з мінімумом тимчасових і фінансових витрат [140; 157].

Митні посередники організують свою професійну діяльність, ґрунтуючись на принципах, що сформульовані в Кіотській конвенції та передбачають максимальну підтримку розвитку зовнішньої торгівлі за умови повного виконання всіх вимог чинного митного законодавства. Такий підхід є відмінною рисою послуг у митній сфері [84, с. 27].

Як провайдери послуг у митній сфері виступають спеціалізовані організації, що відповідають вимогам Митного кодексу та включені до відповідних реєстрів. За характером виконуваних функцій всі ці компанії можна розділити на 4 основні типи: митні представники, СТЗ та митні склади, митні перевізники [88].

Подальше дослідження вимагає поглибленого й деталізованого вивчення кожного типу послуг і визначення їх місця та значення в комплексі митного обслуговування.

Митна логістика включає в себе низку заходів, спрямованих на розв'язання питань, пов'язаних з організацією міжнародної доставки продукції й товарів. Митна логістика призначена для розв'язання складних

завдань, покликаних зробити процеси імпорту та експорту найбільш оптимальними й менш витратними. Використовуючи принципи звичайної логістики, оптимізацію схем, ресурсів, як матеріальних (товарів, транспорту), так і нематеріальних (інформація, людські ресурси), це дозволяє оптимізувати процеси, пов'язані з міжнародним перевезенням вантажів [40; 133].

Відповідно, *митна логістика* – це функціональна сфера логістики, вона займається плануванням, контролем і управлінням транспортуванням, складуванням та іншими матеріальними й нематеріальними операціями, що здійснюються над сировиною, матеріалами, напівфабрикатами, готовою продукцією в процесі перетину митного кордону, а також передачею, зберіганням і обробкою відповідної інформації [86, с. 357].

У митній логістиці об'єктом логістичного управління є матеріальний потік, який перетинає митний кордон, і супутні йому фінансовий та інформаційний потоки. Предметом митної логістики є діяльність, спрямована на оптимізацію процесів, пов'язаних із перетином матеріальним потоком митного кордону [135, с. 32].

Метою митної логістики є кількісне обґрунтування прийнятих рішень з управління матеріальним потоком, що перетинає митний кордон. Митна логістика щільно пов'язана з логістикою постачання та збуту. Проводячи аналогію з транспортною логістикою, можна визначити основні завдання митної логістики:

1) вибір умов поставки – ефективний вибір міжнародних умов поставки Incoterms 2000 на етапі укладання зовнішньоекономічного контракту в подальшому впливає на митну вартість товару і, як наслідок, на суму митних платежів;

2) вибір митного режиму – планування й детальний аналіз діяльності підприємства дозволяє вибрати відповідний митний режим для певного виду продукції або сировини. Наприклад, при купівлі великої партії товару надається знижка. Але попит на товар дуже коливається. У такому випадку

можна буде раціонально використовувати режим «митний склад» та проводити митне очищення певної кількості товару в міру необхідності, ніж використовувати режим «імпорт» і відразу оплатити всі митні платежі та збори. Це дозволить раціонально використовувати оборотні кошти підприємства;

3) вибір гарантії доставки товарів, що перебувають під митним контролем, – завдання тісно пов'язане з транспортною логістикою;

4) оптимізація процедури митного оформлення – це оптимізація тих процесів, які відбуваються в підрозділах митної служби та стосуються митного оформлення. Один із прикладів – це застосування «єдиного вікна» та вдосконалення процесу взаємодії суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності з митними органами;

5) вдосконалення процедури митного контролю – це також оптимізація тих процесів, що відбуваються в підрозділах митної служби та стосуються митного контролю. Прикладом може служити використання сучасних технічних засобів митного контролю та ранжування перевізників за так званими «списками» – перевірених перевізників;

6) митне очищення – сплата митних платежів і зборів, правильність їх розрахунків та попередній розрахунок для оцінки прогнозованої ціни товару;

7) розміщення й оптимізація функціонування вантажних митних комплексів, автотерміналів, митних ліцензійних складів і складів тимчасового зберігання – глобальна задача, що включає в себе багато локальних задач, вимагає інтеграції транспортної, митної та складської логістики. З розвитком може бути виділена в окремий напрямок;

8) аутсорсингові технології у митній справі – прийняття рішення щодо виконання підприємством певних функцій: самостійно або через посередника. Вирішення цього завдання залежить від специфіки вантажів, їх номенклатури й обороту;

9) вибір посередника в митній справі – розробка критеріїв щодо вибору посередника повинна ґрунтуватися на особливостях діяльності підприємства

та матеріально-технічних можливостей;

10) інформаційне забезпечення митної діяльності – задача, що тісно пов'язана з рухом інформаційних потоків: між суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності та митними органами, а також між самими митними органами [135, с. 41].

Це вибір програмного забезпечення для роботи як всередині підрозділів митної служби, так і за її межами, впровадження *«Електронної митниці»* як на глобальному, так і ні місцевому рівнях тощо. Для вирішення завдань митної логістики можуть бути задіяні підрозділи митної служби та суб'єкти ЗЕД [10, с.19].

Завдання митної логістики можна класифікувати за різними критеріями. За територіальним критерієм завдання митної логістики можна розділити на ті, які вирішуються на території держави, на кордоні й на території іноземних держав. За характером виконання завдання поділяються на ті, що можуть бути вирішені заздалегідь, і ті, що вирішуються оперативно, в момент настання проблеми. За впливом на інших суб'єктів ЗЕД завдання митної логістики можна розділити на локальні та глобальні. Локальні – для конкретного товару, поставки, суб'єкта ЗЕД. Глобальні – рішення яких буде впливати не тільки на даного суб'єкта ЗЕД, а й на інших [135, с. 53].

Розглянемо тенденції розвитку методів митно-логістичних механізмів. *Електронне декларування* почало використовуватися з 2005 року. Тоді митні органи застосовували його для виконання стандартних митних операцій з декларацією. Однак ця система складалася з двох абсолютно незалежних підсистем: для митного органу та декларанта. Недоліками цієї системи були: підвищена трудомісткість посадових осіб митних органів, необхідність надання великої кількості документів у паперовому вигляді, неможливість використовувати декларантам інших програмних забезпечень, крім запропонованих тощо [61].

Потреба в якісних послугах у митній сфері формується у зв'язку з тим, що процедури, пов'язані з отриманням права на використання одного з

передбачених законодавством митних режимів, а також їх дотримання вимагають високої кваліфікації фахівців, які здійснюють зовнішньоторговельні операції. Як правило, в разі відсутності у структурі компанії спеціалізованого підрозділу учасники зовнішньоекономічної діяльності зацікавлені у вирішенні цих питань за участю третьої сторони. Така участь забезпечується залученням послуг компаній, зайнятих у митній сфері. Найбільш затребуваними є послуги митного представника, за допомогою яких оформляється до 50 % декларацій на товари. Взаємодія учасників ЗЕД із професійними посередниками в митній сфері традиційно здійснюється за допомогою аутсорсингу [45].

Поняття *аутсорсингу* було введено в бізнес-практику тільки наприкінці 80-х рр. ХХ століття, при цьому рядом дослідників аутсорсинг часто подається як феномен ХХ століття та найважливіше відкриття в підприємницької діяльності [26, с. 24-32].

Концептуальні засади застосування аутсорсингу як принципу стратегії управління були вперше застосовані у практичній роботі компанією Electronic Data System 1963 року відносно використання інформаційних технологій. Серйозні наукові дослідження аутсорсингу були розпочаті лише у 80-90 рр. ХХ століття. У цей час вченими та практикаками публікувалися дослідні роботи, присвячені різним аспектам аутсорсингу в діяльності компаній, у яких проводилося моделювання процесів впровадження аутсорсингу, покликане визначити оптимальну стратегію взаємодії аутсорсера та замовника. Починаючи з цього часу, термін «аутсорсинг» отримав велике поширення як в науковій літературі, так і в лексиконі практичних працівників різноманітних компаній з промислово розвинених країн [36; 62; 72; 99].

Ряд дослідників позначають терміном «*аутсорсинг*» процес залучення зовнішніх ресурсів, так, наприклад, канадський вчений Г. Кассіді вводить поняття «*contracting out*», визначаючи аутсорсинг як передачу контракту зовнішнім виконавцям [170].

Термін «аутсорсинг» не застосовується в нормативно-правових актах, які регламентують діяльність щодо здійснення митного оформлення та контролю, разом з тим митне законодавство передбачає можливість передачі сторонньому виконавцю функцій, виконання яких є обов'язковим для імпортера або експортера. Такими виконавцями є *митний представник* – уповноважений економічний оператор, митний перевізник, а також власники митного складу та СТЗ, діяльність яких чітко регламентована чинним законодавством. Правовідносини між товаровласником і професійними митними посередниками являють собою аутсорсинг бізнес-процесів, що дозволяє аналізувати їх взаємини з точки зору аутсорсингу. Аутсорсинг послуг у митній сфері – специфічний різновид аутсорсингу, що має важливі відмінності від вивченого в сучасній науковій літературі процесу взаємодії аутсорсера та замовника. Стандартним підходом є передача на аутсорсинг добре вивчених процесів, здійснення яких сторонньою організацією може характеризуватися меншими витратами за рахунок ефекту масштабу, професіоналізму виконавців і можливості консолідації заявок різних замовників. Рішення про передачу приймається компанією за результатами розрахунків, що дозволяють оцінити вигідність такого методу організації своєї діяльності [82; 129].

Особливістю *аутсорсингу послуг у митній сфері* є той факт, що компанія, яка вперше здійснює зовнішньоторговельну операцію, змушена залучати сторонніх виконавців через нездатність провести митне оформлення силами власних фахівців. Якщо учасник ЗЕД здійснює типові експортно-імпортні поставки, він по закінченні певного часу може прийняти рішення відмовитися від використання аутсорсингу на користь здійснення всіх митних операцій своїми силами. При цьому великі фірми, що регулярно постачають великі обсяги товарів у ході своєї зовнішньоторговельної діяльності, згодом знову звертаються до аутсорсингу послуг у митній сфері, приймаючи рішення про його застосування на підставі розрахунків економічної ефективності взаємодії з компанією-аутсорсером [195, с. 59-63].

Митні органи передають частину своїх повноважень митної та навколомитної інфраструктур. У зв'язку з цим можна говорити про *митний аутсорсинг*. Звідси й нові підвищені вимоги до постачальників логістичних послуг в міжнародній торгівлі, які тепер вже не просто доставляють будь-який вантаж з країни продавця-експортера в країну покупця-імпортера, а й об'єднують інформаційні та документаційні потоки з клієнтом і третіми сторонами в єдине логістичне рішення. Говорячи про суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності, слід зазначити, що, у кінцевому підсумку, кожен з них переслідує свої економічні інтереси. У зв'язку з цим основна мета логістичного підходу у сфері зовнішньої торгівлі трансформується в різні кінцеві цілі конкретних суб'єктів ЗЕД [149].

Цей механізм дозволяє:

- 1) скоротити учасникам зовнішньої торгівлі транспортні, часові та фінансові витрати (немає необхідності витрачати час на заповнення документів на кордоні);
- 2) підвищити пропускну здатність українських пунктів пропуску, які знаходяться на зовнішньому кордоні Митного союзу;
- 3) прискорити проведення митних операцій (інспектору не потрібно вводити дані вручну, що виключає помилки);
- 4) підвищити ефективність митного контролю (оскільки можна вибрати об'єкт перевірки ще до того, як транспортний засіб прибуде в пункт пропуску) [149, с. 154-155].

Доцільною є передача митним представникам технічних робіт зі здійснення митного оформлення товарів і транспортних засобів, тоді як вибір найефективнішого варіанта декларування є прерогативою компанії-замовника. Подібну організацію взаємодії між учасником ЗЕД та професійним митним посередником можна визначити як *керований аутсорсинг* [98].

Керований аутсорсинг митно-логістичних послуг «є механізм оптимізації діяльності учасника ЗЕД, спрямований на скорочення витрат на

проходження всіх митних формальностей під час переміщення товарів через митні кордони за рахунок залучення для виконання технічних функцій професійних митних посередників і концентрації власних зусиль на вирішенні завдань стратегічного управління процесами руху товару...» [149, с. 65].

При оцінці економічної ефективності зовнішньоторговельної угоди, яка оформлюється власними силами або за допомогою митних посередників, необхідно врахувати не тільки фінансові витрати, але й нематеріальні фактори, що сприяють прискоренню проходження всіх митних формальностей. До таких факторів можна віднести репутацію митного представника, його професійні знання та досвід, а також внесене на рахунки митних органів забезпечення сплати митних платежів, що підвищує ймовірність незастосування відносно ввезених товарів процедури митного огляду. Митний представник, беручись за оформлення товару, що переміщується цією фірмою, тим самим дає їй «перепустку» до сфери зовнішньоекономічної діяльності, ручається за її надійність і стійкість [155].

З 2012 року всі українські компанії, які здійснюють зовнішню торгівлю, зобов'язані подавати декларацію на товар до митного органу в електронному вигляді [123].

Компанії, які застосовують митну логістику, повинні враховувати особливості національної зовнішньоторговельної політики країн, що задіяні в міжнародній логістичній системі, й особливості їх міжнародної торговельної політики [119].

Митна логістика на практиці реалізується у вигляді системи обслуговування учасників зовнішньоекономічної діяльності протягом усього періоду поставки товарів від експортера імпортеру [29].

Для уточнення поняття *«управління митно-логістичним обслуговуванням»* розглянемо трактування поняття *«управління»*.

Відомий представник класичної школи управління А. Файоль розглядав управління як процес керування, а саме: «керувати означає

передбачати, організувати, розпоряджатися, координувати й контролювати» [180].

У світовій практиці господарювання найпоширенішим є використання поділу бізнес-процесів на основні, допоміжні та процеси управління й розвитку.

Так, «основні бізнес-процеси зорієнтовані на виробництво товарів або надання послуг, вони є ключовими об'єктами створення підприємства та забезпечення й отримання очікуваного результату господарської діяльності.

Допоміжні бізнес-процеси призначені для забезпечення основних процесів, вони орієнтовані на підтримку їхніх специфічних характеристик.

Під процесами управління розуміють процеси, що охоплюють увесь комплекс функцій управління на рівні бізнес-процесу та підприємства в цілому. До бізнес-процесів розвитку відносять процеси вдосконалення виготовлення товару (надання послуг), процеси розвитку технологій, модифікації обладнання, а також інноваційні процеси» [20; 133].

Вітчизняні науковці Л. Батченко й М. Ковальова [8], вважають, що «*управління* – це цілеспрямований вплив апарату управління суб'єкта господарювання на трудовий колектив для досягнення поставленої мети. Управління як процес або функція може відбуватися лише за допомогою спеціального апарату, що відповідає за збереження, цільове використання ресурсів, здійснює контроль за роботою виконавців відносно виконання програми бізнес-плану та господарських операцій технологічного процесу підприємницької діяльності. Виробничий процес є об'єктом, а апарат управління – суб'єктом управління» [8, с. 5-17].

Управління логістичними системами відбувається так званими логістичними процесами, які діють як процеси перетворення стану системи в залежності від об'єкту (час, місце, склад, кількісні та якісні характеристики) [187].

Здійснення митно-логістичної діяльності передбачає певну формалізацію роботи, результатом якої стає виділення різнорівневих систем.

Системний підхід до організації митно-логістичної діяльності наразі залишається маловивченим, при цьому нечисленними вченими, які займалися подібними дослідженнями, структурна ієрархія митного простору оцінюється по-різному. Наприклад, В. Н. Стаханов й В.В. Стаханов у своїй роботі «Митна логістика» виділили п'ять окремих рівнів митно-логістичних систем, у межах яких відбувається реалізація діючих режимів митної переробки зовнішньоторговельних вантажів. У цій класифікації автори розглядали тільки систему митних органів, розділяючи її на мета-, мега-, макро-, мезо- та макрорівні [135].

Однак подібний підхід видається недостатньо широким, оскільки, для успішної організації зовнішньоторговельної діяльності необхідна інтеграція підприємств, які здійснюють експортно-імпорتنі операції, митних органів і професійних митних посередників в єдину митно-логістичну систему.

Митно-логістична система являє собою складноструктуровану, організаційно цілісну економічну систему, що включає в себе послідовність ланок, тісно пов'язаних між собою в єдиному процесі управління зовнішньоторговельними товаропотоками. При цьому в даній системі всі окремі елементи розрізняються як за цілями, так і за характером діяльності. Функціонування цих систем забезпечує гармонізацію різноспрямованих інтересів бізнесу, держави та регіонів [54; 148].

Економічним простором функціонування подібних систем є сфера митної діяльності, що характеризується складністю організації та неоднорідністю складу.

Термін «*Інтеграція*» (від лат. *integrum* – ціле, лат. *integratio* – відновлення) поєднання, взаємопроникнення. «Інтеграція – це процес об'єднання будь-яких елементів (частин) в одне ціле. Процес взаємозближення й утворення взаємозв'язків» [13].

У своїх роботах А. А. Пилипенко, І. В. Ярошенко сформулювали визначення *інтегровані структури (ІС)*, «нівелюючи юридично оформлену залежність між зобов'язаннями учасників, як об'єднання економічних

суб'єктів, здійснене на засадах поглиблення їх взаємодії та розвитку зв'язків між ними зі створенням юридичної особи, яка не відповідає за зобов'язаннями економічних суб'єктів, що входять до її складу (якщо не передбачене інше)» [112].

Належної уваги заслуговує визначення, запропоноване О. М. Ніфатової. На її думку, «*інтегровані структури бізнесу (ІСБ)* доцільно розглядати в площині трьох проекцій – правовій, економічній та організаційній, з акцентом на існуванні ринкових рушійних сил (драйверів інтеграції), які є потужними стимулами для об'єднання бізнес-одиниць» [100, с. 36].

Таким чином, стає можливим сформулювати наступне визначення цього поняття з урахуванням особливостей об'єкта управління (митно-логістичне обслуговування) та інтеграції: *управління інтегрованими процесами митно-логістичного обслуговування* – це цілеспрямований процес об'єднання, планування, організації, мотивації, аналізу та контролю дій, пов'язаних зі створенням, впровадженням та розвитком митно-логістичних послуг у митній сфері.

Вищезазначене визначення дає можливість відобразити всі функції самого процесу управління, а також висвітлює мету та необхідність управління інтегрованими процесами митно-логістичного обслуговування.

1.2. Роль і значення митно-логістичного обслуговування як інструмента підвищення ефективності зовнішньоекономічної діяльності

В умовах глобалізації економіки та інтеграційних процесів на міжнародних ринках відбувається помітне збільшення значущості зовнішньоекономічної діяльності України. Середньорічна активність учасників ЗЕД становить трохи більше 4 млн митних декларацій на рік. Разом з тим вступ України до Світової організації торгівлі веде до збільшення числа учасників ЗЕД та їх активності [54; 83; 143; 153].

Розвиток зовнішньоекономічної діяльності значною мірою залежить від загального рівня ефективності логістичної діяльності країни. Поширеним інструментом порівняльного аналізу цього рівня є інтегральний показник ефективності – Logistics Performance Index (LPI), який використовується Світовим банком. Основними складовими елементами цього показника є:

- якість обслуговування й компетенції у сфері логістики (logistics competence),
- рівень митного обслуговування (customs),
- стан інфраструктури (infrastructure),
- системи відстеження та переміщення вантажів (tracking & tracing),
- організація міжнародних перевезень (international shipments),
- своєчасність доставки товарів (timeliness) [104].

На сьогоднішній день рівень митного обслуговування чинить найбільш позитивний вплив на загальний рівень ефективності логістичної діяльності, що в першу чергу проявляється саме в покращенні умов здійснення зовнішньоекономічної діяльності. Значимість розвитку митного обслуговування підкреслюється в сучасних вітчизняних та закордонних наукових працях і нормативних актах. У міжнародній науці та практиці відзначається, що забезпечення сталого економічного зростання країни є одним з важливих функціональних імперативів діяльності митних органів будь-якої держави. У документі Світової організації торгівлі Всесвітньої митної організації (далі – СОТ) Митниця у XXI столітті: митниця – це засіб посилення росту й розвитку шляхом спрощення процедур торгівлі та безпеки кордонів; «глобальна місія інституту митниці визначено як розвиток і застосування інтегрованого комплексу заходів і процедур, що забезпечують підвищення захисту і безпеки, ефективну підтримку торгівлі, збір доходів до державних бюджетів [151 с. 5].

Митні платежі є невід'ємною частиною бюджету України. За даними Міністерства фінансів Державна митна служба в останні роки забезпечує близько 40 % надходжень доходної частини бюджету [52].

Відомча структура доходів бюджету України в 2015-2019 роках представлена на рисунку 1.1.

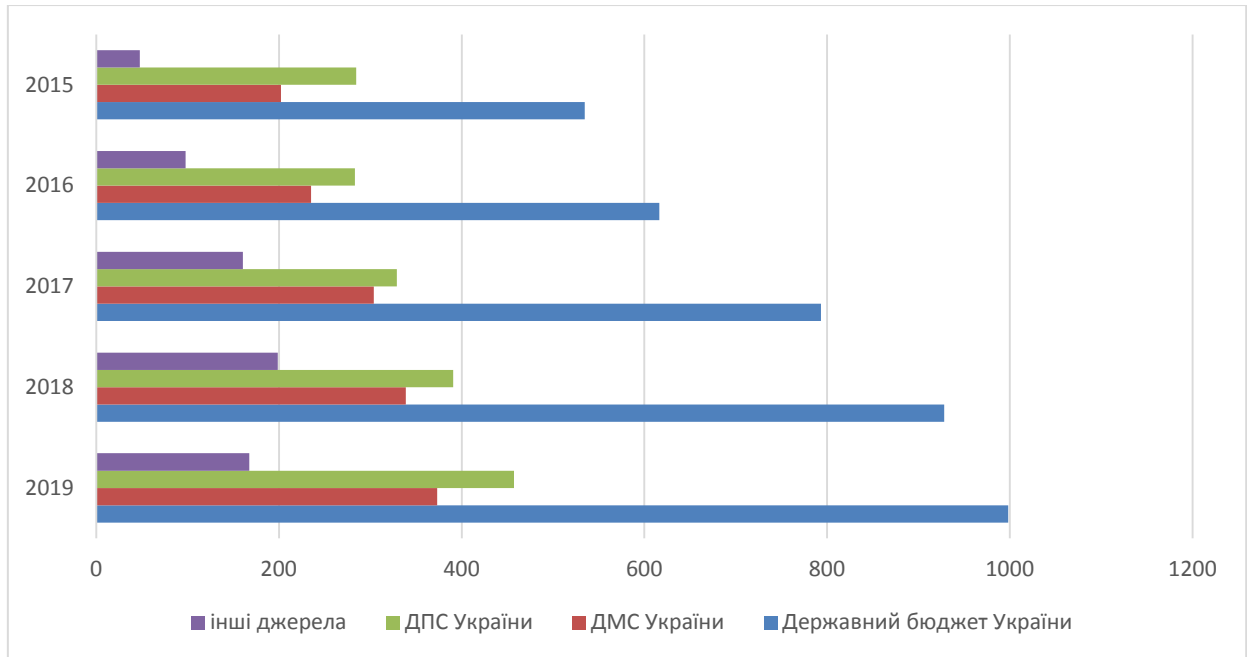


Рис. 1.1. Відомча структура доходів бюджету України у 2015–2019 рр.
(за даними Міністерства фінансів України, млрд. грн)

Джерело: [51, с. 24].

Сума митних платежів для збору доходів в бюджет України 2015 року за результатами роботи Державної митної служби України становить 202,3 млрд гривень. По митним платежам за 2016 рік до загального державного бюджету України надійшло 235,3 млрд грн, що на 33,0 млрд грн, або на 16,3% більше 2015 року.

За 2017 рік ДМС України здійснено платежів до загального державного бюджету України у розмірі 303,8 млрд грн, що на 68,5 млрд грн, або на 29,1% більше попереднього року.

Надходження від митних операцій за 2018 рік до загального державного бюджету України надійшло 338,8 млрд грн, що на 35,0 млрд грн, або на 11,5% більше 2017 року.

У 2019 рік до загального державного бюджету ДМС України було перераховано 373,3 млрд грн, що на 34,5 млрд грн, або на 10,2% більше 2018 року [51].

Зростання митними органами показників є характерною рисою здійснення збору митних платежів упродовж декількох останніх років, що є показником підвищення інтересу до імпорто-експортних операцій. Динаміка планових і фактичних показників зі збору митних платежів за останні роки представлена на рисунку 1.2.

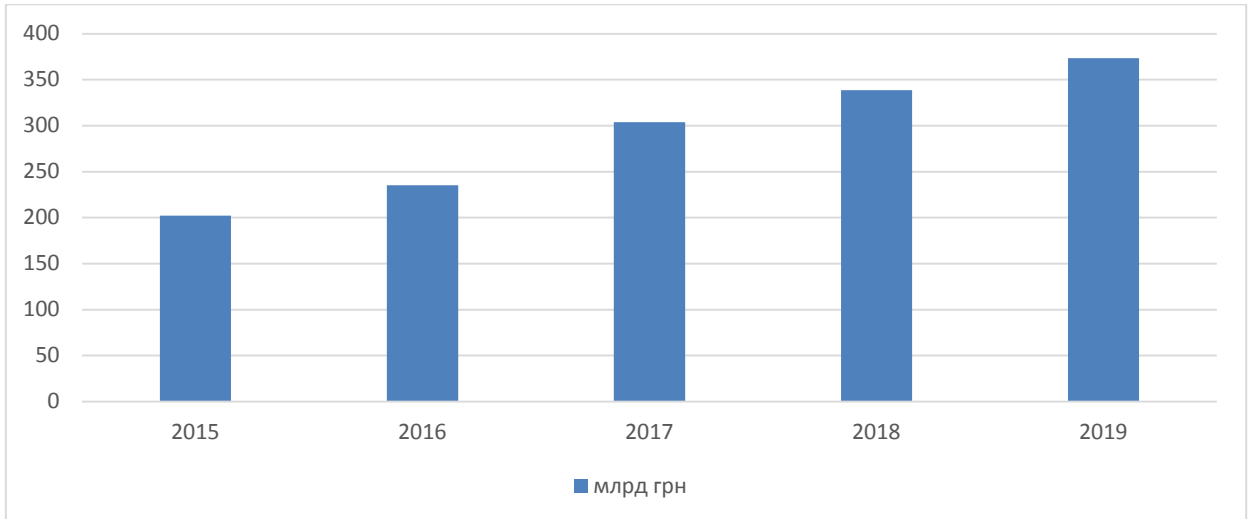


Рис. 1.2. Динаміка збору митних платежів за 2015-2019 г.
(за даними ДМС України)

Узагальнено автором: [51; 52].

Разом з тим необхідно відзначити, що наразі від ефективності діяльності митних органів може залежати не тільки поповнення бюджету України, а й рівень розвитку зовнішньоекономічної діяльності. Розвиток митного обслуговування дуже впливає на можливість досягнення ринкового успіху імпортованих або експортованих товарів. За відсутності сучасного митного обслуговування, особливо у разі тривалого митного оформлення або неналежного зберігання, товар може повністю або частково втратити свою споживчу цінність, стати неконкурентоспроможним і в результаті виявитися відкинутим покупцем [107; 147].

Розвиток митного обслуговування як комплексної системи дозволить учаснику ЗЕД самостійно вибирати оптимальний для нього варіант організації переміщення товарів або транспортних засобів через митний кордон, визначати вид митної декларації, що подається, застосовувати

технології електронного декларування та віддаленого випуску, що забезпечить скорочення сукупних тимчасових і фінансових витрат в процесі здійснення експортно-імпортних операцій.

Необхідно відзначити той факт, що вибір напрямку розвитку митного обслуговування багато в чому визначається митною політикою держави [12]. Митна політика, що є складовою частиною внутрішньої та зовнішньої політики держави, визначає основні цілі, завдання та функції митної справи в Україні [152].

Згідно зі Стратегією митної служби України до 2020 року під митною політикою України розуміється державна політика в галузі митної справи, що включає систему заходів, здійснюваних митною службою України з метою ефективної реалізації покладених на неї функцій і вирішення поставлених перед нею завдань у сфері зовнішньоекономічної діяльності [136].

У роботах сучасних закордонних вчених, які займаються питаннями розвитку митного обслуговування та його значення в організації зовнішньоекономічної діяльності, вказується таке важливе завдання митного обслуговування, як «спрощення та гармонізація процедур міжнародної торгівлі». При цьому під процедурами міжнародної торгівлі розуміється «діяльність, методи та формальності, пов'язані зі збором, поданням, передачею й обробкою даних, необхідних для переміщення товарів в міжнародній торгівлі» [35; 173; 191; 201; 209]. Слід зазначити, що спрощення процедур торгівлі охоплює також вдосконалення транспортної інфраструктури, зменшення корупції, зниження митних тарифів, усунення нетарифних бар'єрів у торгівлі. Головною метою сприяння зовнішній торгівлі є поліпшення загального торговельного середовища та скорочення торговельних витрат.

Удосконалення процедур митного обслуговування має важливе значення, оскільки приводить до зменшення фінансових витрат учасників зовнішньоекономічної діяльності та скорочення витрат часу в міжнародній торгівлі. Розвиток митного обслуговування за рахунок реформування роботи

митних органів та вдосконалення навколомитної інфраструктури приводить до підвищення конкурентоспроможності підприємств і окремих галузей економіки на зовнішніх ринках. На думку ряду західних учених, тимчасові витрати підприємств, які здійснюють зовнішньоекономічну діяльність, є значимим чинником, вдосконалення якого може надати компанії порівняльну перевагу відносно конкурентів [201].

Спрощення процедур митного обслуговування разом із розвитком сучасної логістичної інфраструктури забезпечує можливість використання поставок just-in-time (точно в термін) у процесі зовнішньоекономічної діяльності, чого сьогодні так потребує міжнародний бізнес. Було підраховано, що кожен день затримки під час доставки призводить до збільшення собівартості товарів, що випускаються, приблизно на 0,8 %. Згідно з даними Організації економічного співробітництва та розвитку (ОЕСР), скорочення транзакційних витрат у процесі зовнішньоекономічної діяльності на 1 % забезпечить загальносвітовий прибуток рівний 43 млрд доларів [206]. При цьому вплив рівня витрат на рівень імпорту й експорту окремо взятої країни також досить великий. Так, згідно з нещодавнім дослідженням, опублікованим в міжнародному журналі міжнародної торгівлі та економічного розвитку, скорочення витрат, пов'язаних зі здійсненням імпорту (експорту), на 10 % призводить до збільшення імпорту (експорту) приблизно на 5 % [210].

У дослідженнях, проведених ОЕСР, відзначається, що митні й адміністративні процедури чинять істотний вплив на міжнародну торгівлю. У ряді робіт підкреслюється, що для країн, які розвиваються, основною перешкодою на шляху до збільшення обсягів товарообігу в торгівлі з іншими країнами стають саме обтяжливі митні й адміністративні процедури [206].

Багато країн, які розвиваються, приділяють серйозну увагу реформуванню процесу митного адміністрування з метою спрощення процедур і сприяння міжнародній торгівлі. Ці ініціативи підтримуються і на рівні міжнародних організацій. Так, ряд важливих ініціатив щодо спрощення

митних процедур був прийнятий Всесвітньою митною організацією. Серед інших були сформульовані рекомендації щодо вдосконалення митних процедур. Ці рекомендації є частиною прийнятої СОТ міжнародної Конвенції «Про спрощення та гармонізацію митних процедур», відомої як Переглянута Кіотська конвенція [209].

Переглянута Кіотська конвенція є основною митної конвенції у сфері спрощення процедур торгівлі. Вона була розроблена Всесвітньою митною організацією та набула чинності 3 лютого 2006 року. Ця конвенція є новою редакцією Міжнародної конвенції про спрощення та гармонізацію митних процедур (Кіотської Конвенції), прийнятої в 1973–1974 рр. Переглянута Кіотська конвенція спрямована на спрощення торгівлі шляхом гармонізації та спрощення митних процедур і правил. У зв'язку з цим Конвенція містить стандарти і практичні рекомендації в частині сучасних митних процедур і методик [209].

Необхідно зазначити, що концепція сприяння торгівлі лежить в основі численних ініціатив на рівні міжнародних організацій і митних органів різних країн. Сприяння торгівлі є основним пунктом у процесі переговорів в рамках СОТ, часто згадується в програмах розвитку міжнародних ланцюгів поставок і є цільовою функцією багатьох програм модернізації митного обслуговування. Термін «сприяння торгівлі» часто використовується різними міжнародними організаціями, які прагнуть до вдосконалення взаємодії між державними органами й учасниками зовнішньоекономічної діяльності на національних кордонах. СОТ визначає сприяння торгівлі як «спрощення та гармонізацію процедур міжнародної торгівлі» [160].

Сприяння торгівлі є суттєвою особливістю багатьох програм модернізації митного обслуговування. Прикладами можуть служити Модернізований Митний кодекс Європейського Союзу поряд із прийнятою ЄС концепцією безпаперової торгівлі, угода асоціації держав Південно-Східної Азії (ASEAN) про розвиток систем «єдиного вікна» в міжнародній торгівлі, а також масштабні ІТ-проекти в Австралії, Новій Зеландії та інших

країнах [70, с. 24].

Хоча міжнародні організації, такі як СОТ і європейський економічний комітет Організації Об'єднаних Націй (ЄЕК ООН), розробили каталоги рекомендацій щодо спрощення процедур торгівлі, спрямованих на вдосконалення торгового й митного середовища, їх впровадження часто пов'язане з численними проблемами та труднощами. Вони можуть бути обумовлені наявністю суперечливих інтересів, інституційних обмежень і відсутністю знань [119].

При цьому у процесі здійснення зовнішньоекономічної діяльності можуть бути виділені окремі об'єкти контролю, до яких належать: збір виручки; безпека; екологія та здоров'я; захист прав споживачів; торговельна політика (табл. 1.1). У більшості країн значна частка операцій з контролю цих елементів управління виконується митними органами або під митним контролем [124].

Таблиця 1.1

Основні напрямки митного контролю

Напрямки контролю	Контрольні функції
Збір виручки	Стягнення митних зборів, акцизів та інших непрямих податків; валютний та фінансовий контроль
Безпека	Боротьба з контрабандою; митне обстеження й огляд; контроль за переміщенням небезпечних вантажів; імміграційні та візові формальності; експортний контроль
Екологія та здоров'я	Фітосанітарний, ветеринарний і санітарно-епідеміологічний контроль; охорона здоров'я; захист довкілля
Захист прав споживачів	Перевірка відповідності товарів існуючим стандартам; маркування; тестування товарів
Торговельна політика	Квотування; нетарифні заходи обмеження; підтримуючі режими та процедури

Джерело: [56; 90].

У кінцевому підсумку митний контроль спрямований на реалізацію митної політики держави. В умовах глобалізації економіки все більшого

значення для кожної держави набуває розвиток міжнародних торговельних зв'язків, що обумовлює зростання ролі митних органів у сприянні торгівлі.

Сприяння торгівлі покликане усунути або максимально скоротити витрати, супутні проведенню торговельних операцій. Прихильники спрощення процедур торгівлі стверджують, що його реалізація є вигідною і для підприємств-учасників зовнішньоекономічної діяльності, і для митних органів, може привести до зростання конкурентоспроможності бізнесу, підвищення ефективності управління та прискорення розвитку окремих галузей економіки й держави в цілому [73; 108, с. 7].

Наразі участь митних органів в організації зовнішньоекономічної діяльності різних країн нерівно значна. Ефективність діяльності митних органів обернено пропорційна кількості заповнюваних документів, тимчасових і фінансових витрат учасників ЗЕД.

Простота ведення міжнародної торгівлі є важливим елементом інтегрального індексу ведення бізнесу (doing business), що розраховується Всесвітнім банком (табл. 1.2).

У розвинених країнах митне оформлення експортно-імпортних операцій вимагає заповнення невеликої кількості документів і здійснюється з мінімальними фінансовими й тимчасовими витратами. Україна за цими показниками значно відстає від лідерів, що вимагає детального вивчення існуючого закордонного досвіду організації митного обслуговування зовнішньоекономічної діяльності.

Організація митного обслуговування в Сінгапурі, що посідає впродовж декількох останніх років 1-е місце в рейтингу Світового банку за показником «Міжнародна торгівля», заснована на ідеї максимального спрощення та впорядкування митних вимог з метою поліпшення ситуації в зовнішній торгівлі країни й надання Сінгапуру статусу світового торговельного центру.

Таблиця 1.2

**Рейтинг Світового банку
за показником «Міжнародна торгівля», 2018 рік***

Країна	Місце в рейтингу	Необхідна кількість документів, шт.		Тимчасові витрати, дні		Фінансові витрати на дотримання митних формальностей, дол. / контейнер	
		експорт	імпорт	експорт	імпорт	експорт	імпорт
Сінгапур	1	3	3	6	4	460	440
Гонконг, Китай	2	3	3	6	5	590	565
Республіка Корея	3	3	3	8	7	670	695
Швеція	4	3	3	9	6	725	735
Ірландія	5	2	2	8	9	1160	1121
Естонія	6	3	4	6	5	765	795
Данія	7	4	3	6	5	795	745
Об'єднані Арабські Емірати	8	3	5	7	7	665	625
Панама	9	3	3	10	9	665	1030
Франція	10	2	2	10	11	1335	1445
Нідерланди	13	4	4	7	6	915	975
Сполучене Королівство Великої Британії та Північної Ірландії	15	4	4	8	6	1005	1050
Сполучені Штати Америки	16	3	5	6	5,4	1224	1289
Німеччина	18	4	4	9	7	1015	1050
Японія	20	3	5	11	11	829,3	1021,3
Україна	98	10	15	21	24	823	800

*Складено за матеріалами офіційного сайту Світового банку (URL: www.doingbusiness.org) [104].

Організація митного обслуговування в Сінгапурі, що посідає впродовж декількох останніх років 1-е місце в рейтингу Світового банку за показником «Міжнародна торгівля», заснована на ідеї максимального спрощення та впорядкування митних вимог з метою поліпшення ситуації в зовнішній торгівлі країни й надання Сінгапуру статусу світового торговельного центру.

Основна ідея проведеної в Сінгапурі модернізації митної служби зводиться до надання підзвітних учасникам ЗЕД митних послуг. Постійне вдосконалення митного обслуговування забезпечується державною підтримкою й інвестиціями в розвиток митної служби.

Сінгапурська митна служба ефективно використовує систему управління ризиками, що дозволяє значно знизити витрати на організацію митного контролю. Прискоренню та спрощенню процесу митного оформлення сприяє застосування загальнонаціональної системи електронного документообігу TradeNet. Ця система обслуговує торговельне співтовариство Сінгапуру з 1989 року. На сьогоднішній день 100 % декларацій у Сінгапурі подається й обробляється в електронному вигляді за допомогою систем TradeNet і TradeXchange.

Через систему TradeNet за рік проходить близько 9 мільйонів заявок щодо зовнішньоторговельних операцій, 90 % з них обробляються протягом 10 хвилин. Система обслуговує подачу декларацій на імпорт, експорт і транзитний рух товарів. При цьому розробка систем TradeXchange і TradeNet здійснювалася не офіційними органами Сінгапуру, а приватною компанією CrimsonLogic Pte Ltd, яка продовжує спільно з регуляторними органами експлуатацію цих систем. Така змішана форма діяльності, з одного боку, дозволяє Митній службі Сінгапуру скористатися наявними можливостями та знаннями підприємства, що спеціалізується у сфері інформаційних технологій, для створення й експлуатації цих систем, а також, з іншого боку, дає компанії CrimsonLogic можливість відшкодувати свої капіталовкладення та експлуатаційні витрати за рахунок зборів за оформлення, що стягуються з користувачів [130].

Особливістю організації митного обслуговування в США, на відміну від більшості держав, є застосування принципу добровільного дотримання закону всіма учасниками ЗЕД за умови, що їм надана повна інформація та всі необхідні можливості. При цьому, щоб домогтися добровільного дотримання закону учасниками зовнішньоекономічної діяльності, митна служба повинна,

як і будь-яка інша сервісна індустрія, забезпечити максимально високий рівень якості надання своїх послуг.

Митні органи США виконують також фіскальну та правоохоронну функцію, що не дозволяє пересічному учаснику ЗЕД сприймати діяльність митної служби як традиційну послугу. Фактично взаємодія між митною службою США й учасниками ЗЕД можна розглядати швидше як опосередковану послугу забезпечення зовнішньоторговельної діяльності, що надається державою бізнесу й оплачується за допомогою мит і зборів [145; 207].

Важливою особливістю американського досвіду в організації митного обслуговування зовнішньоекономічної діяльності є застосування митних послуг в умовах високої технологічності митної служби на базі автоматизованої системи ACS (Automation Commercial System). Митна та прикордонна служба США (US Customs and Border Protection, скорочено СВР) є найбільшою та комплексною структурою Департаменту внутрішньої безпеки США (US Department of Homeland Security, DHS). Митна служба США офіційно нараховує понад 60 тис. співробітників.

Згідно з офіційними даними митної та прикордонної служби США [216], щодня ними приймається 1,3-1,4 млн. імпорتنих декларацій, забезпечується митне оформлення 70 тис. контейнерів, що надходять морським або наземним шляхом, пропускається понад 300 тис. приватних транспортних засобів, проводиться митний контроль відносно 1 млн фізичних осіб, які перетинають кордон. Ефективну роботу митної служби США забезпечує застосування автоматизованої системи ACS, до числа користувачів якої крім співробітників митниці США належить приблизно 1200 професійних митних посередників, близько 40 національних експедиторських агентств, більше 10 тис. великих учасників зовнішньоторговельної діяльності, а також співробітники митних служб 4 іноземних держав.

З моменту впровадження автоматизованої системи суттєво зроста

кількість оформлюваних товарів без збільшення чисельності митної служби. На сьогоднішній день митна служба США має одну з найбільш ефективних систем автоматизованого митного обслуговування, за допомогою якої оформляється близько 100 % митних декларацій на імпорتنі вантажі. Використання автоматизованої системи дозволяє скоротити трудомісткість з виконання рутинних функцій митного оформлення як для співробітників митниці, так і для учасників ЗЕД або залучених ними посередників, що дає можливість найбільш ефективного митного обслуговування окремих зовнішньоторговельних операцій, з урахуванням особливостей переміщення окремих товарів, взаємовідносин з країнами-одержувачами/відправниками, а також вимог експортерів та імпортерів. Все це дозволяє охарактеризувати роботу митної служби США як клієнторієнтовану сервісну діяльність [105; 192].

В Європейському Союзі митне законодавство з регулювання митного обслуговування покликане забезпечити митне оформлення зовнішньоекономічної діяльності з мінімальними для учасників ЗЕД витратами. Так, вартість митного обслуговування не повинна перевищувати витрати на утримання митної служби. Однак у деяких випадках допускається стягнення митними органами держав – членів ЄС митних зборів як плати за додаткові послуги, що надаються за запитом декларантів [29; 47; 49; 58; 199].

За результатами проведеного вченими дослідження особливостей формування митних послуг у зовнішньоекономічній діяльності в країнах Європейського Союзу можна зробити висновок про те, що кожна країна ЄС має свої специфічні особливості при формуванні митного сервісу [84]. Спільними ж рисами є максимальне використання електронного документообігу, а також значний обсяг послуг, що надаються приватними провайдерами. Так, однією з особливостей митного обслуговування в ЄС є проведення приватними компаніями передвідвантажувальної інспекції, що є послугою особливого призначення, яка надається одночасно митним органам

і учасникам зовнішньоекономічної діяльності [10; 25].

Митне обслуговування в КНР може бути представлено трьома основними групами послуг:

- звичайні послуги, що надаються митними органами: оформлення митної документації щодо експортно-імпортних операцій, розрахунок митних платежів, організація транспортування товарів через митний кордон;

- додаткові послуги, що надаються митними органами й іншими уповноваженими відомствами: організація прискореного та спрощеного проходження митних формальностей, видача ліцензій на експорт або імпорт, оформлення документів ветеринарного, санітарного й інших видів контролю, надання консультацій і видача довідок;

- послуги, що надаються приватними компаніями: представлення замовника у процесі митного оформлення, консультаційні послуги, страхування, допомога в розрахунку митних платежів, організація переміщення товарів різними видами транспорту [139].

Японська митниця формує та здійснює справедливу політику збору податків і митних платежів для того, щоб допомогти національній економіці й забезпечити наповнюваність громадських фондів. Митниця Японії збирає значну кількість митних зборів і внутрішніх податків: приблизно 5,4 трлн ієн (близько 47 млрд доларів США) у 2019 році. Ця цифра становить приблизно 10 % від повного доходу держави, це вказує на те, що митниця є важливим податковим органом поряд з іншими відповідними органами, такими як міністерство державного оподаткування [106].

Митниця Японії застосовує процедуру митного оформлення, засновану на системі управління ризиками, вже більше 40 років. Поняття та статус «Уповноваженого економічного оператора» були запроваджені ще 2001 року. Спрощені митні процедури були введені для імпортерів, експортерів і складських операторів, які відповідали певним критеріям. Крім того, наразі розглядається можливість внесення змін у законодавство про уповноваженого економічного оператора з метою розширення обсягу

учасників і надання можливості послуговуватися пільгами іншим фірмам, які мають стосунок до міжнародної торгівлі (митним брокерам, експедиторам, транспортним компаніям).

Японська митниця також працює над створенням більш ефективних способів проходження митних процедур, що повністю використовують всі переваги сучасних інформаційних технологій. Як приклад можна навести систему NACCS3 (Японська автоматизована система митного оформлення), яка була введена в дію 1978 року та відіграє ключову роль у досягненні мінімальних термінів митного оформлення [73].

Щоб і надалі сприяти використанню інформаційних технологій, митниця Японії у співпраці з відповідними агентствами встановила новий інформаційний центр, що забезпечує роботу системи «Єдиного вікна». Система нового покоління була введена в експлуатацію в жовтні 2008 року [106].

Таким чином, розглянувши досвід різних країн, слід зазначити, що модернізація митної системи України є важливим завданням розвитку зовнішньоекономічної діяльності. Удосконалення митного обслуговування вимагає детального вивчення теоретичних засад і уточнення сформованого у вітчизняній науці понятійно-категоріального апарату митно-логістичних послуг.

1.3. Сутність і зміст комплексу інтегрованих логістичних послуг у митній сфері

Розвиток інтегрованих логістичних послуг у митній сфері багато в чому обумовлений одночасним впливом ряду факторів, серед яких необхідно відзначити збільшення обсягів зовнішньоекономічної діяльності, зміни в регулюючих правових актах, розвиток інтеграційних механізмів міжнародної торгівлі, а також зміну структури вітчизняної митної системи, що наразі включає в себе як митні органи, так і комерційні компанії, які здійснюють

посередницькі функції під час взаємодії учасників ЗЕД із митницею [7; 28; 45; 184].

Надання інтегрованих логістичних послуг у митній сфері – це вид бізнесу, що організовується спеціалізованими компаніями, які виступають як посередники щодо виконання допоміжних бізнес-процесів, пов'язаних з організацією ефективного руху товарів і вантажів через митний кордон до споживача [68; 126].

Споживачами інтегрованих логістичних послуг у митній сфері можуть бути як українські, так і закордонні компанії, які є учасниками ЗЕД. Серед вітчизняних експертів поширена така думка: українські компанії більшою мірою націлені на те, щоб заощадити на послугах і платежах, тоді як великі іноземні компанії зацікавлені в отриманні якісних і надійних послуг [110; 127; 137].

У ст. 12 Митного кодексу встановлені окремі категорії комерційних організацій, які беруть участь у митних правовідносинах і наділені особливим правовим статусом у таких правовідносинах – уповноважений економічний оператор [94]. Компанії, які працюють у митній сфері, надають учасникам ЗЕД комплекс послуг, склад основних елементів якого наведений на рисунку 1.3.

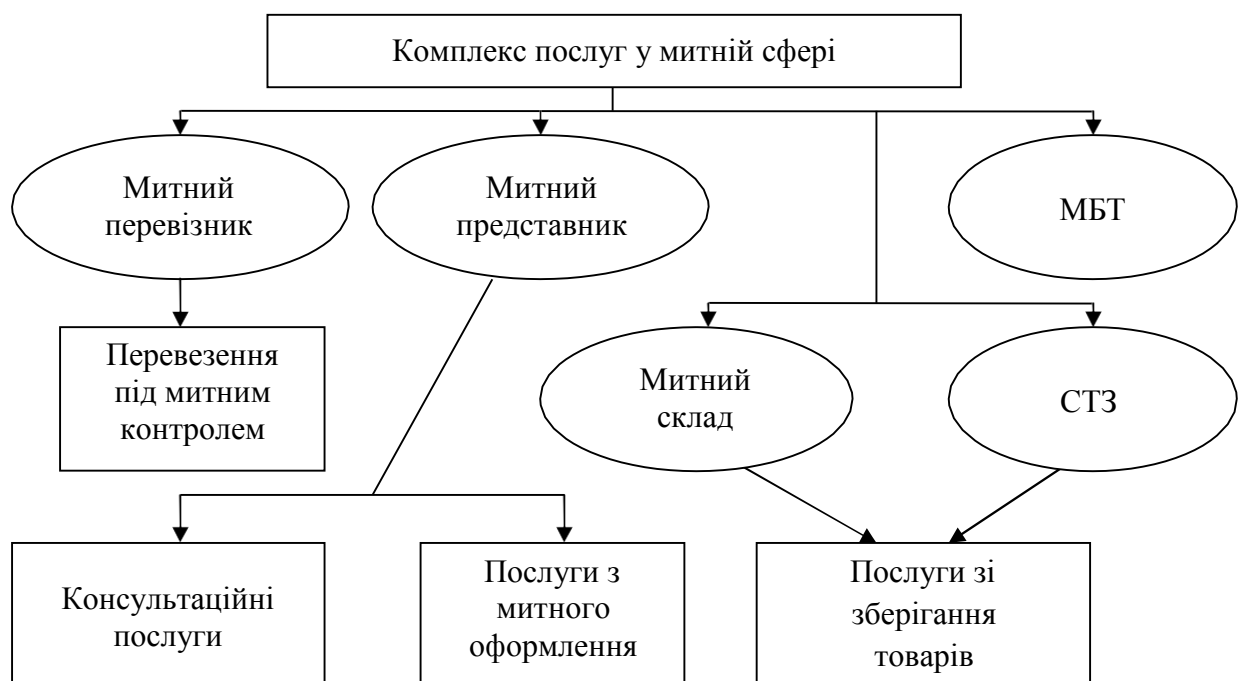


Рис. 1.3. Суб'єктно-функціональний комплекс послуг у митній сфері

Складено автором на основі: [28; 45; 47; 64; 67].

Таким чином, можна відзначити той факт, що митним законодавством закріплена можливість утворення п'яти груп юридичних осіб, які мають спеціальний правовий статус і право здійснювати діяльність у строго визначеній сфері. Митний орган – зобов'язаний вести відповідні національні реєстри кожної групи юридичних осіб та здійснювати їх періодичну публікацію, Комісія Митного союзу на підставі національних реєстрів формує зведений реєстр кожної групи [109].

Учасники ЗЕД найчастіше стикаються з необхідністю отримання послуг з митного оформлення, перевезення та зберігання товарів. Також досить поширені консультаційні послуги.

Найбільш затребуваними є логістичні послуги з митного оформлення, провайдером яких виступає митний представник. Перелік таких послуг включає підбір коду товару за класифікатором УКТ ЗЕД, визначення митної вартості товарів, що ввозяться або вивозяться, розрахунок митних зборів і податків, що підлягають сплаті, визначення митної процедури, декларування товарів, складання всієї супутньої документації, представлення інтересів учасника ЗЕД у митних органах. Крім цього, є великий попит на консультаційні послуги, що полягають в інформаційній підтримці клієнтів з різних питань митного супроводу зовнішньоторговельних операцій, перевірки точності заповнення всієї необхідної документації та допомозі у вирішенні спірних і конфліктних ситуацій згідно статті 21 МКУ [88].

У ході організації міжнародного руху товарів може виникати потреба в переміщенні або організації зберігання товарів, що перебувають під митним контролем. Митні перевізники надають учасникам ЗЕД логістичні послуги з перевезення вантажів, що перебувають під митним контролем, їх страхування, супроводу, а також реалізації процедури митного транзиту.

Організація зберігання товарів, які не пройшли митного оформлення й перебувають під митним контролем, здійснюється митними складами та СТЗ (склади тимчасового зберігання), що надають специфічний комплекс складських послуг [66; 68; 78; 120].

Важливим напрямком діяльності будь-якого підприємства – учасника ЗЕД виступає організація взаємодії з митницею. Великі фірми, що оперують великими обсягами експортно-імпортних операцій, як правило, мають у своєму складі спеціалізовані підрозділи, які здійснюють взаємодію з митними органами. Проте навіть такі компанії періодично вдаються до послуг професійних митних посередників. Таким чином, можна стверджувати, що в спектрі послуг у митній сфері найбільш затребуваними та значущими є послуги митних представників, які забезпечують комплексний супровід процесу митного оформлення.

Митний представник організовує проходження всіх передбачених митними вимогами процедур, мінімізуючи витрати часу учасників ЗЕД, звільняючи їх від необхідності здійснення непрофільних функцій.

На сьогоднішній день у більшості країн, що характеризуються наявністю розвиненої митної системи, митне представництво належить до найважливіших сегментів ринку логістичних послуг у митній сфері та є дуже затребуваним серед компаній, які здійснюють експортно-імпорту діяльність. Що стосується товарів, які перебувають у комерційному зовнішньоторговельному обороті (а не товарів для особистого користування, що переміщуються через кордон фізичними особами), значна частка митних операцій, зокрема заповнення й подача в митні органи митних декларацій, здійснюється саме митними представниками, уповноваженими економічними операторами (митними агентами, брокерами, посередниками: термінологія в різний час і різних країнах різниться) [46; 128].

Згідно статті 12 Митного кодексу, уповноважений економічний оператор – це підприємство, створене відповідно до законодавства України, яке відповідає умовам, встановленим статтею 14 МКУ, та має право

користуватись спеціальними спрощеннями. Статус уповноваженого економічного оператора згідно ст.12 пункту 2 надається митницею шляхом видачі сертифіката та включення його до Єдиного реєстру [89].

Юридичним фактом, що визначає момент набуття юридичною особою держави – члена Митного союзу статусу митного представника, є включення цієї організації до спеціалізованого реєстру [70]. Факт включення юридичної особи до Реєстру митних представників підтверджує дотримання існуючих вимог, що висуваються чинним законодавством України.

У зв'язку зі вступом України до СОТ виникає необхідність чіткої регламентації дій митної служби щодо осіб, які включаються до різного роду реєстрів, зокрема Реєстр митних представників, з урахуванням міжнародних стандартів, прийнятих і СОТ, і Всесвітньою митною організацією [151].

Процедура включення до Реєстру митних представників починається з подачі відповідної заяви та перевірки уповноваженим органом дотримання заявником усіх необхідних умов, повний перелік яких наведено в Митному кодексі. До основних із них слід віднести необхідність внесення забезпечення сплати митних платежів, а також організаційна та матеріальна характеристики підприємства: наявність у штаті заявника достатньої кількості працюючих, які мають кваліфікаційний атестат встановленого зразка.

Отримання такого атестата виступає підтвердженням успішного складання кваліфікаційного іспиту та свідчить про високий рівень професіоналізму виконавця й наявність необхідних навичок. Внесення забезпечення гарантує точність виконання митним представником усіх операцій з митного оформлення й підвищує його надійність як для клієнтів, так і для митних органів. Наявність у Митному кодексі цих вимог забезпечує високий рівень якості послуг у митній сфері та побічно свідчить про визнання законодавцем взаємозв'язку між митними органами та інфраструктурою, найважливішим елементом якої є митний представник.

Перелік умов для набуття юридичною особою держави – статусу

митного представника є відкритим і підлягає розширеному тлумаченню відповідно до митного законодавства.

Крім цього, в даному законі знаходить своє відображення бажання законодавця приділити митному представнику додаткову увагу в очах співробітників митних органів, гарантуючи не тільки його високий професіоналізм, а й законослухняність [94].

Права й обов'язки компанії, що отримала статус митного представника, визначаються в повній відповідності до діючих на даний час вимог і умов, встановлених митним законодавством. Митний представник бере на себе ряд функцій з митного оформлення, що виконуються декларантом, і несе з ним солідарну відповідальність за правильність митного оформлення та вірність наданих даних. Однак він не має здійснювати митні операції, пов'язані з дотриманням вимог і умов заявлених процедур, а також виконувати інші обов'язки, які відповідно до митного законодавства покладаються тільки на декларанта [90].

Взаємини між митним представником і його замовником будуються на договірній основі, при цьому основні обов'язки представника не можуть бути обмежені умовами договору, контракту. Важливим моментом є прописана в законодавстві вимога про нерозголошення отриманої в ході надання послуги з митного оформлення конфіденційної інформації, за винятком випадків, передбачених законодавством.

Умовою передачі ряду функцій з митного оформлення посереднику є впевненість у його компетентності та високому професіоналізмі, які гарантують учасникам ЗЕД своєчасне виконання всіх митних процедур у повній відповідності до чинного митного законодавства. Оцінка ключових показників ефективності роботи митного представника повинна проводитися замовником як у момент початкового пошуку посередника, так і протягом усього терміну взаємодії з ним.

Важливим показником, що характеризує діяльність митних представників, є дотримання строків митного оформлення декларованих

товарів, які не повинні перевищувати передбаченого Митним кодексом максимуму в один робочий день. Виконання таких обмежень можливе за умови повної та точної підготовки всієї супровідної документації та відсутності претензій з боку митних органів [94].

Митний представник, який виступає гарантом виконання клієнтом усіх митних вимог, повинен володіти бездоганною професійною репутацією, показником якої є відсутність інформації про допущені ним порушення митних правил.

Ефект від залучення митного посередника багато в чому визначається його здатністю й бажанням застосовувати сучасні методи митного оформлення, що забезпечують прискорення та спрощення всіх митних процедур.

Під час здійснення зовнішньоекономічної діяльності учасник ЗЕД може значно скоротити власні витрати за рахунок грамотного застосування різних методів декларування, використання режимів митних преференцій і оформлення спеціальних спрощених процедур. Готовність митного представника надати підтримку в підготовці відповідної документації також може розглядатися як критерій оцінки його роботи [128].

Ефективність взаємодії з митним представником визначається також широтою асортименту пропонованих послуг, оскільки часто учасник ЗЕД потребує не тільки заповнення декларації на товари, а й вирішення ряду проблем, супутніх митному оформленню експортно-імпортних операцій, до числа яких можна віднести:

- оформлення транспортної та комерційної документації;
- підготовку документальних претензій для оскарження рішень, дій або бездіяльності митних органів і їх посадових осіб;
- оформлення документів (ліцензій, дозволів, сертифікатів), необхідних для проходження ветеринарного та протиправного контролю, а також дотримання діючих вимог, заборон і обмежень економічного й неекономічного характеру;

- визначення митної вартості товарів, що ввозяться або вивозяться, та підготовка підтверджувальних документів;
- отримання інформації відділу митної статистики, яка підтверджує митне оформлення раніше ввезених товарів або транспортних засобів [5; 9; 45].

Напрямом діяльності митних посередників, що найбільш динамічно розвивається, є саме надання комплексної консультаційної підтримки учасникам ЗЕД у процесі їх взаємодії з митними органами [43; 77].

Окремим елементом комплексу послуг у митній сфері виступають послуги митного перевізника, які передбачають здійснення транспортування митною територією товарів, які не пройшли процедури випуску для внутрішнього споживання та перебувають під митним контролем.

Митний перевізник – підприємство– резидент України, яке здійснює перевезення між митними органами товарів, що перебувають під митним контролем, без застосування при цьому передбачених пунктами 1, 2 і 4 статті 161 Митного кодексу України заходів гарантування доставки товарів (вантажів) у митницю призначення й має відповідну ліцензію [88].

Слід зазначити, що для здійснення діяльності як митний перевізник юридична особа повинна бути включена до Реєстру митних перевізників. До основних умов включення належать:

- внесення на рахунок митних органів суми, еквівалентної не менш ніж за 500 неоподаткованих мінімумів доходів громадян для забезпечення майбутньої сплати митних платежів, податків і зборів;
- наявність дозвільного документа-ліцензії, виданого митним органом на здійснення вантажоперевезень у випадках, коли діяльність з транспортування вантажів відповідно – вимагає наявності вказаного документа;
- наявність у перевізника власних або орендованих транспортних засобів, за допомогою яких можливе здійснення перевезення товарів під митними печатками та пломбами;

- здійснення заявником професійної діяльності з транспортування вантажів протягом як мінімум двох років до дати подання заяви на включення до реєстру;
- відсутність на дату подачі заяви заборгованості зі сплати будь-яких митних платежів або пені;
- відсутність фактів притягнення до адміністративної відповідальності за митні правопорушення протягом року до дати подачі заяви на включення до реєстру;
- виконання інших умов і відповідність іншим вимогам, що встановлені нормативами митного законодавства [66; 68; 78; 87].

Згідно з чинним митним законодавством, перевезення іноземних товарів з митної території України повинно здійснюватися за процедурою митного транзиту, однією з вимог якої є необхідність забезпечення сплати митних платежів.

При цьому затребуваність для учасника ЗЕД саме послуги митного перевізника обумовлюється тим фактом, що при перевезенні вантажів включеним до відповідного реєстру митним перевізником не виникає необхідності забезпечення сплати митних зборів, податків і зборів, так само як і вжиття заходів щодо забезпечення дотримання митних вимог, що висуваються при процедурі митного транзиту та передбачені у ст. 182 МКУ [88]. В цьому випадку дотримання всіх вимог митного законодавства протягом усього періоду діяльності митного перевізника гарантовано внесеним ним забезпеченням.

Послуга з транспортування товарів митним перевізником надається власнику вантажу за його вибором, при цьому умови угоди визначаються договором, що є публічним. Таким чином, митний перевізник не може відмовити потенційному замовнику й зобов'язаний надати послугу з перевезення в усіх випадках, за винятком відсутності фізичної можливості здійснення перевезення товарів.

Важливим параметром послуг, що надаються митним перевізником, є

територія обслуговування, яка визначається в момент включення юридичної особи до реєстру. Митний перевізник може обмежити територію обслуговування регіоном діяльності одного чи кількох митних органів або ж може заявити як регіон дії всю територію України.

Слід підкреслити, що в більшості випадків у разі необхідності використання послуг з митного перевезення учасник ЗЕД потребує також послуг митного представника. У розвинених країнах митно-логістичні посередники пропонують своїм клієнтам комплексне обслуговування, яке включає все різноманіття послуг з супроводження зовнішньоторговельних операцій. В Україні на сьогоднішній день інтегратором різних послуг у митній сфері виступає митний представник, який організовує в разі необхідності як тимчасове зберігання товарів, так і їх перевезення. При цьому він виконує такі послуги не самостійно, а шляхом залучення спеціалізованих компаній [128]. У результаті не можна говорити про комплексність митного обслуговування, здатну забезпечити максимальний економічний ефект для учасника ЗЕД.

Самостійним видом логістичних послуг у митній сфері є зберігання товарів, що перебувають під митним контролем. Чинним митним законодавством передбачено два формати надання такої послуги – зберігання на СТЗ або на митному складі. Важливою особливістю діяльності митного складу є те, що його територія є зоною митного контролю [89].

Всі митні склади можуть бути розділені на два типи – склади відкритого та закритого типу. Митний склад закритого типу призначений для зберігання товарів, що належать власнику цього складу, тому не може розглядатися як провайдер послуг у митній сфері й не становить серйозного інтересу в межах цього дисертаційного дослідження.

Митні склади відкритого типу призначені для зберігання товарів, що належать будь-яким особам, і саме власники таких складів є професійними митними посередниками, які здійснюють свою діяльність на ринку послуг у митній сфері.

У деяких випадках виникає потреба в організації зберігання специфічних товарів, які вимагають особливих умов їх розміщення, – товарів, що є небезпечними або мають здатність пошкодити товарам, з якими спільно зберігаються. Такі товари необхідно розміщувати на спеціалізованих митних складах.

На відміну від інших видів логістичних послуг у митній сфері, послуги зі зберігання товарів, що перебувають під митним контролем, можуть бути надані тільки за умови наявності чітко регламентованої митним законодавством матеріально-технічної бази, головними елементами якої є приміщення або відкриті майданчики. Митне обладнання покликане забезпечити максимальне збереження товарів, а також гарантувати відсутність доступу до цих товарів сторонніх осіб.

Власники митних складів відкритого та закритого типу відповідно до чинного митного законодавства можуть виступати як митні органи, так і юридичні особи України, за умови їх включення до офіційного Реєстру власників митних складів. Перелік митних складів регулярно оновлюється та доводиться до відома всіх зацікавлених осіб за допомогою публікації в офіційних виданнях митної служби України, а також розміщення на сайті з періодичністю раз на три місяці.

Взаємовідносини між власником митного складу та замовником здійснюються строго на договірній основі, при цьому будь-яке втручання митних органів у їх взаємодію не допускається. Проте слід відзначити той факт, що будь-яке обмеження передбаченої законом відповідальності власника митного складу умовами договору з особою, яка розміщує товари для зберігання, не допускається.

Надання логістичних послуг з тимчасового зберігання товарів можливе за умови виконання всіх вимог митного контролю, забезпечення правильного декларування товарів, унеможливлення заниження кількості товарів, їх підміни, декларування під іншим найменуванням та інших порушень [141; 152; 157].

Протягом всього періоду тимчасового зберігання товарів їх власник звільняється від сплати митних зборів і податків, так само як і застосування відносно товарів нетарифних обмежень економічного характеру, встановлених відповідно до законодавства України .

Згідно з нормами чинного законодавства, можливий термін тимчасового зберігання становить два місяці, після закінчення яких зацікавлена особа може подати до відповідного митного органу мотивований запит, у результаті якого граничний термін зберігання може бути продовжений до чотирьох місяців [89].

Як правило, в зоні діяльності митного органу функціонує кілька СТЗ та митних складів, у результаті чого можна говорити про альтернативність пропонованих їх власниками послуг. Крім того, компанія, яка здійснює експортно-імпорتنі операції, може організувати проходження митних формальностей таким чином, що послуги з тимчасового зберігання товарів не виявляться для неї необхідними [2].

Сферою реалізації інтегрованого комплексу логістичних послуг у митній сфері, як правило, є оптовий ринок, на якому здійснюється зовнішньоекономічна діяльність підприємств експортерів та імпортерів. Однак митно-логістичного обслуговування потребують ще й ритейлери, які організовують роздрібний продаж товарів у специфічному форматі безмитної торгівлі [113; 131].

Перші спроби організації безмитної роздрібною торгівлі були зроблені у середині минулого століття в Ірландії. У цьому новому форматі почали торгувати алкогольною продукцією в морських і повітряних портах, орієнтуючись на матросів іноземних судів, а в подальшому й на туристів.

Така організація роздрібною торгівлі без сплати мит стала цікавою й вигідною як для торговельного бізнесу та споживачів, так і для урядів, сприяючи зростанню товарообігу й доходів держав. У результаті безмитна торгівля дуже швидко поширилася по всьому світу, а асортимент товарів і коло покупців значно розширилися. До початку XXI століття оборот безмитного ритейлу склав 28 млрд доларів, завдяки зростанню його

популярності в європейських країнах, Японії й Америці [115].

Ґрунтуючись на єдиному принципі організації, безмитна торгівля в різних країнах має помітні специфічні особливості, що проявляється у відмінностях нормативно-правового регулювання, організації торгово-технологічного процесу, асортиментних перевагах МБТ. Причинами, що породжують таку специфіку, є особливості митного законодавства країни, прогресивність її митної системи, рівень розвитку комплексу послуг у митній сфері, складовою частиною якого виступають підприємства безмитної торгівлі.

У статті 225. Митного кодексу «Поняття митного режиму магазину безмитної торгівлі» – «про магазин безмитної торгівлі – митний режим, відповідно до якого товари, а також супутні товарам роботи, не призначені для споживання на митній території України, знаходяться та реалізуються під митним контролем у пунктах пропуску на митному кордоні України, відкритих для міжнародного сполучення, інших зонах митного контролю, визначених митними органами України, без справляння мита, податків, установлених на експорт та імпорт таких товарів, та без застосування заходів нетарифного регулювання» [88].

Таке формулювання узагальнює в єдиному цілому дві істотні характеристики безмитної торгівлі, які визначають МБТ як самостійну митну процедуру в єдності з організацією роздрібною торгівлі.

МБТ як одна з митних процедур має специфічні особливості. Так, наприклад, на відміну від процедури митного складу, що застосовується для організації зберігання товарів протягом необхідного часу, приміщення товару під митну процедуру магазину безмитної торгівлі має на меті організацію його роздрібного продажу, за умови його обов'язкового вивозу за межі митної території.

Маючи багато спільного з митною процедурою випуску для внутрішнього споживання, МБТ, на відміну від неї, орієнтовані тільки на кінцеве споживання. Крім того, під митну процедуру МБТ можуть поміщатися призначені для роздрібного продажу товари, як закордонного,

так і вітчизняного виробництва. За неухильне виконання всіх вимог і умов митної процедури, а також за забезпечення розрахунків за митними платежами відповідає власник магазину безмитної торгівлі [131].

Склад суб'єктів безмитної торгівлі доволі різномірний. Укрупнено всі підприємства безмитної торгівлі поділяються на дві нерівнозначні групи. До першої групи віднесені МБТ, що обслуговують покупців, які залишають митну територію. Такі магазини зазвичай розміщуються в міжнародних аеропортах і морських портах, у пропускних пунктах на державних кордонах. Саме ця група найчисленніша, а магазини, що входять до її складу, забезпечують переважні обсяги безмитних продажів. Невелика кількість МБТ, що складають другу групу, представлена так званими «відомчими» магазинами безмитної торгівлі [158].

Як особливий торговельний бізнес, безмитний ритейл є високорентабельним, але при цьому досить жорстко регламентується та контролюється державою через систему митних органів. Підвищені вимоги висуваються до асортименту та якості товарів, що реалізуються безмитно, організації товароруку, застосовуваних технологій торгівлі [113].

У ХХІ столітті митне обслуговування стає невід'ємною частиною глобальної системи торгівлі й одним із важливих чинників економічної та торговельної політики. Торгівля є рушійною силою світової економіки [203].

Глобальний ланцюг поставок складається з торговців, транспортних компаній, страхових фірм, банків, експедиторів, агентів та інших посередників, які беруть участь в міжнародній торгівлі. Митні органи є ключовими урядовими установами, створеними для застосування міжнародних, регіональних і національних правових норм, що регулюють порядок перетину кордонів товарами у процесі зовнішньоекономічної діяльності [39; 85].

Поширення сучасних логістичних принципів, як-от доставка just-in-time (точно в термін), тенденція до скорочення запасів, розвиток реверсивної логістики та поширення мультимодальних перевезень, приводять до необхідності застосування інноваційних методів переміщення товарів через

кордони. Розвиток конкуренції в міжнародній торгівлі підвищує значущість тимчасових і фінансових витрат на митну переробку зовнішньоторговельних вантажів. Непотрібні затримки збільшують витрати на міжнародну торгівлю та здатні підірвати конкурентоспроможність учасників ЗЕД [55; 69; 85].

На думку ряду економістів, у ході зовнішньоекономічної діяльності здійснюється ряд специфічних логістичних операцій, які можна охарактеризувати загальним поняттям «митна логістика», її суттю є оптимізація операцій з митного оформлення ввезених і вивезених товарів [54].

Послуги в митній сфері, які є складовою частиною митної логістики, забезпечують виконання традиційних в організації руху товару функцій: транспортування та зберігання вантажів, а також оформлення всіх необхідних документів [127; 140; 182].

Особливістю розглянутих інтегрованих логістичних послуг є правовий статус об'єкта, на який вони спрямовані. Таким об'єктом виступають товари та транспортні засоби, що переміщуються через митний кордон і перебувають під митним контролем [80, с. 29; 117].

Завдяки логістизації спрощується діюча система митного адміністрування, формується митно-логістична інфраструктура, яка відповідає сучасним економічним і технологічним вимогам, що в комплексі має створити максимально сприятливі умови для функціонування безпосередніх учасників зовнішньоторговельної діяльності [47; 101].

Митно-логістичне обслуговування зовнішньоекономічної діяльності спрямоване на запобігання потенційним порушенням і забезпечення можливостей прискореного руху товару. Ця мета досягається за допомогою введення в дію сучасних методів митного оформлення та контролю, до яких можна віднести електронне декларування, оформлення за принципом «єдиного вікна», використання попередніх декларацій тощо [116].

У сучасних економічних реаліях інтеграція вітчизняних підприємств і економіки України в цілому до світового господарства неможлива без ефективного використання багатющого інструментарію, наявного в арсеналі

закордонних країн та міжнародних організацій і активно впроваджуваного в митно-логістичних системах. Вступ України до Світової Організації Торгівлі помітно збільшив кількість питань, що виникають у рядових учасників зовнішньоекономічної діяльності [151].

Необхідно відзначити, що митниця, як орган, створений державою, повинна бути в першу чергу гарантом дотримання митного законодавства [88].

Глобалізація світової економіки, трансформація просторової організації міжнародного товарного ринку, інтеграційні процеси, що протікали у країнах Європи в другій половині ХХ століття, сприяли активізації діяльності експедиційних компаній з різних країн і розширенню сфери їх діяльності. Розвиток міжнародної торгівлі та зростання обсягів зовнішньоторговельних поставок веде до ускладнення процесу транспортно-експедиційного обслуговування, розширення спектра послуг, що надаються, збільшення документообігу, а також виникнення потреби в проходженні специфічних видів контролю, не характерних для організації руху товару в межах окремих країн. У результаті відбувається зміна характеру взаємодії суб'єктів міжнародних ланцюгів поставок, яка визначається посиленням ролі міжнародного законодавства, що має переважне значення при здійсненні зовнішньоторговельного співробітництва [133; 140; 165; 202].

Участь експедиторів в організації міжнародного руху товарів забезпечує ряд переваг для всіх сторін зовнішньоторговельної угоди:

- загальна вартість послуги з міжнародного перевезення, що виконується експедитором, може бути меншою, ніж сума вартості послуг окремих перевізників;

- здійснення перевезення одним виконавцем забезпечує можливість найбільш ефективної організації доставки, здійснення інтермодальних перевезень і спрощення процедур контролю за рахунок появи єдиного центру відповідальності;

– експедитор, як правило, здатний надати послуги з доставки вантажів «від дверей до дверей», які передбачають оформлення всієї необхідної документації, чого не може забезпечити перевізник [155; 159].

Великі експедиторські компанії мають у своєму складі цілий ряд різноспрямованих фахівців, координація роботи яких забезпечує високу якість обслуговування й можливість розширення спектра пропонованих учасникам ЗЕД послуг [175; 181].

Традиційно міжнародні експедитори надають своїм замовникам такі види послуг:

– виконання комплексу операцій з підготовки вантажів до відправки, включно: сортування, унітизація партій, що перевозяться, пакування, проведення вантажно-розвантажувальних робіт, що здійснюються на своїх площах або на території клієнта;

– підготовка товаросупровідної документації, заповнення транспортних документів, необхідних для виконання всіх етапів перевезення;

– здійснення консолідації, комплектації та розукрупнення вантажних партій;

– забезпечення проходження процедур митного очищення товарів, підготовка документації, необхідної для проходження ветеринарного та санітарно-епідеміологічного контролю;

– супровід вантажів у процесі перевезення, моніторинг руху товарів на всьому шляху проходження від відправника вантажу до вантажоодержувача, надання спеціального обладнання для відстеження переміщення транспортних засобів;

– здійснення від імені замовника всіх необхідних розрахунків з доставки товарів;

– підготовка претензійної документації у випадках недостачі, псування або пошкодження перевезених товарів;

– координація дій, виконуваних учасниками процесу транспортування, що сприяє максимізації ефективності доставки товару від вантажовідправника до вантажоодержувача [28; 41; 46].

Експедиторські послуги відрізняються індивідуальністю, яка визначається винятковістю здійснюваних в кожному конкретному випадку операцій, у результаті чого групування окремих послуг за стандартними ознаками є досить складним завданням.

Значний попит традиційно мають комерційно-правові послуги, які надаються експедитором та потреба в яких може виникати у замовника як при здійсненні міжнародних перевезень, так і при організації транспортування товарів територією України [48; 80].

Особливе значення подібні послуги мають при виникненні нештатних ситуацій у ході здійснення зовнішньоторговельних операцій, що вимагають проходження додаткових видів контролю, оформлення нестандартних документів, організації розшуку зниклих або відсутніх вантажів, а також розв'язання конфліктів між власником вантажу й різними державними службами [80].

Ряд експедиторів, які мають статус уповноважених економічних операторів і включені до відповідного реєстру, можуть надати замовнику послуги з митного очищення, що включають повний комплекс послуг з митного оформлення:

- заповнення декларації на товари й оформлення всіх супутніх документів;
- представлення інтересів замовника в митних органах;
- забезпечення майбутньої сплати всіх необхідних митних платежів, податків і зборів, а також проведення розрахунків з митними органами;
- надання вантажовласникам всіх необхідних консультацій з питань митного адміністрування [77].

Розглянуті види логістичних послуг у митній сфері України утворюють специфічний сегмент ринку митно-логістичного обслуговування, що перебуває на новому етапі свого розвитку.

Відмінною рисою цього етапу є зростаюче розуміння необхідності розвитку інтегрованих процесів логістичних послуг у митній сфері в єдиний комплекс митного обслуговування зовнішньоекономічної діяльності.

Висновки до розділу 1

Підбиваючи підсумки дослідження теоретичних аспектів інтегрованих процесів митно-логістичного обслуговування, проведеного в межах розділу 1, можна виокремити наступні отримані результати:

1. Досліджено сутність і трактування понять: *«митні послуги»*, що в дисертації трактується як сукупність дій, що підлягають здійсненню митними органами з метою забезпечення переміщення товарів і транспортних засобів через митні кордони держав при просуванні товарів від продавця до покупця відповідно до вимог цих держав; *«митна логістика»* – це функціональна сфера логістики, вона займається плануванням, контролем і управлінням транспортування, складування та іншими матеріальними й нематеріальними операціями, що здійснюються над сировиною, матеріалами, напівфабрикатами, готовою продукцією в процесі перетину митного кордону, а також передачею, зберіганням і обробкою відповідної інформації; *«аутсорсингу послуг у митній сфері»* є той факт, що компанія, яка вперше здійснює зовнішньоторговельну операцію, змушена залучати сторонніх виконавців через нездатність провести митне оформлення силами власних фахівців; *«керований аутсорсинг митно-логістичних послуг»* є механізм оптимізації діяльності учасника ЗЕД, спрямований на скорочення витрат на проходження всіх митних формальностей під час переміщення товарів через митні кордони за рахунок залучення для виконання технічних функцій професійних митних посередників і концентрації власних зусиль на вирішенні завдань стратегічного управління процесами руху товару; *«митно-логістична система»* являє собою складноструктуровану, організаційно цілісну економічну систему, що включає в себе послідовність ланок, тісно пов'язаних між собою в єдиному процесі управління зовнішньоторговельними товаропотоками.

Запропоновано авторське уточнення визначення *управління інтегрованими процесами митно-логістичного обслуговування* – це цілеспрямований процес об'єднання, планування, організації, мотивації, аналізу та контролю дій, пов'язаних зі створенням, впровадженням та розвитком митно-логістичних послуг у митній сфері.

2. Обґрунтована висока значущість вдосконалення митно-логістичного обслуговування зовнішньоекономічної діяльності в умовах глобалізації економіки, виявлено державне розуміння необхідності реформування сфери митної справи, яка стримує розвиток міжнародного торговельного співробітництва України.

За результатами дослідження еволюції наукової думки щодо управління розвитком інтегрованих процесів митно-логістичного обслуговування, з урахуванням генезису сфери митної діяльності, вивчено закордонний досвід функціонування митних систем ЕС, США, Китаю, Японії та Сінгапуру.

Представлено огляд нормативно-правової бази, що регулює митну діяльність України і міжнародних організацій.

3. Визначено сутність і зміст комплексу інтегрованих логістичних послуг у митній сфері. Розглянуті види логістичних послуг у митній сфері України утворюють специфічний сегмент ринку митно-логістичного обслуговування, що перебуває на новому етапі свого розвитку.

Виділено типологічні ознаки діяльності в митній сфері, які відображають різноманіття інтегрованих митно-логістичних послуг, що надаються професійними митними посередниками: консультаційні, послуги з митного оформлення, перевезення під митним контролем, послуги зі зберігання товарів, організація руху товару, правовий статус, безмитна торгівля тощо.

Основні результати розділу опубліковано у працях автора [39; 40; 41; 174; 175; 177; 194; 195].

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ ПРАКТИКИ УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ІНТЕГРОВАНИХ ПРОЦЕСІВ МИТНО-ЛОГІСТИЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ

2.1. Інтегрована парадигма управління й організації діяльності у сфері митно-логістичного обслуговування

Зовнішньоторговельну діяльність, яка виступає частиною більш загального поняття «зовнішньоекономічна діяльність», можна розглядати як постійно або періодично поновлюваний потоковий процес доведення продукції, виробленої підприємством однієї країни, до підприємства або кінцевого споживача в іншій країні [16; 32].

Як відомо, управління поточковими процесами є завданням логістики – сучасного напрямку науково-практичної діяльності, без активного застосування якого сьогодні неможлива організація ЗЕД. У результаті тісно переплітаються два види діяльності: логістика та діяльність у сфері митної справи, вимагаючи сучасного наукового обґрунтування [135]. На рис. 2.1 наведена схема руху експортно-імпортних потоків.

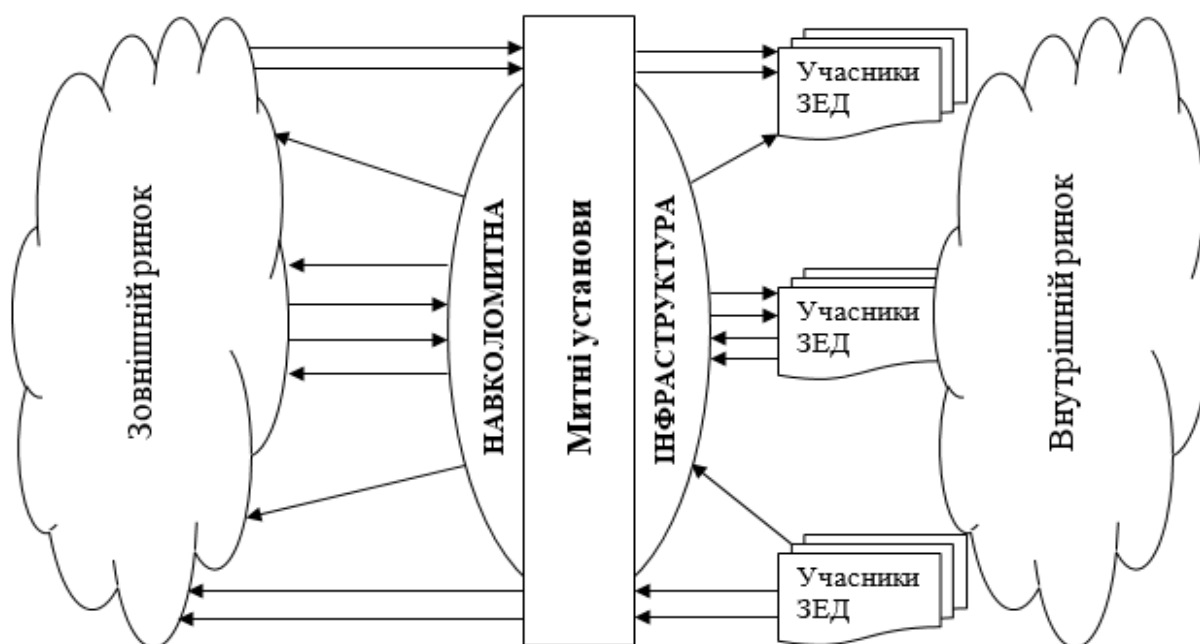


Рис. 2.1. Схема руху експортно-імпортних потоків

Узагальнено автором: [66; 68; 78; 140; 158].

Представлені на схемі учасники ЗЕД є частиною внутрішнього ринку та здійснюють взаємодію із зовнішнім ринком за допомогою укладання імпорتنих або експортних угод. У більшості випадків підприємство – учасник ЗЕД займається або експортними, або імпортними операціями. Проте для ряду великих компаній характерним є здійснення як імпорتنих, так і експортних операцій одночасно, результатом чого стає значне збільшення обсягу робіт з організації митного оформлення зовнішньоторговельних вантажів.

Підприємства – учасники ЗЕД під час проходження всіх митних формальностей можуть здійснювати взаємодію з митними органами безпосередньо або за допомогою професійних посередників, сукупність яких утворює навколomitну інфраструктуру, покликану забезпечити ефективне подолання митних бар'єрів між зовнішнім і внутрішнім ринком [157].

У сучасних умовах глобалізації економіки помітно зростає значення логістичного підходу до організації зовнішньоекономічної діяльності, характерною особливістю якого є необхідність дотримання закріплених у відповідних нормативно-правових актах митного законодавства правил і процедур. При цьому митне обслуговування виявляється невід'ємним елементом успішного формування логістичних каналів і ланцюгів у ЗЕД. Через ці причини деякими сучасними вченими пропонується виділення митної логістики як самостійного наукового напрямку [54; 101; 135].

Митна логістика, розглядаючи митну й логістичну діяльність з наукової та практичної точки зору, об'єднує їх в одну державно-господарську сферу. Як основний об'єкт митної логістики виступає зовнішньоторговельний товаропотік, що об'єднує рух експортних та імпорتنих вантажів, у ході якого відбувається перетин митного кордону, що вимагає проведення відповідної умовам митної поставки. У межах дії логістичної складової митної діяльності відбувається інтеграція основних контрольних-пропускних, фінансово-аналітичних, інформаційно-аналітичних і тарифно-регулюючих функцій митних органів з їх одночасним пов'язуванням з інтересами підприємств –

учасників ЗЕД [163; 174].

Як одну з ключових функцій митної логістики можна виділити логістичну організацію здійснення всієї сукупності операцій, пов'язаних з організацією переміщення товарів і транспортних засобів через митний кордон. Певна послідовність, взаємозалежність і взаємопов'язаність цих операцій утворює потік митної переробки зовнішньоторговельних вантажів [33].

Основною метою логістики у сфері митної діяльності є забезпечення високого ступеня узгодженості матеріальних, фінансових та інформаційних потоків за допомогою оптимізації технології переміщення товарів і транспортних засобів через митний кордон. Результатом досягнення такої мети має стати мінімізація фінансових і тимчасових витрат експортерів та імпортерів, що досягається без будь-яких порушень діючих вимог митного регулювання [135].

Весь спектр діяльності в митній сфері розосереджений за кількома функціонально-організаційними рівнями, пов'язаними з традиційним інтегрованим підходом до організації економіки в цілому. Формалізація інтегрованого підходу до організації сфери митної справи наведена у таблиці 2.1.

Таблиця 2.1

Інтегрована структура організації сфери митної справи

Науковий напрям	Масштаби охоплення	Рівень організації	Структурні елементи сфери митної справи
Мікроекономіка	Окремі підприємства	Мікрорівень	Структурні підрозділи підприємств (відділи ЗЕД), митні пости
Мезоекономіка	Галузі, великі корпорації, територіальні освіти	Мезорівень	Регіональні митні управління та місцеві митниці, об'єкти навколомитної інфраструктури
Макроекономіка	Національні економіки, господарства окремих країн	Макрорівень	Митна служба України

Інтерекономіка	Групи країн, міжнародні економічні об'єднання	Міждержавній	Митні союзи незалежних держав
Мегаекономіка	Світове господарство	Мегарівень	Всесвітня митна організація (ВТО)

Джерело: [28, с. 69].

Мікрорівневі економічні дослідження орієнтовані на вивчення всього різноманіття економічних процесів, що протікають в межах кожного підприємства. Для успішного функціонування підприємства організовують і підтримують як внутрішні, так і зовнішні потокові переміщення. Причому фінансові потоки для підприємства є тільки зовнішніми, що входять, або вихідними, пов'язуючи підприємство із зовнішнім середовищем – постачальниками, споживачами, іншими бізнес-партнерами, державними і комерційними фінансовими організаціями тощо. Усередині підприємства потоки піддаються вартісній оцінці у процесі бухгалтерського обліку, фінансового аналізу, внутрішнього аудиту. Проте переміщення фінансових ресурсів це не вимагає [28].

Потоки матеріальні й інформаційні пронизують саме підприємство та пов'язують його з зовнішніми суб'єктами економіки. Характеристики формування й руху матеріальних потоків визначаються просторовою та технологічною організацією виробничих процесів. Схеми їх руху обумовлені конфігурацією логістичних ланцюгів, розміщенням ланок технологічного ланцюжка.

Інформаційні потоки на мікрорівні максимально насичують економічний простір підприємства, як зовнішнє, так і внутрішнє. Вони супроводжують усі види діяльності, що здійснюються на підприємстві, забезпечуючи їх результативність: планування та прогнозування, облік і аналіз, організацію постачання, виробництва та збуту продукції, зберігання і транспортування, фінансову роботу, управління, координацію та регулювання.

Мікрорівень організації діяльності в митній сфері – це так само рівень

компетенцій підприємства. Причому не будь-якого, а лише того, що виступає учасником зовнішньоекономічної діяльності.

На мікрорівні основним завданням підприємств – учасників ЗЕД є мінімізація витрат при повному дотриманні всіх митних правил і норм. У спеціально створюваних відділах зовнішньоекономічної діяльності підприємств здійснюються підготовчі (базові) операції для виконання необхідних митних процедур і правил. Фахівці цих підрозділів взаємодіють із митними органами, що вимагає професійних знань і навичок митної справи.

У цілому можна зробити висновок про те, що формування мікрорівня організації діяльності в митній сфері відбувається шляхом об'єднання самостійних підприємств – учасників ЗЕД і митних органів (представлених на цьому рівні митними постами), які взаємодіють між собою. Важливою особливістю мікрорівня виступає досить жорстка регламентація порядку проходження всіх митних формальностей і здійснення митного контролю, наслідком чого стає відсутність можливості вплинути на ефективність організації руху зовнішньоторговельного товаропотоку [9, с. 46-53].

Виокремлюючи для дослідження й аналізу макрорівень у сфері митної справи, до нього необхідно віднести центральні та міжрегіональні митні органи. До їх завдань входить випрацювання єдиних для всієї системи правил роботи, загальне керівництво, координування, контроль взаємозв'язків і взаємодії ланок системи митного обслуговування всіх рівнів.

Як макрорівень слід позначити державний рівень організації та управління митною діяльністю. Національна митна система є результатом прийнятої в державі митної політики й визначається як сукупність форм, засобів і методів державного регулювання експортно-імпоротної діяльності та є одним з найважливіших елементів системи державного управління зовнішньоекономічною діяльністю в цілому [47, с. 54-62].

Виокремлюючи два основні горизонти економічних досліджень, класики економічної теорії та сучасні економісти сходяться на думці, що цей розподіл є доволі умовним і між мікро- та макрорівнем існує прикордонний

простір, що об'єднує ці дві діаметральні протилежності та має окремі ознаки обох з них [126, с. 124-135]. Цей прикордонний простір визначають як мезоекономіку, якої з плином часу надається все більше значення.

Вихідним можна вважати визначення, наведене в економічному словнику: «мезоекономіка – це розділ економічної науки, що займає середнє положення між макроекономікою та мікроекономікою. До мезоекономіки відносять економіку галузей, масштабних видів виробничої діяльності, економіку регіонів» [14].

Таким чином, мезоекономіка як наука спрямована на вивчення сутності та змісту прикордонних між мікро- й макроекономікою систем господарювання, що мають важливе самостійне значення. Основними завданнями мезоекономіки є вивчення проблем провідних господарських комплексів, великих корпорацій і виробничих об'єднань, окремих галузей народного господарства, виявлення їх місця та ролі, дослідження механізмів функціонування в ринковій економіці. Особливе значення на мезорівні приділяється вивченню проблем регіональної економіки як важливого складового елемента національної економіки в цілому [13; 14].

Особливо значимою для України робить мезоекономіку акцент на регіональний рівень. У національному господарстві, розосередженому на величезній території країни, існує розрив між макро- й мікрорівнем організації та управління, який важко подолати. Системний підхід до організації господарювання вимагає використання теоретичної та практичної діяльності проміжного рівня коригування – регіонального [120; 127].

Існує величезний розрив між первинними ланками господарювання й економікою в цілому, як науковий, інформаційний, так і адміністративний. Наявність проміжного рівня коригування – мезорівня слугує забезпеченню безперебійності роботи єдиного механізму управління, координації й регулювання, а також цілісності та внутрішньої структурної єдності всієї економічної науки [158].

Формування сучасної митної системи в умовах територіального

розосередження підприємств – учасників ЗЕД на певному етапі розвитку привело до регіональної локалізації робіт щодо їх митного обслуговування, до зосередження основного функціоналу митної діяльності в межах регіонів, тобто на мезорівні [126; 127; 141].

На мезорівні система митних органів представлена основним центральним апаратом й місцевими митницями, що входять до його складу [141].

З іншого боку, надання логістичних послуг у митній сфері сприяє підвищенню якості та результативності роботи митних органів [107]. У цілому наявність навколomitної інфраструктури спрощує й оптимізує взаємодію підприємств імпортерів і експортерів з митними органами, забезпечуючи при цьому її багатоваріантний характер.

Таким чином, митні органи в єдності з навколomitною інфраструктурою утворюють сферу митної справи на мезорівні, що відрізняється максимальною насиченістю та різноманітністю виконуваних функцій.

Міждержавний рівень діяльності в митній сфері – це рівень інтеграційних угруповань країн світу, тобто митних союзів. Наразі цей рівень тільки формується, наприклад, такими організаціями як Європейський Союз (ЄС), який створив єдину митну систему співтовариства та прийняв Митний кодекс ЄС [6; 17; 18; 110].

На мегарівні, що являє собою глобальний митний простір, вирішується завдання оптимізації взаємодії таких взаємопов'язаних сфер, як митна, зовнішньоторговельна та транспортно-логістична. Координатором цих процесів виступає Всесвітня митна організація (ВМО), до складу якої сьогодні входить 180 країн, з Україною включно. Вона являє собою єдину міжурядову незалежну організацію, членами якої на сьогоднішній день здійснюється понад 98 % загального обсягу міжнародного товарообігу [109, с. 6-11].

Метою роботи СОТ є досягнення узгодженого функціонування та

розвитку митних систем різних держав [160].

Однак і в умовах глобалізації, що триває, першочерговим завданням держав залишається створення ефективних національних митних систем, що інтегруються в організації вищих рівнів [161]. У масштабах держави митна діяльність реалізується на мікро-, мезо- та макрорівні (рис. 2.2).

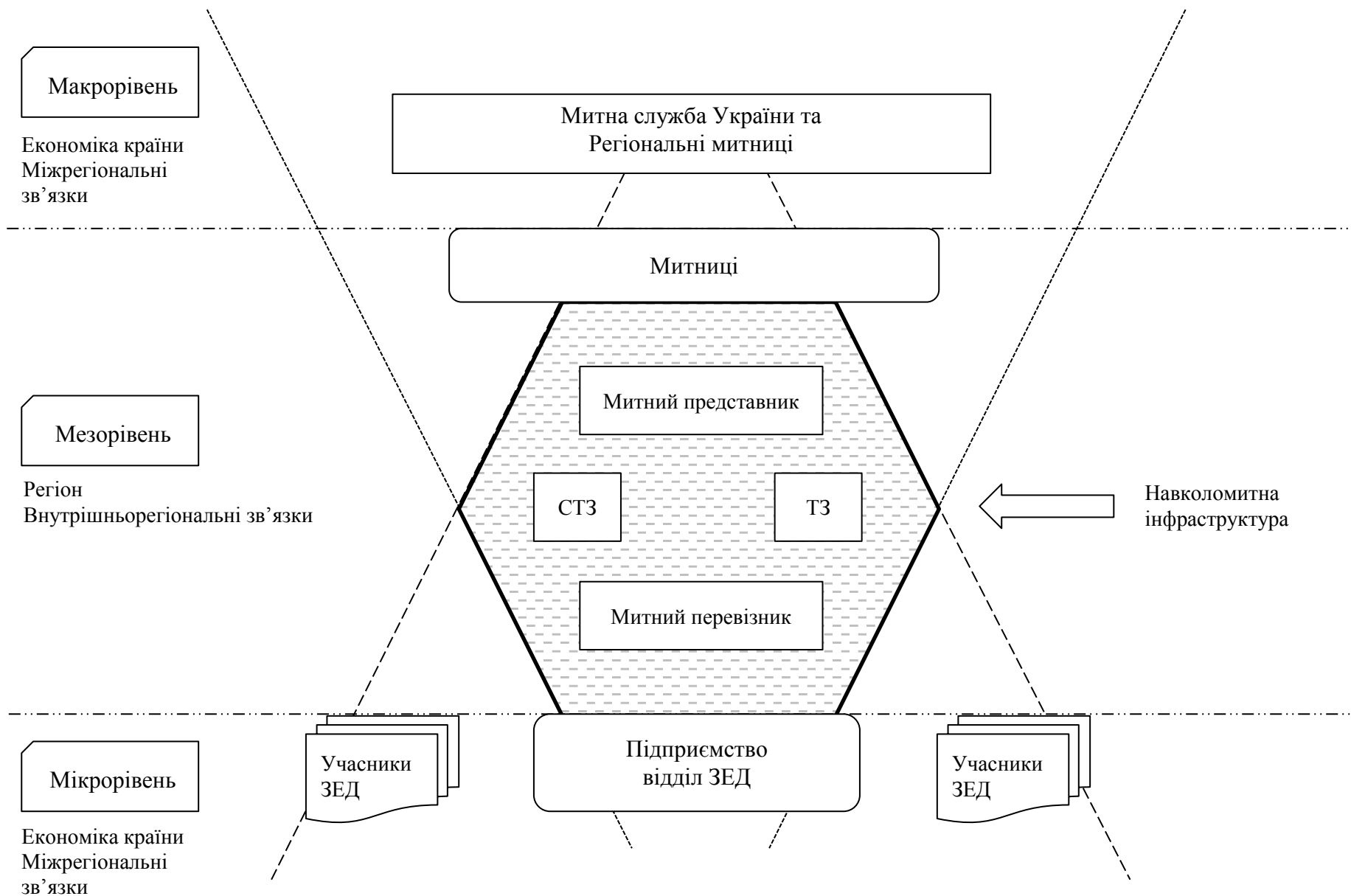


Рис. 2.2. Інтегрований підхід до організації митного обслуговування у масштабах держави

Складено автором на основі: [28; 33; 77; 140; 174].

На рисунку два протилежно спрямовані трикутники ілюстративно передають характер взаємодії суб'єктів сфери митної діяльності макро- та мікрорівня. Центральні митні органи через митну мезосферу (мезосистему) впливають на кожне без винятку підприємство – учасника ЗЕД (спадний трикутник), керуючись інтересами держави.

У свою чергу, вихідний трикутник демонструє консолідацію інтересів учасників ЗЕД, які формуються на мікрорівні й орієнтовані на вдосконалення системи митного обслуговування.

При цьому в практичній діяльності підприємства-експортери та підприємства-імпортери взаємодіють з низовими ланками митної системи, які не беруть участі в питаннях розвитку митного адміністрування. У свою чергу, суб'єкти навколомитної інфраструктури, що функціонують на мезорівні та контактують з великою кількістю різних підприємств – учасників ЗЕД, здатні об'єднувати їх інтереси, виробляючи прогресивні механізми митного обслуговування, що враховують існуючі правила та норми. Рішення щодо зміни правил і норм та вдосконалення всієї системи приймаються на макрорівні, тому важливим завданням стає розвиток інститутів представництва інтересів бізнес-структур у зовнішньоекономічній діяльності.

У науковій літературі існує теорія, згідно з якою будь-яка митна система послідовно проходить кілька окремих фаз своєї діяльності, що характеризуються специфікою її відносин як з учасниками ЗЕД, так і з державою. На думку вчених, сьогодні митні системи розвинених країн перебувають у фазі «митниця для уряду», тоді як для більшої частини країн, що розвиваються, характерною є фаза «митниця для учасників ЗЕД», а в ряді слаборозвинених країн спостерігається фаза «митниця для себе» [162].

Організація інтегрованого митного обслуговування, наведена на рис. 2.2 низхідним трикутником, характерна для фази «митниця для уряду». У

свою чергу, контур вихідного трикутника демонструє перспективну фазу митної системи «митниця для учасників ЗЕД».

У центрі рисунка два трикутники, накладаючись один на одного, утворюють багатокутник, що умовно представляє мезопростір, у якому функціонують регіональні митні органи та суб'єкти навколомитної інфраструктури. У процесі функціонування вони активно взаємодіють з учасниками митної діяльності макро- і мікрорівнів, а також між собою.

Сам собою цей мезопростір неоднорідний і включає два блоки, що принципово різняться. Це митні органи, які втілюють у життя митну політику держави, та компанії, які надають підприємствам – учасникам ЗЕД послуги в митній сфері. Коло та різноманітність послуг змінюються з часом відповідно до мінливих потреб і попиту підприємств, що працюють з експортно-імпоротною продукцією.

На зміну потреб і попиту на логістичні послуги митної сфери впливають як зовнішні, так і внутрішні чинники підприємств-споживачів. Потреби в нових послугах у сфері митної справи можуть виникати при зміні митного законодавства та його вимог, при нарощуванні обсягів зовнішньоекономічної діяльності та виході підприємств на нові міжнародні ринки. А ці зміни, як правило, обумовлені міжнародними, політичними й загальноекономічними трансформаціями. Появі нових послуг сприяє науково-технічний прогрес і розвиток технологій, зокрема інформаційних і комп'ютерних [37; 114; 137].

Застосування багаторівневого підходу дозволяє дійти висновку про значущість мезорівня сфери митної діяльності у процесі вдосконалення системи митно-логістичного обслуговування, що визначає напрямок подальшого дослідження.

В узагальненій формі організацію митно-логістичного обслуговування можна визначити як цілеспрямоване формування (створення й забезпечення функціонування) процесу митного супроводу зовнішньоекономічної діяльності. Формування системи митно-логістичного обслуговування

передбачає вирішення завдань з організації руху матеріальних, фінансових та інформаційних потоків, раціонального використання сучасних технологій, прогресивних методів та інструментів [133; 140].

У такому розумінні організація системи митно-логістичного обслуговування має своїм об'єктом діяльність з митного регулювання ЗЕД, яка здійснюється митними органами України, а також послуги, що надаються підприємствами навколомитної інфраструктури [61].

Через це процес розвитку сфери митно-логістичного обслуговування набуває малоефективного характеру:

- концентрація діяльності на кількісному нарощуванні здійснюваних у сфері митної справи однотипних операцій;
- увага до внутрішніх проблем розвитку сфери, а не проблем і потреб клієнтів;
- розуміння розвитку сфери як організаційної реструктуризації, а не як удосконалення механізмів і методів митно-логістичного обслуговування учасників ЗЕД [56, с. 156-158].

Однак, як випливає з теорії систем, розвиток кожної системи містить у собі діалектичну складову. Для сучасної системи митно-логістичного обслуговування України це означає, що зростання обсягів зовнішньоекономічної діяльності, а отже, і діяльності в митній сфері, саме собою стає поштовхом до пошуку нових шляхів і форм підвищення ефективності. Крім того, територіальне розгортання митної системи веде до неможливості управляти всіма її ланками з єдиного центру лише за допомогою функціональних важелів. У свою чергу, формування ставлення до учасників ЗЕД як до клієнтів, споживачів послуг митних органів, вимагає підвищення якості обслуговування. У цьому ж напрямку діє і зростаюча конкуренція в ринковому сегменті інтегрованих логістичних послуг у митній сфері [177; с. 8-10].

Рішення проблеми видається можливим шляхом поєднання традиційного функціонального та прогресивного процесного підходів до

дослідження організації сфери інтегрованого процесу митно-логістичного обслуговування та її модернізації [121].

У більшості випадків супровід експортно-імпоротної поставки не забезпечується послугами одного митного посередника, а вимагає взаємодії ряду провайдерів послуг у митній сфері. Виділення окремих функцій у сфері митної справи та їх групування у відносно відокремлені комплекси дозволяє говорити про структурно-функціональну модель організації митного обслуговування.

Завданням функціонального підходу стає розгляд кожної ланки системи митного обслуговування як комплексу виконуваних нею функцій. Традиційним методом вирішення цього завдання є побудова функціограми. Функціограма визначає склад функцій і їх розподіл між виконавцями.

Розробка функціограми митного обслуговування вимагає початкового визначення сутності досліджуваних функцій, їх складу та змісту. У цих умовах важлива класифікація функцій, їх групування за різними ознаками, та декомпозиція функцій, їх розчленування на складові елементи. Складовими елементами є окремі види діяльності в митній сфері, що у свою чергу поділяються на операції.

Для побудови функціограми необхідне виконання попередніх робіт з вивчення й обстеження організаційно-структурної схеми сфери митної справи. Розподіл функцій за окремими суб'єктами навколомитної інфраструктури багато в чому зумовлений діючими вимогами митного законодавства, у межах якого визначається коло операцій, що виконуються окремими елементами системи митного обслуговування.

Після визначення функцій кожного виконавця складається графічна схема функцій, в основу якої лягає принцип поділу виконуваної роботи [44].

Графічна схема розподілу функцій будується на основі повного переліку фактично виконуваних робіт і фактично наявних виконавців, що дозволяє проводити аналіз даних схеми і по горизонталі, і по вертикалі. Функціограми дозволяють виконати аналіз і в подальшому змоделювати

розподіл діяльності з митно-логістичного обслуговування за функціональними структурами, провести раціоналізацію складу функцій виконавців, виключити дублювання функцій.

Функціограма організації митно-логістичного обслуговування наведена у табл. 2.2.

Представлений перелік функцій згрупований у чотири основні блоки. Виконавцями цих функцій виступають митні органи, учасники зовнішньоекономічної діяльності та підприємства, які надають логістичні послуги в митній сфері.

Найважливішим функціональним блоком виступає митне оформлення, проведення якого є обов'язковою умовою здійснення кожної експортно-імпоротної поставки. Організація митного оформлення характеризується великою кількістю виконуваних операцій, складність яких визначається сукупністю факторів: вид товару, країна походження, заявлена митна процедура тощо.

Таблиця 2.2

Функціограма організації митно-логістичного обслуговування

№ зп	Функції	Виконавці				
		Митниця	Учасник ЗЕД	Митний представник	Митний перевізник	СТЗ і ТЗ
1.	Митне оформлення					
1.1	Підготовка документів		•	○		
1.2	Визначення коду УКТЗЕД		○	•		
1.3	Розрахунок митної вартості		•	•		
1.4	Розрахунок митних платежів	•	○	•		
1.5	Декларування		•	•		
1.6	Забезпечення платежів			•	•	•
2.	Перевезення під митним контролем				•	
3.	Організація зберігання під митним контролем					
3.1	Зберігання пов'язане з проходженням митного огляду	•				•
3.2	Затримка товару через неможливість випуску	•				•
3.3	Зберігання за ініціативою учасника ЗЕД		•			•
4.	Випуск товару					
4.1	Сплата платежів		•			
4.2	Випуск відповідно до заявленої процедури	•				

Узагальнено автором: [45; 67; 125; 134; 140; 152; 157].

Складність функції підготовки документів визначається їх кількістю, яка змінюється залежно від конкретних умов угоди. Звичайна імпортна операція забезпечується підготовкою десяти стандартних документів, проте в деяких випадках може знадобитися ряд додаткових документів різної складності [46].

Реалізація блоку функцій з митного оформлення може проводитися як учасником зовнішньоекономічної діяльності, так і професійним посередником – митним представником. Вибір виконавця в кожному конкретному випадку залежить від складності виконуваних операцій. У наведеній функціограмі відображений стандартний варіант розподілу функцій з митного оформлення.

Підготовка документів у більшості випадків виконується силами учасника ЗЕД при консультаційному супроводі митного представника. Таке співвідношення ступеня участі обумовлено зосередженням всієї інформації щодо угоди у підприємства-імпортера. У свою чергу, митний представник має професійні компетенції, що дозволяють найкращим чином інтерпретувати цю інформацію. У складних випадках значення послуг митного представника зростає [47].

Окремою функцією у цьому блоці слід виділити визначення коду товарної номенклатури ЗЕД, оскільки від його вибору залежить розмір митних платежів, що підлягають сплаті, а в деяких випадках – навіть сама можливість здійснення експортної або імпоротної поставки. Особливу складність визначення коду УКТ ЗЕД має відносно товарів подвійного призначення, а також товарів, що підпадають під зовнішньоторговельні санкції. Якщо більшість функцій, пов'язаних із митним оформленням, підприємства – учасники ЗЕД здатні реалізувати самостійно, то визначення коду товару вимагає професійної участі митного представника [5, с. 113-117].

Митна вартість є основою розрахунку митних платежів, тому функції розрахунку митної вартості та митних платежів тісно взаємопов'язані. Виконавцями функції розрахунку митної вартості виступають рівною мірою

учасник ЗЕД і митний представник, оскільки перший має у своєму розпорядженні всю необхідну інформацію про зовнішньоторговельну угоду, а другий володіє методиками розрахунку. Отримані результати використовуються при остаточному визначенні розміру митних платежів, що підлягають сплаті, оскільки від розміру митної вартості залежить сума мита, яка розраховується за адвалорною ставкою, а також величина митних зборів. При цьому необхідно зазначити, що остаточне рішення про розмір митних платежів приймають митні органи [34; 206].

Результуючою функцією митного оформлення є декларування товару, в ході якого учасники ЗЕД самостійно або за допомогою митного представника подають до митних органів декларацію, що містить всі необхідні для випуску товару відомості. Виконавцями цієї функції рівною мірою можуть бути як учасники ЗЕД, так і митні представники. Самостійне декларування здійснюється, як правило, великими компаніями, тоді як для дрібних і середніх підприємств використання послуг митних представників є найбільш доцільним [80, с. 28-31].

З 2012 року обов'язковою стала подача декларацій в електронному вигляді, що вимагає від учасників ЗЕД наявності електронного цифрового підпису (ЕЦП). Така ситуація збільшує привабливість співпраці з митним представником для дрібних і середніх компаній, які, на відміну від великих учасників ЗЕД, рідко мають ЕЦП [123].

Додатковою функцією, що здійснюється суб'єктами навколомитної інфраструктури в ході митного оформлення, є забезпечення сплати митних платежів. Крім встановленого законом фінансового забезпечення компанії, які пропонують послуги в митній сфері, несуть також певну репутаційну відповідальність, що підвищує їх привабливість для компаній, які вперше виходять на міжнародний ринок.

Блок митного оформлення виступає найважливішим в загальній структурі функцій митно-логістичного обслуговування, оскільки ці функції є обов'язковими в ході здійснення зовнішньоторговельної діяльності [41].

Окремим елементом митно-логістичного обслуговування слід позначити організацію перевезення товарів, що перебувають під митним контролем. Ця функція виконується митним перевізником, який несе відповідальність за сплату необхідних митних платежів. Гарантію такої сплати може забезпечити також використання у процесі перевезення карнета TIR (книжки міжнародних дорожніх перевезень), банківської гарантії або митного супроводу. Крім того, необхідність забезпечення сплати митних платежів відсутня в наступних випадках, передбачених Митним кодексом: якщо як декларант виступає уповноважений економічний оператор, товари переміщуються залізничним і трубопровідним транспортом або лініями електропередачі, або це встановлено міжнародними договорами. У результаті можна дійти висновку про те, що послуга митного перевізника є досить специфічним і малозатребуваним елементом системи митного обслуговування [87].

Набагато більше значення має блок функцій з організації зберігання товарів під митним контролем. Ці функції виконують склади тимчасового зберігання або митні склади з ініціативи, що йде від митних органів або учасників ЗЕД. Звільнений від необхідності звернення до послуг СТЗ або МС тільки уповноважений економічний оператор, який відповідно до чинного митного законодавства може реалізувати цю функцію самостійно.

З ініціативи митних органів зберігання товарів на СТЗ або ТЗ здійснюється у зв'язку з проведенням митного огляду, а також у випадках неможливості випуску товарів за заявленою митною процедурою через відсутність необхідних документів або будь-які помилки декларування.

У деяких випадках організація тимчасового зберігання під митним контролем може проводитися за ініціативою учасника ЗЕД. Причинами таких дій можуть бути: використання процедури тимчасового ввезення, накопичення партії імпортованих вантажів для її подальшого декларування єдиним документом, а також фактори фінансового характеру. Так, наприклад, у разі відсутності покупця на партію товару, що ввозиться,

учасник ЗЕД може використовувати процедуру тимчасового зберігання без необхідності сплати митних платежів для пошуку контрагента за угодою. У результаті ця процедура дає можливість максимально наблизити один до одного моменти внесення митних платежів і розрахунків за поставлений товар, що дозволяє прискорити оборотність фінансових коштів. У разі високої вартості зовнішньоторговельної угоди витрати на послугу тимчасового зберігання можуть виявитися незначними порівняно з вигодою від прискорення руху фінансового потоку [125; 134].

Завершальним блоком функцій митного обслуговування є здійснення випуску товару за тією чи іншою митною процедурою. Необхідною умовою випуску згідно з чинним митним законодавством виступає внесення митних платежів, що проводиться учасником ЗЕД. В окремих випадках можливий умовний випуск товарів до внесення митних платежів, проте остаточне завершення митного обслуговування відбувається тільки після сплати необхідних сум. Випуск товарів, що здійснюється митними органами, завершує процес митного обслуговування та є кінцевою функцією, за підсумками якої відбувається зміна статусу товару: при імпорті товар набуває статусу українського, а при експорті – іноземного [158].

Схематично послідовність дій з організації митно-логістичного обслуговування наведена на рис. 2.3.

На схемі представлена послідовність операцій, що реалізуються в ході митно-логістичного обслуговування зовнішньоекономічної угоди, проведено горизонтальне зонування з виокремленням зон відповідальності виконавців. Нумерацією позначені конкретні операції, що виконуються в ході митного обслуговування, суцільні лінії відображають їх стандартну послідовність, пунктиром показані можливі варіанти організації митного обслуговування.

Процес, що відображений на схемі, починається з підготовки документів з експортно-імпортою операції (1). Визначення коду УКТ ЗЕД (2) і розрахунок митної вартості (3) можуть проводитися учасником ЗЕД одночасно, при цьому поширеною практикою є залучення митного

представника як консультанта (4). Деякі представники можуть запропонувати своїм клієнтам специфічну послугу попереднього узгодження цих умов зовнішньоторговельної угоди з митницею декларування (консультування з митним органом ст. 21 МКУ) (5).

З використанням отриманих даних проводиться розрахунок митної вартості, яка є основою для розрахунку майбутніх митних платежів (6). Митні органи в ході контролюючих заходів перевіряють правильність розрахунку митної вартості, при цьому, не звертаючи уваги на її завищення, жорстко реагують на заниження. У результаті учасник ЗЕД, щоб гарантувати проходження митної перевірки, часто трохи завищує рівень митної вартості. Митний представник, маючи великий досвід співпраці з конкретним митним органом, допомагає оптимізувати розмір митної вартості (7).

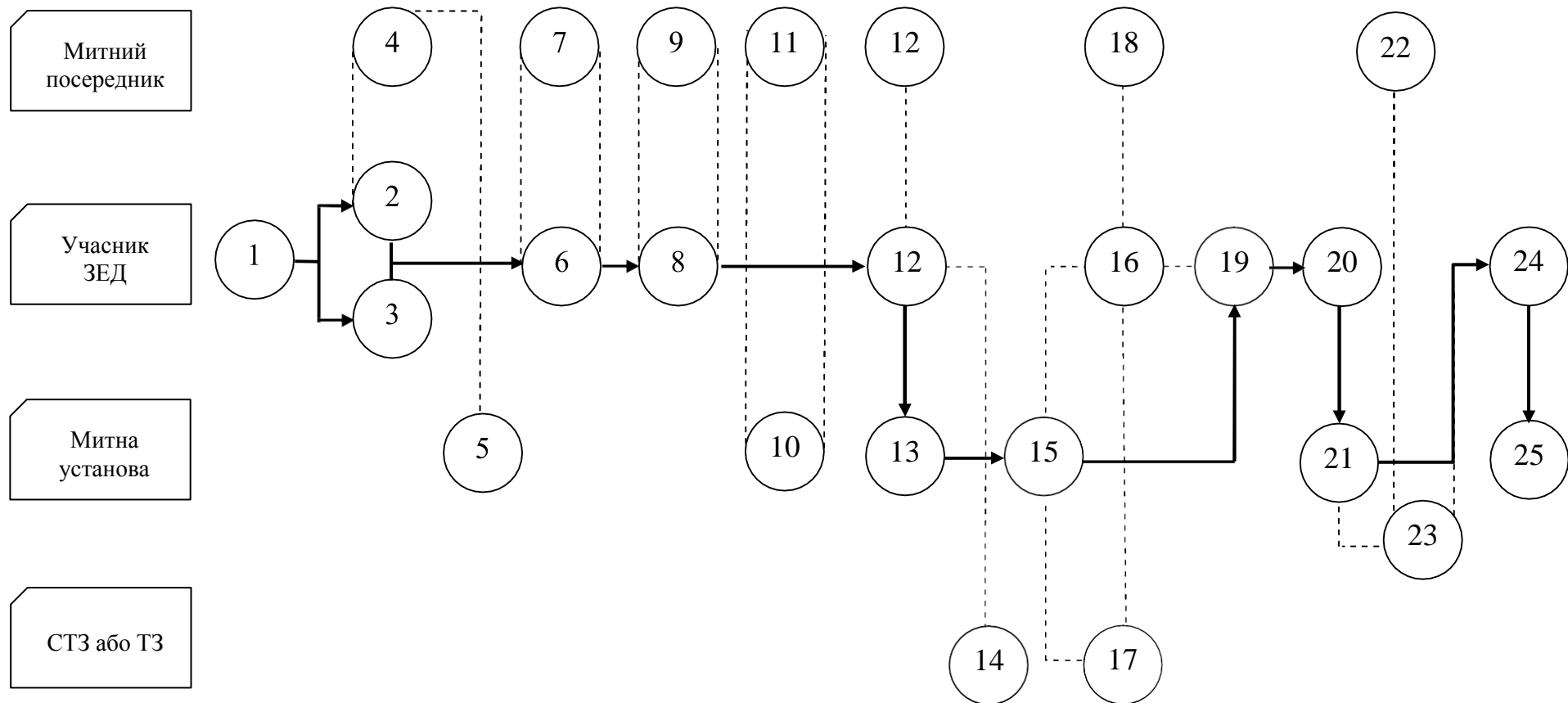


Рис. 2.3. Послідовність організації митно-логістичного обслуговування зовнішньоекономічної діяльності

Джерело удосконалено автором на основі: [120; 179].

На наступному етапі відбувається оформлення декларації на товари (8), при цьому, як правило, проводячи оформлення своїми силами, учасник ЗЕД використовує тільки прості форми декларування, тоді як митний представник може запропонувати ефективніші специфічні форми декларування (9). У разі подання попередньої декларації виникає необхідність її розгляду митним органом (10), що простіше організувати з використанням послуг митного представника. На сьогодні поширення отримала послуга електронного декларування з використанням ЕЦП митного представника (11).

Після прибуття товару до митниці призначення (13) відбувається подача декларації та всієї супровідної документації учасником ЗЕД або митним представником. На схемі це відображено дублюванням нумерації (12, 12).

У деяких випадках учасник ЗЕД за власною ініціативою може заявити процедуру тимчасового зберігання вантажу (14). Найчастіше заявляються такі процедури, як випуск для внутрішнього споживання або експорт, тому наступним етапом митного обслуговування стає перевірка правильності заповнення митної декларації й уточнення відомостей, що містяться в ній (15). У разі необхідності митний орган може звернутися до учасника ЗЕД для отримання уточнень або усунення невідповідностей у наданих документах (16). У такому разі на час усунення виявлених невідповідностей вантаж надходить на тимчасове зберігання на СТЗ або ТЗ (17). У деяких випадках для прискорення процесу коригування декларації доцільним є залучення митного представника для консультування й організації процесу взаємодії з митним органом (18). Після підготовки та надання відсутньої документації (19) виконується перерахунок митних платежів, що підлягають внесенню (20), причому їх остаточне затвердження здійснюється митним органом (21). Завершальним етапом процесу митного обслуговування є випуск товару митним органом під заявленою процедурою (25), чому повинна передувати сплата митних платежів (24). В окремих випадках може бути застосований умовний випуск (23), що вимагає забезпечення майбутньої сплати митних

платежів (22).

Дослідження, проведене за допомогою функціонального підходу, дозволило сформувавши основне коло, зміст і перелік ключових виконавців, які виконують функції митно-логістичного обслуговування. При цьому не охопленими залишаються питання організації міжфункціональної взаємодії. Дослідження цих питань доцільно проводити за допомогою процесного підходу, у межах якого митне обслуговування розглядається не як сукупність функцій окремих учасників, а як єдиний комплекс послідовних дій з митного супроводу зовнішньоекономічної діяльності.

Як альтернатива функціональному підходу багатьма авторами пропонується процесний підхід, основні положення якого були вперше викладені в роботі М. Хаммера та Дж. Чампі «Реінжиніринг корпорації. Маніфест революції в бізнесі» [183].

Питанням застосування функціонального та процесного підходів присвячений ряд наукових робіт вітчизняних і закордонних авторів. В. В. Репін і В. Г. Еліферов у своїй роботі «Процесний підхід до управління. Моделювання бізнес-процесів» розглядають методологію побудови системи управління організацією на основі процесного підходу. У своєму дослідженні автори проводять аналіз основних принципів і методів побудови системи, особливу увагу приділяючи вивченню способів поєднання процесного та функціонально-ієрархічного управління [121].

Саме включення категорії часу, послідовності дій при аналізі існуючої системи митно-логістичного обслуговування дозволяє виявити основні проблеми й «вузькі місця», визначити потенціал розвитку та напрямки якісного зростання.

Головне поняття, яке використовує процесний підхід, – це поняття процесу. «Процес – це сукупність взаємопов'язаних і взаємодіючих видів діяльності, що перетворюють входи на виходи». Важливою складовою процесу, яка не відображена в цьому визначенні, є систематичність дій. Дії процесу повинні бути повторюваними, а не випадковими. На відміну від

функціонального підходу, процесний підхід до організації митно-логістичного обслуговування дозволяє концентруватися не на роботі кожного окремого елемента системи, а на результатах функціонування всієї системи в цілому. Основним елементом аналізу й організації стає процес, у ході якого виконується ряд дій з метою досягнення конкретного результату [121].

Метою процесу митно-логістичного обслуговування є забезпечення виконання існуючих вимог митного законодавства під час реалізації експортно-імпортової операції.

У цілому застосування процесного підходу дозволяє проаналізувати варіанти організації митно-логістичного обслуговування, оцінити їх ефективність, виявити «вузькі місця» для подальшої модернізації.

Основою графічного представлення процесу виступає функціональний блок, який відображає кожен конкретний процес у межах системи, що моделюється. На рис. 2.4 схематично наведений процес митно-логістичного обслуговування.

Прямокутник, зображений на рисунку, представляє процес митно-логістичного обслуговування, при цьому кожна з його сторін має певне змістове навантаження.

Відповідно до стандарту, ліва межа прямокутника має значення «Вхід», на який надходить вся необхідна для організації процесу митно-логістичного обслуговування інформація щодо зовнішньоторговельної угоди. Права межа прямокутника має значення «Вихід» і відображає результат процесу, яким у цьому випадку стає випуск товару за заявленою процедурою. Верхня межа прямокутника має значення «Управління», до чого у сфері митно-логістичного обслуговування належить сукупність нормативно-правових актів, що регулюють митну діяльність. Нижня межа прямокутника має значення «Механізм», у його ролі виступає комплекс логістичних послуг в митній сфері.

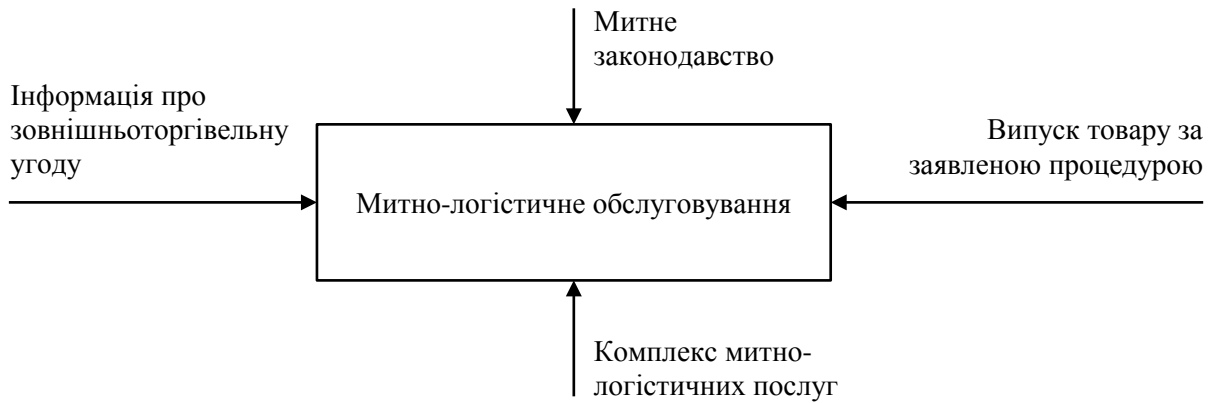


Рис. 2.4. Базова схема процесу митно-логістичного обслуговування

Джерело: [134, с. 114-116].

Наступним кроком функціонального моделювання процесу митно-логістичного обслуговування є його деталізація та виокремлення складових підпроцесів.

Результати декомпозиції процесу митно-логістичного обслуговування наведені на рис. 2.5.

Процес митно-логістичного обслуговування, відображений на рисунку 2.5, складається з 5 підпроцесів. Управління всіма підпроцесами визначається вимогами митного законодавства. Першим з них є підпроцес визначення митної вартості та код УКТ ЗЕД, його реалізація виступає необхідною умовою митного оформлення експортно-імпортової операції.

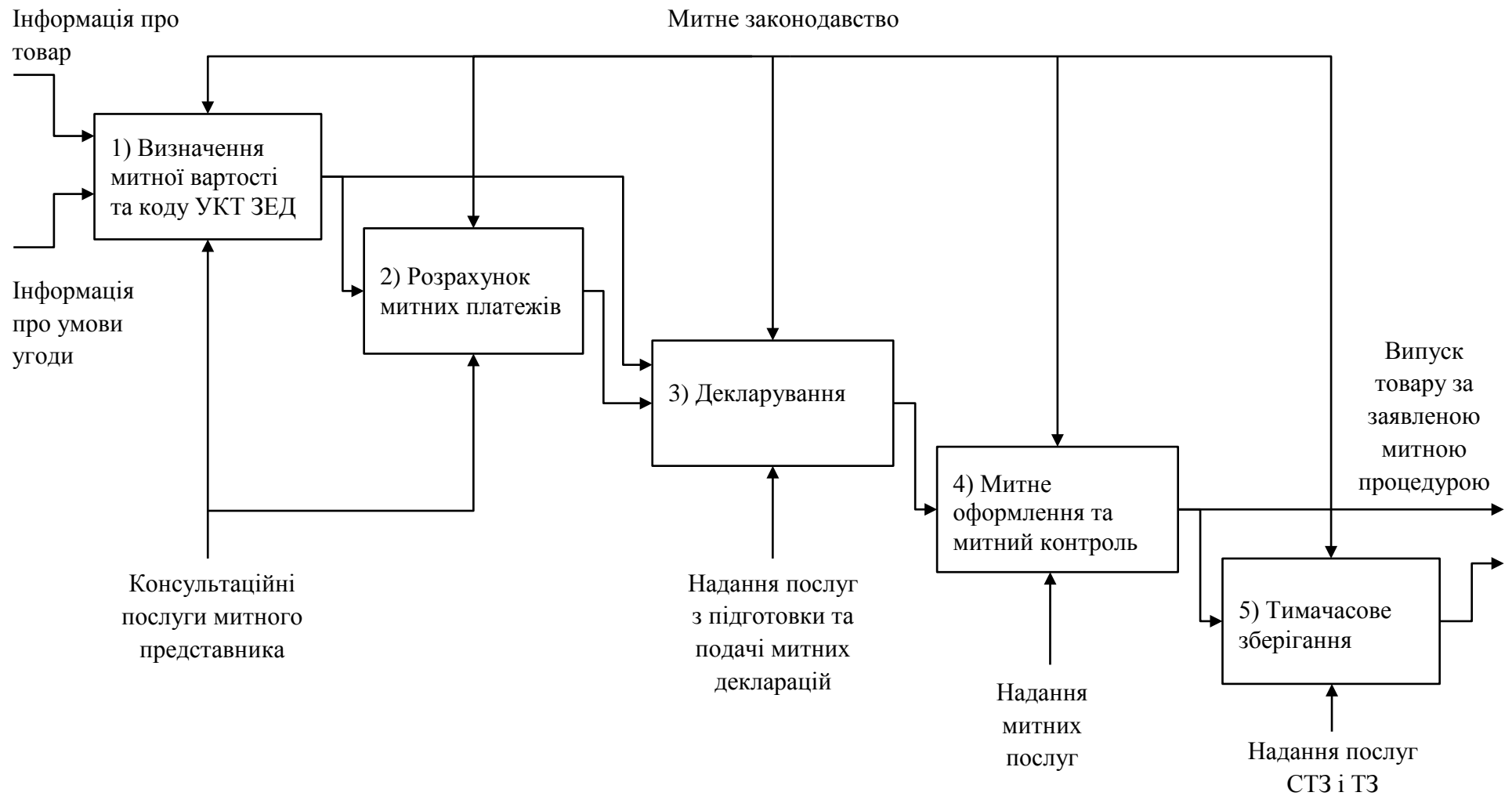


Рис. 2.5. Декомпозиція процесу митно-логістичного обслуговування

Складено автором на основі: [140; 157; 158]

При здійсненні першого підпроцесу елементами управління виявляються вимоги Митного кодексу, а також чинна редакція Товарної номенклатури зовнішньоекономічної діяльності. Як вхід використовується інформація про товар і умови зовнішньоторговельної угоди. Оптимізація підпроцесу досягається за рахунок застосування механізму реалізації, що діє в даному випадку у формі консультаційних послуг митних представників.

Результат першого підпроцесу формує масив вхідних даних для наступного підпроцесу розрахунку суми митних платежів, що підлягають сплаті. Управління цим підпроцесом конкретизується в нормативно-правових актах, а основним механізмом залишаються послуги митних представників.

Вхід третього підпроцесу формується даними, одержуваними на виході першого (кодування товару і митна вартість товарів) та другого (сума митних зборів, податків і зборів, що підлягають сплаті) підпроцесів, на основі яких здійснюється декларування товарів і транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон під час зовнішньоекономічної діяльності.

Якість логістичних послуг з підготовки й подання митних декларацій, які формують механізм реалізації підпроцесу декларування, визначає ефективність його реалізації.

Заповнені декларації перевіряються співробітниками митних органів у рамках підпроцесу митного оформлення та контролю. Механізмом реалізації цього підпроцесу виступає надання митних логістичних послуг, оптимізація яких спрямована на прискорення процедури митного очищення та скорочення витрат часу учасників зовнішньоекономічної діяльності.

Результатом четвертого підпроцесу може стати випуск товару за митною процедурою, умовою чого є повне дотримання всіх вимог митного законодавства під час попередніх підпроцесів. У разі виявлення будь-яких порушень випуск відкладається до їх усунення, що приводить до необхідності введення п'ятого підпроцесу – тимчасового зберігання товарів і транспортних засобів, що перебувають під митним контролем. Механізмом

реалізації цього підпроцесу служить діяльність професійних провайдерів послуг тимчасового зберігання, здійснювана власниками СТЗ та митних складів. У разі усунення всіх порушень тимчасове зберігання завершується випуском товарів за заявленою процедурою.

Підбиваючи підсумок, можна дійти висновку про те, що використання функціонального і процесного підходів до аналізу та вдосконалення організації митно-логістичного обслуговування забезпечує комплексний розгляд інтегрованих процесів і функцій, реалізованих у митній сфері. При цьому найбільша ефективність організації митно-логістичного обслуговування може бути досягнута тільки за рахунок інтеграції процесного та функціонального підходів. Оптимізація митного супроводу зовнішньоекономічної діяльності досягається за рахунок вдосконалення процедур взаємодії функціональних сфер митно-логістичного обслуговування для створення максимальної цінності для учасника ЗЕД з мінімальними витратами.

У процесі здійснення зовнішньоекономічної діяльності компанії-учасники несуть значні витрати, зумовлені необхідністю виконання вимог митного законодавства. Водночас діяльність митних органів, що реалізують державну політику в ході митного регулювання, пов'язана з певними витратами на організацію митного адміністрування.

Загальною метою всіх сторін митно-логістичного обслуговування є мінімізація витрат, що веде до активізації зовнішньоекономічної діяльності, підвищення конкурентоспроможності учасників ЗЕД і зростання митних зборів. Держава, у першу чергу міністерства й відомства, відповідальні за поповнення бюджету, очікують, що митні органи будуть виконувати свої функції та очікувані фінансові показники для наповнення державного бюджету – ефективно, використовуючи наявні в їхньому розпорядженні ресурси. У свою чергу, очікування бізнес-спільноти, а саме споживачів митних послуг, полягають у тому, що митне адміністрування процедур, які

супроводжують переміщення товарів через кордон, матиме мінімальний вплив на загальну вартість ведення торгівлі [49].

При виході на зовнішні ринки та здійсненні зовнішньоекономічної діяльності виникають додаткові витрати на митне оформлення, транспортування, страхування, маркетингові дослідження тощо, а це велика питома вага в собівартості експортно-імпоротної продукції [16].

Проблеми скорочення витрат, пов'язаних зі здійсненням зовнішньої торгівлі, є об'єктом вивчення як наукових, так і практичних досліджень. Цим питанням присвячено велику кількість аналітичних робіт вітчизняних і закордонних авторів [3; 5; 16; 18; 49; 69; 102].

Подібні дослідження часто проводяться під егідою великих міжнародних організацій. Широке поширення й загально визнане значення має рейтинг ведення міжнародної торгівлі, що розраховується Всесвітнім банком в рамках дослідження «Ведення бізнесу» [109; 115; 208].

У сучасному глобальному світі питання спрощення міжнародної торгівлі стають все більш значущими для бізнесу. Надмірні вимоги до документів, обтяжливі митні процедури, низька ефективність роботи портів і терміналів, відсутність сучасної інфраструктури — усе це призводить до додаткових витрат і затримок в експортно-імпортній діяльності, знижуючи конкурентоспроможність учасників ЗЕД [197]. Дослідження доводять, що у країнах, які розвиваються, з Україною включно, середній рівень витрат ведення міжнародної торгівлі більш ніж на 10 % перевищує середній регіональний рівень [53].

При розрахунку рейтингу як підґрунтя використовуються стандартні вимоги, що висуваються митним законодавством оцінюваних країн до здійснення експортно-імпоротної діяльності. Для складання точної оцінки проводиться облік всіх передбачених чинним законодавством процедур із зазначенням витрат часу та коштів на проходження процедур. Враховуються також всі документи, необхідні торговельній компанії для експорту або імпорту товарів через національні кордони. Розрахунок витрат на експортні

операції проводиться з урахуванням всіх операцій, починаючи з упаковки товарів на складі експортера та до їх відправки, а при імпорті враховуються процедури з моменту прибуття вантажу в пункт призначення до його доставки на склад.

Згідно з методикою Світового банку, часові та фінансові витрати при здійсненні експортно-імпортних операцій включають наступні структурні елементи: підготовка документації, митне очищення і технічний контроль, портове і термінальне розвантаження, внутрішнє транспортування і розвантаження (табл. 2.3).

Таблиця 2.3

Структура витрат на експортно-імпортні операції в Україні, 2019 р.*

Елементи витрат	Часові витрати, дні		Фінансові витрати, дол./контейнер	
	Експорт	Імпорт	Експорт	Імпорт
Підготовка документації	13	12	200	285
Митне очищення та технічний контроль	1	2	550	650
Портова та термінальна обробка	3	2	480	490
Внутрішнє транспортування та вантажопереробка	5	5	1385	1385
Разом	22	21	2615	2810

Складено за матеріалами звітів World Bank. Doing Business за 2019 р. [178].

Відповідно до методики Світового банку, фінансові витрати включають збори, що стягуються з 20-футового контейнера. Розрахунок витрат часу на експорт та імпорт здійснюється у календарних днях, починаючи з дати заявлення процедури до дати її офіційного завершення. Якщо законом передбачена можливість прискорення проходження всіх зазначених формальностей та за умови, що ця можливість доступна всім учасникам ЗЕД, враховується варіант прискореної процедури [178].

Процедури прискореного проходження формальностей, що застосовуються тільки відносно фірм, які знаходяться в зонах виробництва товарів на експорт, або тільки відносно певних акредитованих фірм відповідно до програм уповноважених суб'єктів господарювання, до уваги не приймаються, оскільки вони доступні не для всіх торговельних компаній.

При розрахунку сукупних термінів оформлення передбачається, що учасники ЗЕД зацікавлені у як найшвидшому проходженні всіх формальностей, тому вважається, що всі можливості відносно паралельного виконання різних процедур використовуються експортерами й імпортерами в повному обсязі. При цьому передбачається, що для підготовки документації, перевезення всередині країни, очищення від митних та інших формальностей, а також вантажно-розвантажувальних робіт у портах і терміналах потрібен як мінімум один день на кожну операцію, при цьому вони не можуть здійснюватися одночасно [47].

Необхідно зазначити, що деякі елементи витрат на організацію зовнішньоекономічної діяльності значною мірою залежать від особливостей країни, зокрема її географічного положення, розмірів території та інших факторів. У результаті країни-лідери, такі як Сінгапур, Гонконг, Південна Корея, мають недосяжні для великих держав переваги [204].

Як видно з табл. 2.3, основними витратоутворюючих елементами, як для імпорту, так і для експорту, виступають дві позиції: підготовка документації та внутрішнє транспортування й вантажопереробка. Структура витрат наведена на рис. 2.6.

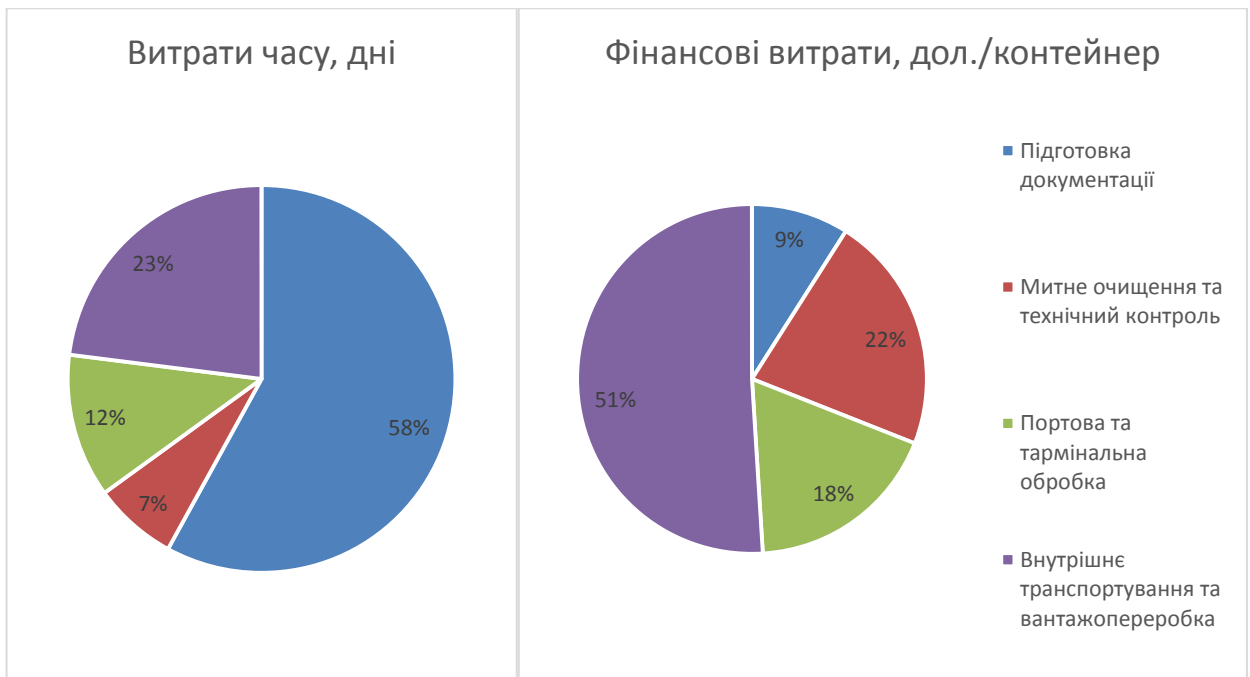


Рис. 2.6. Структура часових і фінансових витрат при здійсненні ЗЕД, Україна, 2019

Джерело: [3, с. 80]

Необхідно зазначити, що на думку ряду експертів, у частині показника тимчасових витрат з підготовки експортно-імпоротної документації має місце фактор недостатньої організованості та кваліфікації відповідних фахівців експортерів та імпортерів, які беруть участь у цих процесах.

Повне митне оформлення вантажів – складна процедура, що вимагає спеціальних знань і навичок. Некомпетентність у цьому питанні загрожує збитками та втратою часу.

Учасники ЗЕД повинні враховувати широкий діапазон витрат. Їх витрати значною мірою носять комерційний характер, але є також і такі, які обумовлені необхідністю дотримання нормативних вимог. До комерційних витрат належать, наприклад, витрати на вантажоперевезення й інші логістичні послуги. Вони також включають трансакційні витрати, що виникають у процесі укладання угод з логістичними компаніями, які займаються питаннями транспортування й надання логістичних послуг. До таких витрат належать витрати, пов'язані з укладанням контрактів між

вантажовідправниками та клієнтами, замовленням транспорту, а також організацією страхування, забезпечення фінансування та проведення платежів.

Нормативні витрати бізнесу виникають при виконанні процедур, встановлених державними органами, зацікавленими в адмініструванні процесу міжнародної торгівлі й забезпеченні прикордонного контролю. Їх виконання контролюють, у першу чергу, митні органи. Крім того, при здійсненні міжнародної торгівлі найчастіше виникає необхідність дотримання додаткових вимог, що висувуються державними органами видачі ліцензій, експортного контролю, міністерствами та відомствами, відповідальними за безпеку використання транспортних засобів і за різні аспекти відповідності продукції, безпеку продукції, вплив на навколишнє середовище.

Структура нормативних витрат і підсумкова сума витрат багато в чому залежать від обраного способу митного обслуговування, застосовуваної митної процедури, а також наявності або відсутності додаткових послуг, що надаються підприємствам у ході здійснення зовнішньоекономічної діяльності компаніями, зайнятими у митній сфері.

Нормативні витрати можуть бути структуровані на три класифікаційні групи: неминучі, умовно неминучі й додаткові.

Розмір неминучих витрат і їх структура встановлюються нормативно-правовими актами та практично не залежать від дій учасників ЗЕД. Умовно неминучі витрати виникають в окремих випадках, пов'язаних із дією певних митних процедур або специфічними особливостями конкретних угод. У процесі митного обслуговування можуть бути виділені окремі операції, які не є обов'язковими з точки зору закону. Їх виконання може бути обумовлено обраною конкретним учасником ЗЕД стратегією, у зв'язку з цим витрати на них слід віднести до додаткових.

Основна й неминуча стаття витрат, що безумовно належить до нормативних витрат, – це митні платежі, склад яких залежить від заявленої

митної процедури. Необхідно відзначити, що перелік митних платежів, які підлягають сплаті при здійсненні імпорتنих операцій, ширший, ніж при експорті. Так, при експорті декларант зобов'язаний сплатити тільки вивізні мито та митні збори, а при імпорті — ввізні мито, митні збори, акциз (у ряді випадків) і ПДВ. Сума митних платежів багато в чому залежить від заявленого коду товару ЗЕД, виду декларації та наявності додаткових процедур.

Суттєвими у зовнішньоекономічній діяльності є витрати, пов'язані з проведенням митного оформлення. Як правило, повністю самостійне декларування здійснюють тільки великі учасники ЗЕД, у складі яких є фахівці з митної справи. У цьому випадку до витрат, викликаних необхідністю дотримання нормативних вимог митного законодавства, можна віднести заробітну плату таких фахівців та інші витрати, пов'язані з організацією їх роботи в межах компанії [3].

Іншим варіантом митного оформлення є використання послуг митного представника, який за вибором клієнта може запропонувати різний набір послуг. Як правило, оформлення стандартної декларації на товари при наявності у замовника всіх необхідних документів за угодою буде коштувати 1-3 тис. грн за кожну відправку, а комплексний супровід однієї товарної партії, що включає визначення коду товару ЗЕД, збір і підготовку необхідної документації, оцінюється в суму 15-25 тис. грн. [128, с. 124].

Починаючи з 2012 року декларування товарів здійснюється виключно в електронному вигляді за допомогою електронно-цифрового підпису. У разі його відсутності в учасника ЗЕД він буде змушений або нести додаткові витрати на реєстрацію ЕЦП, або оформляти декларацію з ЕЦП митного представника.

У ряді випадків виникає необхідність у проходженні додаткових видів контролю й отриманні спеціальних дозволів, що теж потягне за собою додаткові нормативні витрати учасника ЗЕД. Найбільше поширені витрати,

що пов'язані з необхідністю проходження ветеринарного та фітосанітарного контролю.

У разі затримки випуску товарів, викликані проведенням окремих процедур митного контролю або відсутністю будь-яких документів, товари підлягають розміщенню на складі тимчасового зберігання або митному складі, що також вимагає від учасника ЗЕД додаткових витрат.

Крім того, компанії, які мають невеликий досвід в оформленні експортно-імпортних поставок, часто є споживачами різних додаткових послуг з митного супроводу, що призводить до збільшення їх витрат.

До подібних послуг слід віднести:

- допомогу в оформленні обов'язкових дозвільних документів;
- інформаційну підтримку за запитами митних органів;
- підготовку зовнішньоторговельного контракту з перекладом мовою країни-контрагента, включаючи перевірку контракту на предмет відповідності вимогам валютного та митного контролю;
- аналіз наданого клієнтом комплексу установчих документів з метою перевірки відповідності вимогам митних органів;
- рекомендації та оформлення документів на відвантаження: заявки, інвойси, специфікації, прайс-листи;
- підбір митних кодів на підставі правил УКТЗЕД, і пояснень до товарної номенклатури ЗЕД;
- рекомендації та оформлення документів, що підтверджують митні коди: описи та підбір кодів ЗЕД у зручному для митного контролю форматі, що враховує всі дані, необхідні для заповнення митної декларації;
- рекомендації та оформлення документів, що підтверджують митну вартість;
- особиста взаємодія з митним інспектором, який перевіряє МД, у разі необхідності прискорення процесу прийняття рішення про випуск вантажу митним інспектором, у тому числі особистого роз'яснення

характеристик товару й обґрунтування вибору митного коду декларованого товару;

- присутність на митному огляді від імені декларанта;
- отримання розмитненого товару, організація вивозу та навантажувальних робіт під поданий клієнтом транспортний засіб;
- підготовка експортного контракту, реєстрація експортера на митниці, постановка всього документообігу за ЗЕД;
- оформлення експертних висновків за подвійним призначенням (у разі необхідності);
- оформлення сертифіката походження [155].

Таким чином, нормативні витрати не менш різноманітні та значущі, ніж комерційні. Питання їх зниження мають вирішальне значення для успішного розвитку зовнішньоекономічної діяльності та підвищення конкурентоспроможності підприємств і економіки країни в цілому.

Зі зростанням залежності економічного процвітання держави від рівня розвитку міжнародної торгівлі все більший вплив на рівень національної економічної конкурентоспроможності чинять митні органи. У цьому контексті можна виокремити три найпоширеніші напрями митної політики, кожен з яких багато в чому залежить від того, який вплив митні органи чинять на вартість ведення зовнішньої торгівлі.

Першим напрямком державної політики в рамках розвитку економічної конкурентоспроможності є сприяння зовнішній торгівлі. Воно може бути охарактеризоване як політична програма, спрямована на зниження трансакційних витрат, що виникають між імпортерами й експортерами, а також посередниками (наприклад, транспортними компаніями й агентами) при взаємодії з регулюючими органами.

Політика сприяння міжнародній торгівлі набула особливої значущості останніми роками й наразі є одним з ключових пунктів порядку денного в рамках багатосторонніх та двосторонніх торговельних переговорів. У цих умовах від митних органів потрібна максимальне зниження рівня впливу на

вартість ведення міжнародної торгівлі. Можливості скорочення додаткових витрат, пов'язаних з необхідністю дотримання митних вимог, можуть стати центральним питанням у майбутніх двосторонніх і багатосторонніх торговельних угодах між окремими країнами [143; 200].

Другим напрямом державної політики в межах підвищення економічної конкурентоспроможності є ефективне адміністрування торгово-політичних заходів з метою захисту вітчизняних виробників і окремих галузей економіки. Вони включають застосування захисних митних тарифів, а також процедур, що дозволяють поставити в рівні умови національний бізнес і учасників закордонних ринків за рахунок відстрочки сплати мит і податків або їх повернення (процедура митного складу, використання періодичних декларацій, повернення ПДВ). При цьому, якщо порядок отримання відстрочки платежу або застосування преференційних ставок митних зборів виявиться занадто громіздким, підприємці можуть прийняти рішення не користуватися ними та, можливо, навіть відмовитися від ведення міжнародної торгівлі або перенести бізнес у країни, що пропонують кращі умови.

Третій напрям державної політики полягає в реалізації фіскальної функції шляхом збору митних зборів і податків [85; 144].

Дослідженням, проведеним Всесвітньою митною організацією в 73 країнах встановлено, що 2018 року сума митних зборів склала в середньому 11,48 % доходної частини бюджету досліджуваних держав. Найбільший внесок у доходну частину державного бюджету зробила митниця Кувейту (67,28 %), найменший – митниця Норвегії (0,36 %) [109]. Стягування митних платежів є визначальною функцією для більшості митних органів у світі, та багато з них також збирають й інші податки і збори, наприклад ПДВ, акцизи, міні збори тощо.

Реалізація митними органами будь-якого з цих трьох напрямів державної політики буде впливати на нормативні витрати, пов'язані з дотриманням законів і правил у процесі здійснення зовнішньоекономічної

діяльності. В ідеалі ці витрати повинні бути вимірними, для того щоб митниця та державні органи управління могли прийняти відповідні рішення в різних економічних умовах. У зв'язку з цим необхідним стає вивчення того, як бізнес оцінює рівень нормативних витрат і яким є вплив митних органів на ці витрати й ефективність торгівлі в цілому.

У результаті теорія та практика розрахунків рівня нормативних витрат, пов'язаних з дотриманням вимог митного законодавства під час зовнішньоекономічної діяльності, спираються в основному на непрямі методи оцінки. Виокремлюють три основні підходи до оцінки:

- економічне моделювання з акцентом на переваги, які можуть бути результатом зниження собівартості здійснення зовнішньої торгівлі;
- порівняльна індексація та бенчмаркінг, що, як правило, спираються на дані опитувань;
- діагностичні дослідження [94].

Вивчення механізмів формування нормативних витрат є важливим завданням як для контролюючих органів, так і для окремих учасників ЗЕД. Скорочення додаткових витрат дозволить підвищити ефективність зовнішньоторговельних операцій, підняти загальний рівень конкурентоспроможності національної економіки без зміни тарифної політики та скорочення надходжень до бюджету.

Разом з тим учасники ЗЕД не в змозі приділяти достатньо уваги питанням аналізу, оцінки й оптимізації нормативних витрат у ході митного обслуговування. Найбільш успішно ці завдання можуть вирішуватися за допомогою посередників, які спеціалізуються на наданні логістичних послуг у митній сфері.

Використання інтегрованого, функціонального й витратного підходів у дослідженні митно-логістичного обслуговування ЗЕД дозволило дати багатопланову характеристику управління даними процесами в митній сфері

2.2. Модель управління розвитком інтегрованого процесу митно-логістичного обслуговування

У сучасній економіці процеси вдосконалення більшості сфер діяльності засновані на застосуванні системного підходу. Все різноманіття існуючих систем можна умовно розділити на технічні, біологічні та соціально-економічні. Відмінною особливістю соціально-економічних систем є те, що їх зміст, елементний склад, цілі та завдання розвитку визначаються існуючою сукупністю суспільних, колективних і особистих інтересів. До соціально-економічної можна віднести систему митного обслуговування. При цьому система митного обслуговування може бути структурована на окремі елементи – територіальні та функціональні підсистеми [103].

Розгляд питань декомпозиції системи митного обслуговування на основі багаторівневого підходу дозволило виділити та дослідити територіальні підсистеми, що забезпечують супровід зовнішньоекономічної діяльності у масштабах окремих регіонів. Декомпозиція на основі територіального підходу дозволяє максимально врахувати особливості експортно-імпортних товарних потоків окремих регіонів країни, що впливають на обсяги діяльності з митного супроводу та специфіку вирішуваних питань і проблем, що виникають. Підсумком успішного розвитку територіальних підсистем стає вдосконалення національної системи митного обслуговування [9, с. 46-53].

Самостійним напрямом модернізації системи митного обслуговування держави є її поділ на функціональні підсистеми, що в подальшому дозволяє застосовувати специфічні підходи та методи їх вдосконалення.

Традиційне наукове розуміння митного обслуговування відносить його виключно до діяльності митних органів, що здійснюють митний супровід ЗЕД. Виокремлення як об'єкта дослідження сфери взаємодії митних органів і учасників ЗЕД дозволяє розмежувати митні послуги та послуги в митній сфері.

Тенденції розвитку сервісної економіки, що реалізуються в митному обслуговуванні через впровадження клієнторієнтованих технологій, вимагають залучення недержавних структур, найбільшою мірою орієнтованих на задоволення потреб учасників зовнішньоекономічної діяльності [114]. У результаті стає необхідним виокремлення в складі системи митного обслуговування спеціалізованої підсистеми митно-логістичних послуг, що надаються суб'єктами навколомитної інфраструктури.

Такий підхід вимагає випрацювати модель управління розвитком інтегрованого процесу митно-логістичного обслуговування: вивчення структури, логічної організації, методів і принципів митного обслуговування (рис. 2.7).



Рис. 2.7. Модель управління розвитком інтегрованих процесів митно-логістичного обслуговування

Джерело: побудовано автором на основі [45; 57; 64; 65; 127; 158].

Вихідною точкою розробки моделі є визначення цілей і завдань системи, що формується. До економічних цілей формування системи митного обслуговування слід віднести забезпечення своєчасного надходження та збільшення обсягів митних платежів, так само як і захист та стимулювання розвитку окремих галузей національної економіки.

Для досягнення цих цілей вирішуються завдання організації сприяння розвитку зовнішньоекономічної діяльності, що допомагає виконанню фіскальних та регулюючих функцій митних органів, а також стимулює розвиток окремих галузей і сфер діяльності.

Фіскальні функції митних органів мають велике значення, оскільки за рахунок збору митних платежів формується значна частка доходної частини бюджету України, при цьому збільшення обсягів зовнішньоекономічної діяльності дозволяє підвищити обсяг платежів без збільшення ставки мит, акцизів і зборів. Зростання обсягів зовнішньоторговельного обороту приводить до розширення простору митної діяльності, що підвищує різноманітність і ефективність інструментарію митного регулювання, що застосовується.

Формування комплексів послуг у митній сфері спрямоване на посилення економічної пов'язаності діяльності митних органів та учасників ЗЕД. За допомогою професійних митних посередників можливе скорочення витрат окремих учасників ЗЕД, що приводить до підвищення рентабельності зовнішньоекономічної діяльності та, як наслідок, до зростання зовнішньоторговельного обороту.

Розвиток сучасної системи митного обслуговування сприяє як економічному, так і політичному зближенню країн. До політичних цілей системи митного обслуговування можна віднести поглиблення міжнародної інтеграції, підтримку позитивного іміджу країни [38].

Соціальні цілі системи митного обслуговування передбачають захист здоров'я й моральності, безпеку, сприяння зростанню рівня життя населення та досягаються шляхом вирішення завдань збільшення обсягів зовнішньоторговельної діяльності разом з удосконаленням системи митного регулювання та контролю.

У сучасних умовах найважливішим принципом формування та функціонування системи митного обслуговування стає орієнтація на споживачів митних послуг. Виокремлення підсистеми послуг у митній сфері дозволяє повною мірою використовувати клієнторієнтований підхід, враховуючи умови конкретних експортно-імпортних операцій, різноманітність запитів споживачів і особливості взаємодії суб'єктів навколомитної інфраструктури [56].

Принципи цілісності та системності передбачають об'єднання в одне ціле всіх учасників митного обслуговування з виробленням механізмів їх ефективної взаємодії, що дозволяють найбільш повно враховувати інтереси митних органів, професійних митних посередників і учасників ЗЕД.

Закладений в основі побудови системи митних органів принцип ієрархічності природним чином поширюється і на формування системи митного обслуговування, забезпечуючи чіткість взаємодії елементів, що до неї входять [107].

Особливістю системи митного обслуговування є застосування принципу достатності, згідно з яким виконання ключових цілей і завдань обслуговування повинно здійснюватися з мінімальними для учасника ЗЕД часовими та фінансовими витратами. У роботі митних органів дія цього принципу знаходить вираження у застосуванні в ході митного контролю системи управління ризиками, яка передбачає проведення вибіркового перевірок, заснованих на ймовірності порушень митних правил і норм [1; 8].

Принцип гнучкості й адаптивності передбачає здатність системи митного обслуговування максимально повно враховувати сформовані

особливості національного та міжнародного ринку, тенденції розвитку зовнішньої торгівлі, мінливі запити споживачів [16].

Жорстко регламентована діяльність митних органів обмежує можливості їх швидкої реакції на мінливі умови зовнішнього середовища, тоді як формування й розвиток комплексів послуг у митній сфері, через ринковий характер діяльності митних посередників, забезпечує всій системі велику адаптивність і гнучкість.

Загальний напрямок розвитку діяльності з митного супроводу зовнішньоторговельних операцій визначається державними органами влади. Існуючі інтеграційні тенденції в міжнародній торгівлі приводять до зростання ролі міжнародних конвенцій, статутів і положень міжнародних організацій, що впливають на організацію митного обслуговування в Україні. Проте основними учасниками формування системи митного обслуговування виступають митні органи всіх рівнів, професійні митні посередники та підприємства – учасники ЗЕД [55; 57].

Як правову базу системи митного обслуговування необхідно розглядати існуючі міжнародні конвенції, митне законодавство України та державне законодавство України [34; 35; 88; 92; 93].

Центральне місце в моделі посідають наукові методи та методика формування системи митного обслуговування. Запропонована методика складається з чотирьох основних етапів, на кожному з яких застосовуються відповідні методи.

Дослідження організації митного обслуговування вимагає застосування методу системного аналізу, який дозволяє вивчати систему митного обслуговування в межах багаторівневого, процесного та витратного підходів, що комплексно відображають зміст робіт з митного супроводу зовнішньоторговельних операцій. Важливим елементом цієї діяльності виступають комплекси послуг у митній сфері, що об'єднують професійних митних посередників, які сприяють проходженню митних формальностей учасниками ЗЕД. Аналіз стану ринку послуг, що надаються в митній сфері, і

оцінка ступеня задоволеності споживачів послуг проводиться з використанням економіко-статистичних методів. Застосування цих методів, спрямоване на виявлення тенденцій і закономірностей функціонування митної сфери, дозволяє встановити вплив окремих факторів на розвиток системи та рівень обслуговування клієнтів.

Наступним етапом методики, що розробляється, є організація ефективної взаємодії учасників митного обслуговування, орієнтована на узгодження їх різноспрямованих інтересів і забезпечення максимального сукупного ефекту при мінімальних витратах. Вирішення цих завдань забезпечується застосуванням сучасних логістичних методів, що дозволяють оптимізувати процеси руху товару у зовнішньоекономічній діяльності.

Завершальним елементом методики є проектування системи митного обслуговування та її актуалізація. Пропонована методологія націлена на формування поліваріантних моделей митного обслуговування, які враховують специфіку функціонування комплексів послуг у митній сфері.

Питання організації митної служби досить широко досліджені у працях сучасних вітчизняних вчених, які детально вивчали включно якість митного обслуговування, що здійснюється митними органами. Разом з тим проблемам розвитку послуг у митній сфері приділено недостатню увагу, тоді як діяльність професійних митних посередників є важливою складовою всієї системи митного обслуговування [45; 57; 64; 65; 127; 158].

Представляючи інтереси підприємств, які здійснюють експортно-імпорتنу діяльність, суб'єкти навколомитної сфери одночасно сприяють реалізації цілей і завдань митних органів. Це визначає загальну зацікавленість у розвитку сфери навколомитної діяльності на основі системного підходу.

Варіативно-логічна схема формування комплексів послуг у митній сфері наведена на рис. 2.8.

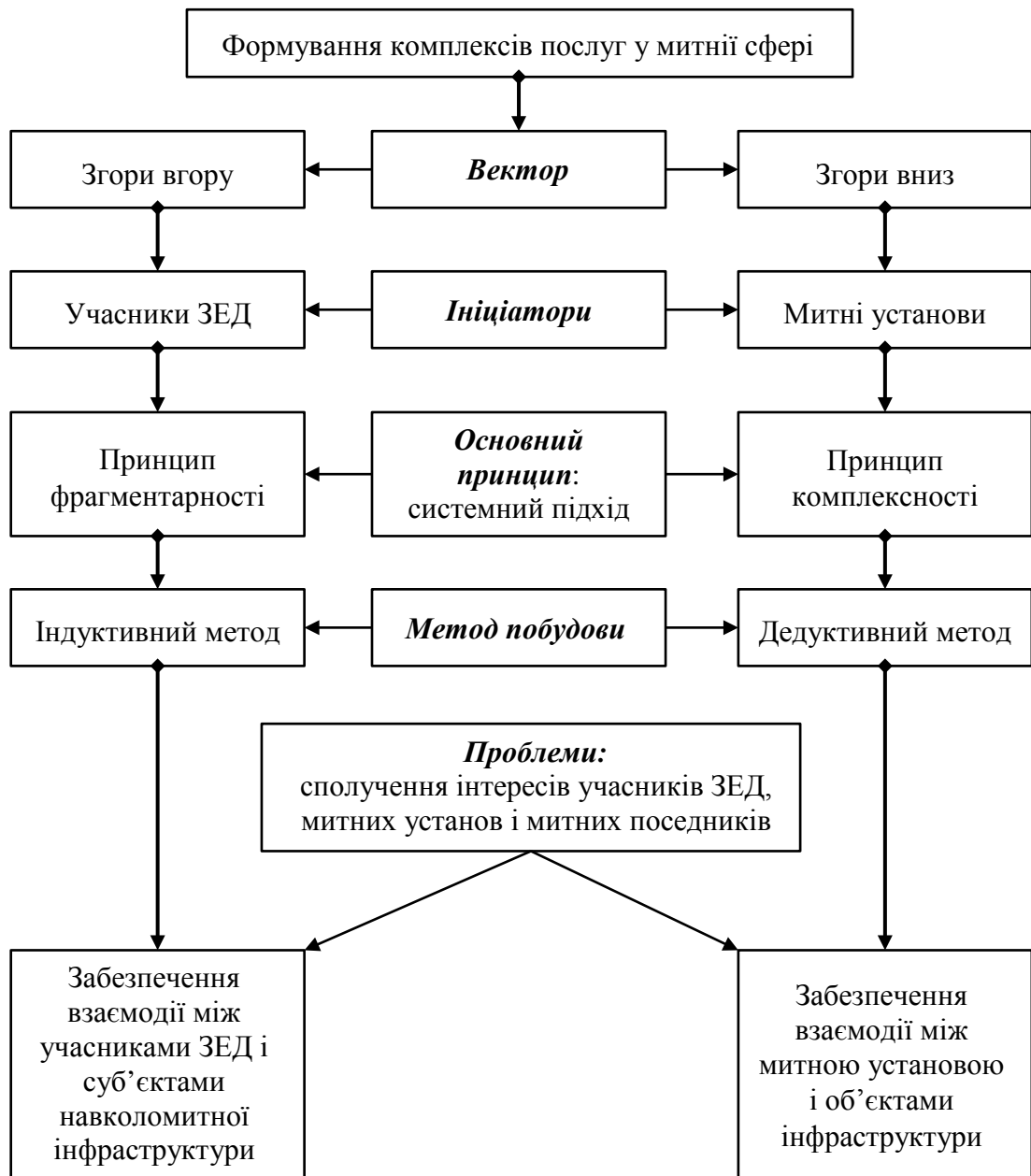


Рис. 2.8. Варіативно-логічна схема формування комплексів послуг у митній сфері

Джерело: побудовано автором на основі [127; 140; 152].

Варіативно-логічна схема формування комплексів послуг у митній сфері представлена двома блоками. У першому блоці відображені основні методологічні характеристики процесу: вектор, ініціатори, принципи, методи. Другий відображає загальні та приватні проблеми, що виникають у ході формування підсистеми.

Наведена схема відображає два можливих варіанти формування комплексів послуг у митній сфері, що характеризуються різною векторною спрямованістю. Цей процес повинен виступати елементом загальної стратегії держави в частині активізації ЗЕД та вдосконалення митної системи. У такому разі задається вектор розвитку «зверху вниз», який передбачає внесення змін до законодавства та регулювання діяльності митних посередників. Спрямованість процесу «знизу вгору» ґрунтується на запитах кінцевих споживачів, періодично мінливих під впливом зовнішніх факторів.

Формування системи «зверху вниз» є результатом ініціативних дій митних органів, заснованих на всебічному аналізі статистики зовнішньої торгівлі. Багата інформаційна база дозволяє виявити проблемні ділянки процесу митного супроводу ЗЕД і визначити найбільш затребувані напрями діяльності митних посередників. При цьому митні органи та держава в цілому, маючи потужні важелі впливу, здатні надати значиму підтримку у формуванні навколомитної інфраструктури, акцентуючи увагу на ключових напрямках її розвитку.

З іншого боку, в умовах ринку формуються специфічні запити, засновані на територіальних відмінностях, товарній структурі експортно-імпортних операцій, рівні розвитку транспортно-логістичної інфраструктури, ініціаторами яких є учасники ЗЕД. У результаті в навколомитній сфері створюються компанії, діяльність яких орієнтована на задоволення потреб організацій, зайнятих у зовнішній торгівлі.

Для будь-якого варіанту основоположним є застосування системного підходу, який передбачає як визначення структурних елементів комплексів послуг у митній сфері та взаємозв'язків між ними, так і вбудовування отриманої організаційної моделі в загальну систему митного обслуговування. Процес формування системи «зверху вниз» ґрунтується на принципі комплексності, суттю якого є побудова загальної моделі навколомитної інфраструктури, що визначає зміст діяльності окремих її елементів. Для підходу «знизу вгору» характерне застосування принципу фрагментарності,

при якому питанні створення та розвитку окремих підприємств навколомитної сфери вирішуються поетапно, у міру виникнення потреби в кожному з них.

Відповідно до зазначених принципів у першому варіанті застосовується метод дедукції, згідно з яким митними органами встановлюються загальні правила, норми та вимоги до організації митного обслуговування, на підставі яких здійснюється регулювання діяльності в кожному окремому випадку. Другий варіант ґрунтується на методі індукції, при якому окремі суб'єкти навколомитної інфраструктури, пристосовуючись до поточних потреб учасників ЗЕД, забезпечують гнучке й ефективне обслуговування експортерів і імпортерів. Поєднання інтересів учасників ЗЕД, митних органів та митних посередників є ключовою проблемою, яка в першому варіанті акцентується на необхідності організації тісної взаємодії між митними органами й суб'єктами навколомитної інфраструктури, а в другому випадку – між професійними митними посередниками й учасниками ЗЕД.

Проектування є способом управління розвитком інтегрованого процесу митно-логістичного обслуговування та розглядається у послідовних стадіях і етапах його проведення (рис. 2.9).

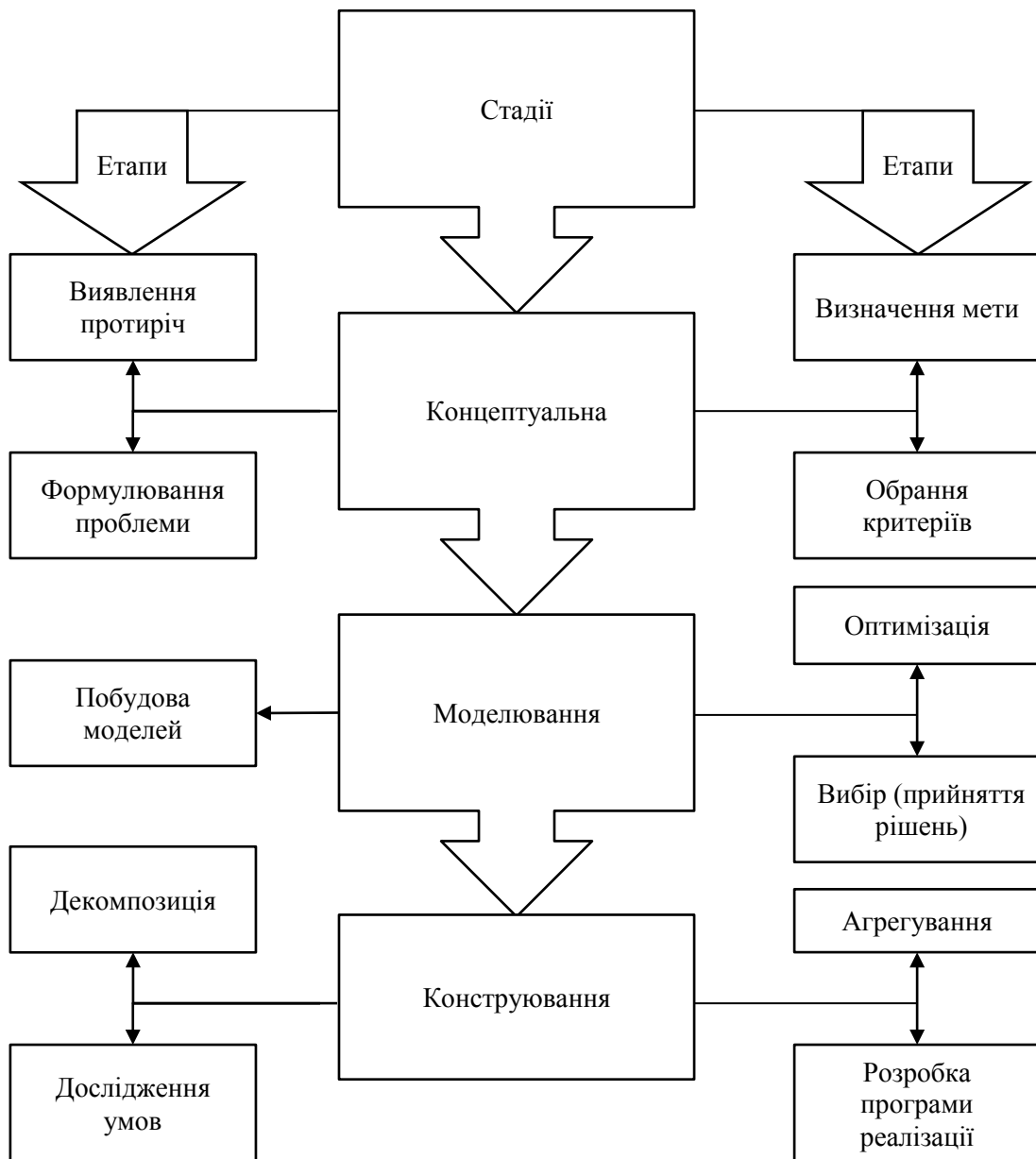


Рис. 2.9. Стадії та етапи проєктування інтегрованого процесу митно-логістичного обслуговування

Джерело: побудовано автором.

Проєктування на концептуальній стадії починається з детального аналізу ситуації в митній сфері, що дозволяє виявити комплекс протиріч, серед яких необхідно визначити головну ланку.

Серед виявлених протиріч ключовим для розвитку підсистеми послуг у митній сфері є конфлікт інтересів учасників ЗЕД і митних представників. Цей конфлікт можна вважати центральною проблемою, яка визначає основний напрямок розвитку взаємодії клієнтів і професійних митних посередників.

Формулюючи проблему, слід відзначити відсутність зацікавленості провайдерів послуг у використанні найсучасніших методів митного оформлення для зниження витрат компанії-замовника. Проблема посилюється низьким рівнем знань більшості учасників ЗЕД у галузі митної справи, що не дозволяє їм ініціювати застосування найефективніших форм обслуговування. Наступним етапом концептуальної стадії на основі сформульованої проблеми є мета проєктування комплексів послуг у митній сфері. На цьому найважливішому етапі визначаються бажані результати проєктування, що враховують інтереси як учасників ЗЕД, так і професійних митних посередників. Метою проєктування комплексів послуг у митній сфері слід вважати сприяння розвитку зовнішньоекономічної діяльності через вдосконалення митного обслуговування учасників ЗЕД.

Визначення цілей є складним процесом, який має високу значимість для ефективності проєктування розглянутих комплексів послуг. На даному етапі можна припуститися багатьох різноманітних помилок, до найбільш поширених з яких варто віднести перетворення мети на самоціль і підміну мети засобами.

Комплекси послуг у митній сфері, як правило, представлені рядом окремих послуг, провайдерами яких виступають митні представники, митні перевізники, СТЗ і ТЗ. Помилковим є прагнення створити стандартний комплекс об'єктів навколомитної інфраструктури незалежно від обсягів зовнішньоторговельного обороту, географічного положення регіону й інших чинників. У такому разі формування комплексів послуг у митній сфері перетворюється на самоціль, яка не забезпечує підвищення ефективності ЗЕД.

Діяльність професійних митних посередників покликана бути засобом підвищення ефективності зовнішньої торгівлі, що звільняє учасників ЗЕД від необхідності виконувати невласиві їм функції. Фактично багато суб'єктів навколомитної інфраструктури просувають свої послуги, переконуючи

клієнтів у їх необхідності, без урахування корисності цих послуг для забезпечення ЗЕД.

Одним із найгостріших і найскладніших питань проектування комплексів послуг у митній сфері є вибір критеріїв, які можна розглядати як кількісне вираження якісних цілей. Надалі сформовані критерії виходять на перший план, у певному сенсі заміщаючи цілі. При цьому критерії повинні максимально відповідати цілям, проте не можуть повністю збігатися з ними. Цілі представляють бажаний результат, тоді як критерії виражають рівень його досягнення в тих чи інших шкалах виміру.

При формуванні економічних систем найважливішими виступають критерії ефективності. Ефективність зовнішньоекономічної діяльності може бути оцінена за різноманітними критеріями, значна частина яких відображає кількісні та якісні сторони процесу митного обслуговування. Багатокритеріальність оцінки процесу митного обслуговування пов'язана з тим, що єдину мету не вдається виразити одним критерієм. Доцільне використання декількох критеріїв, що описують одну мету по-різному та доповнюють один одного [103; 179].

Досягнення сформульованої мети проектування комплексів послуг у митній сфері може бути оцінена за допомогою об'ємних, фінансових, часових і якісних критеріїв.

Об'ємним критерієм буде виступати позитивна чи негативна динаміка зовнішньоторговельного обороту, що побічно характеризує рентабельність зовнішньоекономічної діяльності та зростання якої забезпечується спрощенням проходження митних формальностей. Фінансові та часові критерії відображають витрати учасників ЗЕД, пов'язані з необхідністю виконання митних вимог і організації взаємодії з професійними провайдером послуг у митній сфері. До якісних критеріїв можна віднести розмір штрафів і втрати часу, викликані порушенням або недобросовісним виконанням вимог митного законодавства. Визначенням цілей і критеріїв

завершується перша, концептуальна стадія проєктування комплексів послуг у митній сфері.

Наступною є стадія моделювання, що полягає в побудові, оптимізації та виборі моделей. На етапі побудови моделей необхідно забезпечувати їх відповідність вимогам простоти, адекватності й інгерентності. Простота моделі передбачає відображення в ній основних елементів і їх взаємозв'язків, що дозволяє застосовувати модель в різних умовах функціонування системи. Адекватність моделі означає, що вона досить повна, точна та правдива, що забезпечує досягнення поставленої мети. Третьою вимогою до моделі є її інгерентність, тобто достатній ступінь узгодженості створюваної моделі з зовнішнім середовищем. При цьому не тільки модель повинна вбудовуватися в навколишнє середовище, але й саме середовище має бути готове прийняти її [121].

Етап оптимізації передбачає пошук серед безлічі можливих варіантів (моделей проєктованої системи) найкращих у заданих умовах і обмеженнях, тобто оптимальних альтернатив. Оптимальне рішення, отримане для конкретної моделі, є оптимальним у тому сенсі, що при його використанні поведінка моделі відповідає висунутим вимогам.

Вибір моделі для подальшого впровадження є останнім, найбільш відповідальним етапом стадії моделювання, який реалізує підпорядкованість всього процесу проєктування певної мети.

У системному аналізі вибір (прийняття рішення) визначається як дія над безліччю альтернатив, у результаті якої виходить підмножина обраних альтернатив. При цьому вибір тісно пов'язаний з оптимізацією, оскільки остання є не що інше, як вибір оптимальної альтернативи.

Процедура вибору може здійснюватися в різних варіантах:

- за одним або декількома критеріями, як кількісним, так і якісним;
- одноразово або в періодичному режимі;
- з точно відомими, найбільш імовірними або невизначеними наслідками вибору;

– з односторонньою або багатосторонньою відповідальністю за наслідки вибору.

У проєктуванні комплексів послуг у митній сфері можуть брати участь як митні органи, так і професійні митні посередники та підприємства, які здійснюють зовнішньоекономічну діяльність. При такому багатосторонньому проєктуванні буде варіюватися ступінь узгодженості цілей, що відображає розбіжність інтересів сторін.

Завершальною стадією проєктування комплексів послуг у митній сфері є конструювання, яке полягає у визначенні конкретних способів і засобів реалізації обраної моделі в межах наявних умов.

Процес конструювання включає в себе етапи декомпозиції, агрегування, дослідження умов і побудови програми. Декомпозиція передбачає поділ роботи з реалізації обраної моделі на комплекс окремих операцій, що дозволяє раціонально організувати та контролювати процес їх виконання.

Процедура дослідження умов реалізації моделі передбачає вивчення особливостей надання послуг у митній сфері, що залежать від різних факторів навколишнього середовища: нормативно-правової бази, обсягів товарообігу, рівня розвитку матеріально-технічної бази, наявності професійних кадрів.

У різних умовах здійснення зовнішньоекономічної діяльності потреба в послугах професійних митних посередників може помітно варіюватися. На етапі агрегування відбувається об'єднання в єдиний комплекс найбільш затребуваних у даному сегменті ринку послуг у митній сфері. Необхідно відзначити певну умовність поділу процесу конструювання комплексів послуг у митній сфері на послідовні етапи, оскільки вони можуть виконуватися паралельно.

Останнім етапом проєктування є розробка програми реалізації моделі, тобто складання конкретного плану дій щодо реалізації моделі в певних умовах.

Проектування комплексів послуг у митній сфері є важливим елементом методології формування системи митного обслуговування в цілому, що визначає її орієнтованість на інтереси учасників ЗЕД.

2.3. Обґрунтування ефективності використання аутсорсингу в управлінні взаємодією учасників ЗЕД із суб'єктами комплексів митно-логістичних послуг

Аутсорсинг послуг став поширеною практикою серед компаній, що працюють у висококонкурентному середовищі [31; 91]. Аутсорсинг логістичних послуг у митній сфері може мати для учасників ЗЕД дуже велике значення, оскільки залучення професіоналів у ході митного обслуговування дозволяє замовнику використовувати всі сучасні можливості зі спрощення митного оформлення, що прискорює процес виведення товарів на цільовий ринок [195].

Залучення професійних провайдерів послуг у митній сфері не тільки дозволяє компанії скоротити час проходження всіх митних формальностей, а й у ряді випадків – використовувати незнайомі власним фахівцям можливості зі скорочення митних платежів і прискорення процесів митного очищення товарів. Найбільше значення в досягненні зазначених цілей мають митні представники, які надають широкий круг найбільш затребуваних послуг у митній сфері [82].

У процесі ведення зовнішньоекономічної діяльності компанії, які здійснюють експортні й імпорتنі операції, стикаються з необхідністю дотримання митних формальностей, що вимагає від них наявності спеціальних знань і веде до збільшення фінансових і тимчасових витрат у ході руху матеріального потоку. Для невеликих і середніх компаній, а також для фірм, які вперше здійснюють зовнішньоекономічні операції, доцільним стає передача функцій з митного супроводу на аутсорсинг [11, с. 485-489].

Організація руху товару на основі аутсорсингу є досить поширеною логістичною практикою в сучасному бізнесі. Аутсорсинг послуг у митній сфері має як характерні для логістичного аутсорсингу риси, так і деякі специфічні особливості.

Згідно з міжнародними дослідженнями, найчастіше на аутсорсинг передаються такі напрями логістичної діяльності, як транспортування, митне оформлення, стягнення мита, складування, організація постачання, обробка замовлень і логістика зворотних потоків.

Багато факторів спонукають компанії вибирати аутсорсинг. До найбільш згадуваних у літературі факторів належать спеціалізація постачальника послуг, фокусування на ключових компетенціях, підвищення продуктивності, доступ до нових технологій і знань, відсутність внутрішніх ресурсів, підвищення рівня обслуговування клієнтів, збільшення гнучкості в управлінні, скорочення витрат, поділ ризиків, збільшення конкурентоспроможності [99].

Економічне обґрунтування аутсорсинг-проекту вимагає проведення оцінки витрат на виробництво продукції або послуг власними силами порівняно з витратами на їх придбання [9]. Для оцінки доцільності того чи іншого способу проходження всіх митних формальностей може бути застосована наступна формула:

$$\sum (costs) = f(Z, S, T, E) \geq min, \quad (2.1)$$

де Z – загальні транспортно-логістичні витрати; S — сума митних платежів; T – час проходження вантажів від вантажовідправника до вантажоодержувача; E – вартість послуг митних посередників.

Найважливіші фактори, що впливають на застосування аутсорсингу, наведені на рис. 2.10.

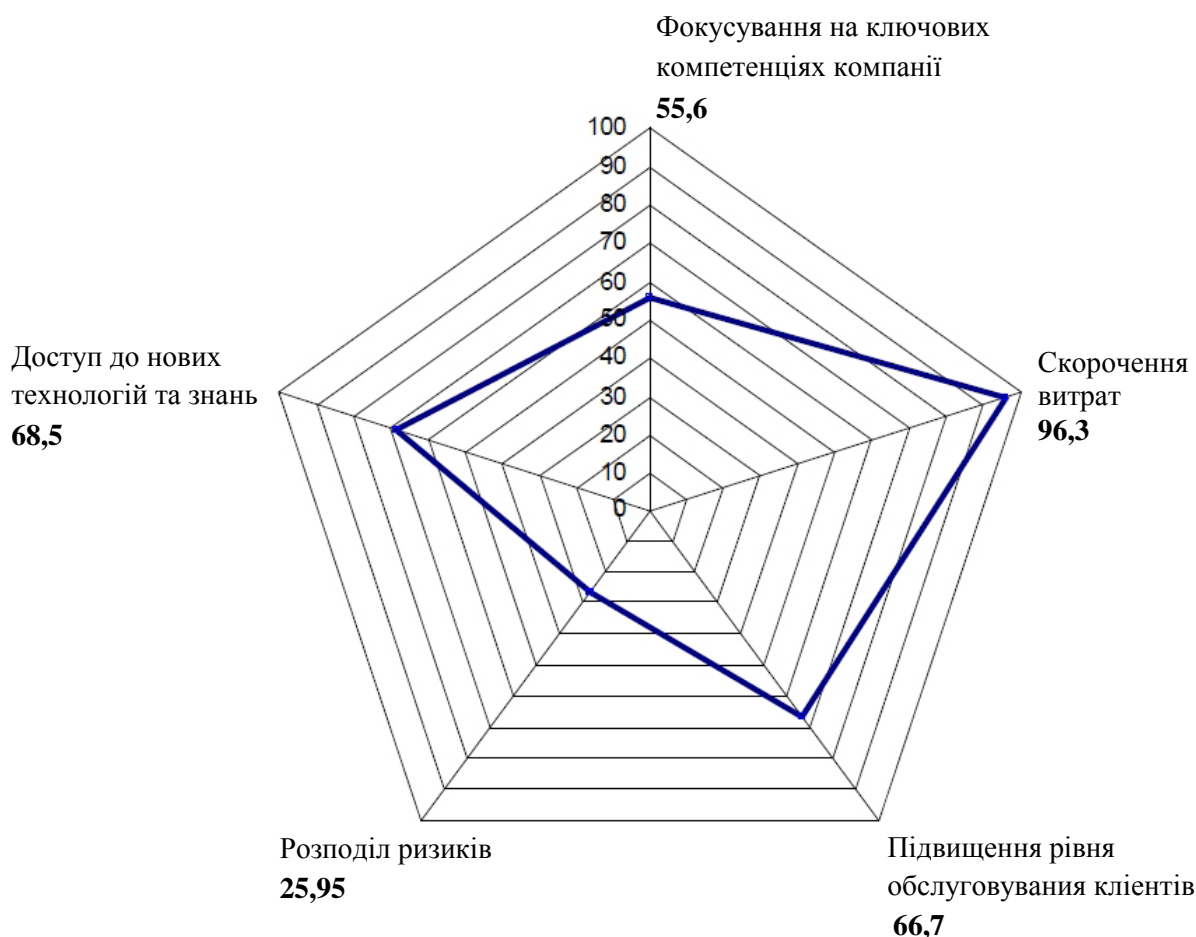


Рис. 2.10. Причини використання аутсорсингу (експертна оцінка, %)

Складено автором на основі: [20; 26; 62; 72; 91; 132].

Більшість компаній найважливішою причиною використання аутсорсингу вважають скорочення витрат. При аутсорсингу послуг у митній сфері ця причина має особливе значення, оскільки виконання своїми силами ряду операцій з митного супроводу зовнішньоторговельної угоди виявляється для окремої компанії або занадто дорогим, або навіть неможливим.

Так, організація тимчасового зберігання товарів, що не пройшли митного контролю, для рядового учасника ЗЕД, яка не є уповноваженим економічним оператором, можлива тільки на СТЗ та митних складах. Найменш дорогим варіантом організації тимчасового зберігання товарів власними силами є отримання статусу власника СТЗ закритого типу. Для отримання статусу власника СТЗ учасник ЗЕД повинен внести на рахунок

митного органу певну суму як забезпечення митних платежів, укласти договір страхування ризику цивільної відповідальності, а також мати у власності, господарському віданні або оперативному управлінні відкритий майданчик або приміщення, що відповідає вимогам митного законодавства. При цьому виконання таких вимог також буде пов'язане з додатковими витратами, відсутніми при організації зберігання товарів на звичайному складі. Обов'язковою є наявність засобів радіаційного контролю, рентгенівського обладнання для огляду, автоматизованої системи обліку товарів, програмного забезпечення, яке сертифіковане митними органами та дозволяє останнім здійснювати контроль товарів.

У результаті використання власного СТЗ або митного складу веде до значних фінансових витрат для учасника ЗЕД, що робить економічно виправданим аутсорсинг послуг з тимчасового зберігання навіть за великих обсягів зовнішньоторговельного обороту.

В умовах високої конкуренції завдання скорочення власних витрат стає пріоритетним для більшості компаній. Якщо фірма здатна зменшити свої витрати за рахунок передачі деяких функцій на аутсорсинг, то, якщо продажі залишаться колишніми, у компанії вивільняться додаткові кошти, які можна буде використовувати на маркетинг, погашення боргів, проведення досліджень, збільшення зарплати та чистого прибутку. Аутсорсинг має пряме відношення до підвищення конкурентоспроможності. Майкл Портер розглядає аутсорсинг як стратегію, спрямовану на досягнення кращих результатів і високої конкурентоспроможності, та заявляє, що «дуже важко самостійно виконувати всі дії так само продуктивно, як фахівці» [189]. Саме тому доцільніше віддати на аутсорсинг деякі види діяльності та сконцентруватися на тому, що компанія може зробити з кращими показниками якості та продуктивності та при менших витратах.

Компанії, що надають послуги в навколомитній сфері, здатні помітно впливати на рівень тимчасових і фінансових витрат під час проходження митного оформлення та контролю. Митний представник, який пропонує

послуги з декларування товарів, має більш високий рівень професіоналізму в митних питаннях, ніж рядовий учасник ЗЕД, тому він з більшою ймовірністю здатен знайти можливості скорочення розмірів митних платежів .

Крім того, для багатьох компаній, зайнятих у зовнішній торгівлі, велике значення мають терміни руху товарів від продавця до кінцевого покупця. Будь-яка помилка в ході митного оформлення призводить до збільшення цих термінів, тому зі зростанням вартості вантажу, що оформлюється, та його важливості для замовника звернення до спеціалізованого посередника стає все більш виправданим.

Митний представник, який подає до митного органу декларацію на товари, несе з учасником ЗЕД солідарну відповідальність у випадках, передбачених митним законодавством. При цьому репутаційні втрати для митного представника можуть бути набагато серйознішими, ніж грошові штрафи. Така ситуація призводить до забезпечення достатньо високої якості послуги з митного оформлення.

Необхідно відзначити, що навіть за умови наявності всієї необхідної документації та відсутності питань з боку митного органу обов'язковим залишається проходження митного контролю. Ця процедура може здійснюватися відносно різних зовнішньоторговельних партій по-різному, як з проведенням огляду, так і без нього [43].

У разі необхідності проведення митного огляду товар поміщається на СТЗ, що веде до збільшення витрат часу та подорожчання процесу митного очищення. Рішення про проведення огляду приймається відповідно до системи управління ризиками, згідно з якою ймовірність застосування огляду щодо благонадійного декларанта набагато менша, ніж відносно компанії, яка вперше оформляє зовнішньоторговельну поставку. В результаті учасник ЗЕД з невеликим досвідом взаємодії з митницею частіше буде нести додаткові витрати при самостійному оформленні, ніж при використанні послуг митного представника [21].

Крім зниження витрат можна виділити ще три напрями вдосконалення діяльності компанії, обумовлені використанням аутсорсингу: це підвищення ефективності роботи організації в цілому, зростання задоволеності клієнтів і спрощення впровадження покращень. Більш детально ці напрями представлені на рис. 2.11.

Найкраща стратегія для компанії – це сконцентруватися на своїх ключових компетенціях, розвивати їх безперервно та збільшувати перевагу над конкурентами. Таким чином, можна фокусуватися на розробці, виробництві, дистрибуції та маркетингу основних продуктів і послуг компанії. На думку ряду експертів, фірми, зосереджені на своїй основній компетенції, мають більш високий рівень продуктивності та є найбільш конкурентоспроможними. Однак не всі компетенції можуть сприяти підвищенню продуктивності. Щоб компетенцію можна було вважати ключовою, вона повинна додавати потенціал для реалізації.

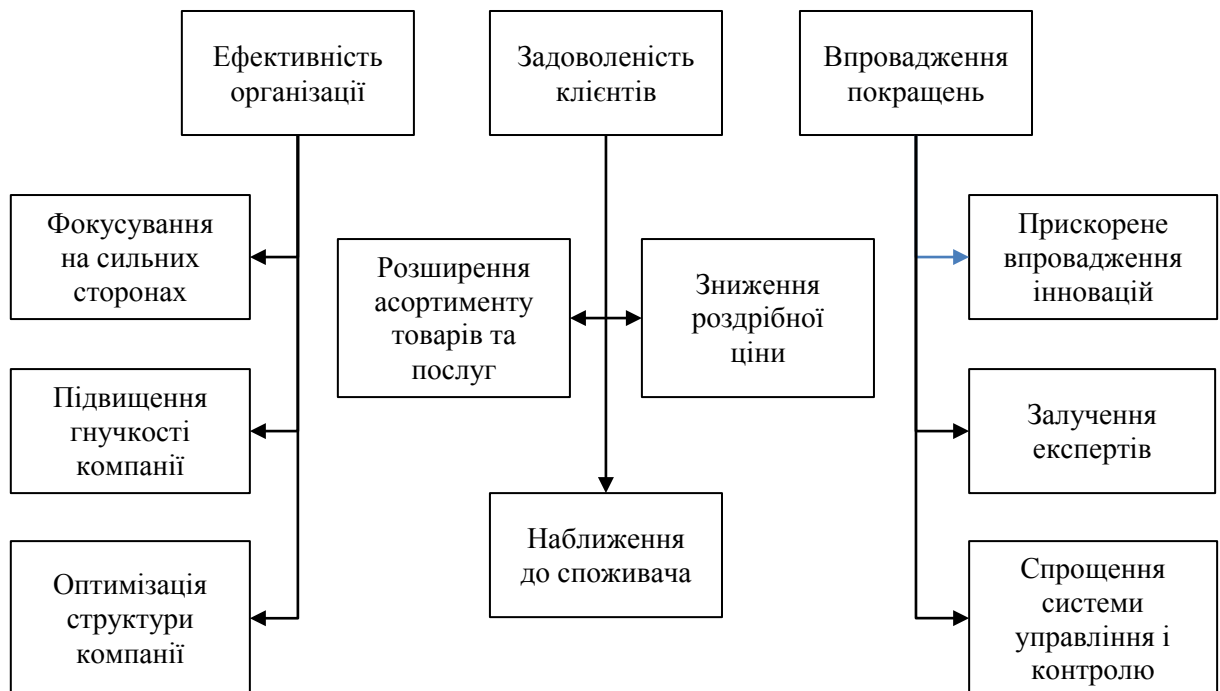


Рис. 2.11. Основні результати впровадження аутсорсингу

Джерело: [31; 36; 59; 91; 131].

Оскільки компетенції під впливом безлічі факторів можуть змінюватися, рішення про використання аутсорсингу також може

переглядатися з плином часу. Зміни в компетенціях можуть спричинити зміни в розподілі завдань на виконувані власними силами та передані на аутсорсинг.

Для компанії, ключовою сферою діяльності якої є ведення зовнішньої торгівлі, знання особливостей митного регулювання, розуміння специфіки застосування різних митних процедур і володіння досвідом взаємодії з контролюючими органами й організаціями стає важливим елементом конкурентоспроможності. За великих обсягів експортно-імпортних операцій для таких компаній може бути привабливим отримання статусу уповноваженого економічного оператора, що дозволить фірмі скористатися наявними можливостями, доступними професійним учасникам ринку послуг у митній сфері. Однак для дрібних і середніх компаній такий варіант виявляється, як правило, занадто витратним, тому використання аутсорсингу стає практично неминучим [31].

Застосування аутсорсингу в сучасних економічних реаліях є дуже поширеною практикою. Безліч фірм звертаються до аутсорсингу як способу звільнення від непрофільної діяльності та посилення конкурентних переваг. Аутсорсинг як бізнес-стратегія базується на передачі непрофільних функцій зовнішнім провайдерам, що дозволяє компаніям ефективно використовувати свої ресурси, розподіляти ризики та зосереджуватися на напрямках, що найбільш важливі для виживання та зростання в майбутньому [186; 205].

В умовах конкуренції, що набирає темпи у глобальній економіці, яка формується, виробничі та торговельні підприємства все частіше звертаються до аутсорсингу логістичних функцій. Логістичний аутсорсинг, у якому аутсорсер у рамках єдиного контракту забезпечує виконання всіх або частини логістичних операцій, демонструє останнім часом постійне зростання. Існують плюси та мінуси використання логістичного аутсорсингу, які повною мірою ще не вивчені. У ході зовнішньоекономічної діяльності організація міжнародного руху товарів пов'язана з послідовним виконанням

ряду логістичних функцій, у числі яких багато експертів називають і проходження митного оформлення [168; 198].

Через стрімке зростання логістичного аутсорсингу у світі в цілому та, зокрема, в Україні виникає необхідність дослідження основних ризиків, які супроводжують функціональний перерозподіл, і відповідних заходів профілактики [164]. Ринок логістичного аутсорсингу продовжує зростати. За даними дослідження 2018 року [198], найчастіше на аутсорсинг передаються тринадцять основних логістичних функцій. Більше половини операцій з митного оформлення, експедирування, складування, організації внутрішніх і міжнародних перевезень виконується аутсорсерами (рис. 2.12).

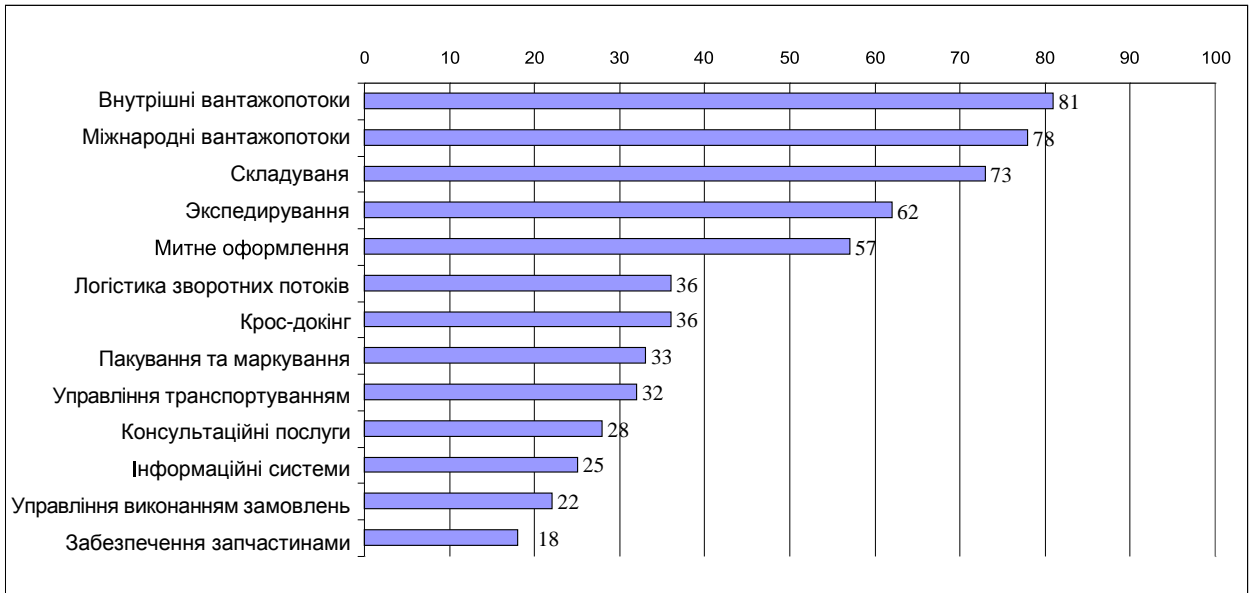


Рис. 2.12. Митно-логістичні функції, що передаються на аутсорсинг, %

Складено автором на основі: [34; 97; 191].

Потенційними економічними перевагами логістичного аутсорсингу є:

- усунення інфраструктурних інвестицій;
- доступ до процесів, продуктів, послуг або технологій світового класу;
- здатність швидко реагувати на зміни в бізнес-середовищі;
- поділ ризиків;
- поліпшення грошових потоків;
- зменшення експлуатаційних витрат;

- заміна постійних витрат змінними;
- доступ до ресурсів, не доступних у власній організації [72].

У розвинених країнах організація комплексного логістичного обслуговування здійснюється силами 3PL-провайдерів. Всього десять років тому підхід 3PL був тією галуззю в передових країнах світу, що тільки формувалася. Проте швидкість, з якою зростало його використання, темпи та причини зростання в різних країнах були й залишаються нерівнозначними. У Європі фірми вважають за найкраще використовувати 3PL-провайдерів як для міжнародних перевезень, так і для розподілу товарів на зовнішніх ринках. Майже дві третини європейських розподільних центрів, що обслуговують американських, японських, корейських і тайванських виробників, використовують послуги сторонніх постачальників логістичних послуг [185; 186]. 3PL-провайдери допомагають фірмам, зайнятим у зовнішньоекономічній діяльності, здійснювати рух товару відповідно до міжнародних вимог і правил. В Україні ринок послуг 3PL-провайдерів досі перебуває на етапі формування.

Переваги аутсорсингу логістичних послуг в деяких випадках можуть бути суттєвими. Для багатьох компаній зростання попиту на нові ресурси, використання сучасних інформаційних систем, необхідність контролювати виробництво та поставки в реальному часі й інші вимоги часто можуть бути ефективно виконані тільки за допомогою аутсорсингу [205].

Однак не завжди використання аутсорсингу є успішним, оскільки існує безліч ризиків, що обмежують можливості його застосування. Основні види ризиків аутсорсингу наведені на рис. 2.13.

Основні аспекти ризику, згадані вище, можуть бути класифіковані за чотирма напрямками. Перший представляє фінансові ризики. Другий включає управлінські ризики. Третій характеризує ринкові ризики, при яких фірма не може реагувати на зміни тенденцій ринку та переваг споживачів у зв'язку із залежністю від аутсорсера. Четвертий пов'язаний з ефектом інформаційного хаосу, що виникає в результаті недовіри й асиметрії інформації [188; 198].



Рис. 2.13. Види ризиків застосування аутсорсингу

Джерело: [21; 41; 75; 188; 198].

Одним з основних ризиків аутсорсингу виступають приховані витрати. Вигоди від застосування аутсорсингу можуть бути послаблені за рахунок витрат, які менеджери компаній-замовників не завжди можуть точно визначити. Багато фірм недооцінюють витрати, пов'язані з вибором аутсорсера, веденням переговорів і укладанням контракту. Додатковий час і витрати на ранній стадії мають важливе значення, оскільки дозволяють уникнути проблем у подальшому, наприклад необхідності переглядати умови договору або постійно контролювати провайдера послуг для забезпечення необхідної продуктивності. Складним завданням є оцінка витрат на перехід від виконання будь-яких функцій своїми силами до використання аутсорсингу. Більшість компаній до завершення переходу не усвідомлюють, як багато вони витратили. Організація переходу на аутсорсинг являє собою, можливо, найбільшу категорію прихованих витрат, оскільки вона охоплює

три напрямки: моніторинг можливих постачальників, проведення переговорів з потенційними провайдерами послуг і узгодження всіх умов договору. Витрати з управління взаємодією з партнерами також не є очевидними. Керівництво часто не враховує ці витрати, оскільки вони стають помітними лише тоді, коли загальні витрати на аутсорсинг значно зростають [41; 69].

Велике значення мають ризики, пов'язані з можливістю неефективного управління. Якщо фірма має налагоджену та добре керовану систему логістики, передача функцій цієї системи на аутсорсинг не може знизити експлуатаційні витрати. Якщо ж виконання логістичних функцій власними силами здійснювалося на низькому рівні, компанія може прийняти рішення про передачу цих функцій на аутсорсинг третій стороні. Однак, якщо фірма вибирає аутсорсинг, керівники повинні знати, як здійснювати управління взаємовідносинами з провайдерами логістичних послуг. Якщо ж фірма не може впоратися з логістичною діяльністю своїми силами, якість управління взаємовідносинами з зовнішнім постачальником послуг також може бути низькою [22; 91; 134].

При використанні аутсорсингу управління логістичними операціями залишається складним завданням. У деяких випадках вимоги до професіоналізму менеджерів, які керують організацією взаємодії з провайдерами логістичних послуг, виявляються навіть вищими. Компанія повинна постійно відстежувати всі зміни в організації діяльності третьої сторони, знати її фінансовий стан, враховувати зміни в організаційній структурі, складі персоналу та мати чітке розуміння того, як здійснюються всі роботи, передані на аутсорсинг [171; 172].

Аутсорсинг може супроводжуватися розвитком конфлікту інтересів замовника й аутсорсера. Цілі кожної зі сторін часто різні, і фактори, що визначають комерційну вигоду партнерства, розглядаються з різних точок зору. Стили управління та ступінь бюрократії всередині фірми також можуть бути різними. Урахування цих факторів є необхідною умовою для

забезпечення життєздатності спільної роботи й подальшого успіху партнерства. Особливого значення ця проблема набуває при аутсорсингу послуг з митного оформлення, оскільки в більшості випадків митний представник не отримує додаткового прибутку при зменшенні для замовника суми належних до сплати митних платежів. При цьому пошук можливостей такого зменшення пов'язаний для провайдера послуги з додатковими витратами праці, в результаті чого виникає ситуація, коли найпростіший варіант митного оформлення виявляється для митного представника найпривабливішим.

У процесі взаємодії замовника й аутсорсера можуть виникнути проблеми оцінки та моніторингу продуктивності провайдерів послуг. Щоб правильно оцінювати провайдера, фірми повинні розробити чіткі керівні принципи для оцінки результатів його діяльності. Однак найчастіше цей фактор не береться до уваги під час розробки умов взаємодії з аутсорсером. Моніторинг переданих на аутсорсинг функцій також є важким і складним завданням. Щоб переконатися, що бізнес, який здійснюється третьою стороною, відповідає необхідним стандартам, потрібна серйозна система контролю, що вимагає як тимчасових, так і фінансових витрат. Для більшості дрібних і середніх компаній, які не мають у своєму штаті фахівців з митного оформлення, оцінка ефективності роботи митного представника стає вкрай складним завданням [198].

До виникнення специфічних ризиків логістичного аутсорсингу призводить нестабільність навколишнього ринкового середовища. Замовник, який передає на аутсорсинг всю або частину логістичної діяльності, ризикує потрапити в залежність від провайдера послуг. У разі використання довгострокових відносин з однією й тією ж компанією-аутсорсером, фірма може опинитися у вразливому становищі та навіть втратити контроль над частиною своєї логістичної діяльності. При аутсорсингу послуг у митній сфері подібні ризики посилюються тим, що за рядом напрямів обслуговування, особливо на регіональних ринках, вибір між компаніями-

аутсорсерами доволі невеликий. Передача на сторону виконання функцій з митного супроводу може призвести до невикористання інноваційного потенціалу в цій галузі. Залучення зовнішніх джерел не гарантує інновацій, оскільки провайдер не прагне використовувати всі можливості митного оформлення та проходження митного контролю, з огляду на те, що його увага сконцентрована в першу чергу на вартості послуг, що надаються [164].

Застосування аутсорсингу супроводжується інформаційною асиметрією. Провайдери послуг рідко мають повну інформацію про компанії-замовника; аналогічно замовник може мати неповну інформацію про аутсорсера. Наприклад, якщо провайдер має неповні відомості про структуру витрат замовника, пропонувані ним ціни (і, отже, рівень прибутку) можуть не відповідати існуючій структурі витрат. Сучасне митне законодавство надає учасникам ЗЕД різні можливості для оптимізації витрат на митне очищення. Однак вибір найбільш придатних для компанії можливостей митного супроводу вимагає від аутсорсера відмінного знання особливостей роботи замовника.

Спільні проекти можуть призводити до втрати контролю. При аутсорсингу контроль частково переходить від замовника до виконавця. Ступінь, з яким фірма може ефективно контролювати аутсорсинг ключових бізнес-функцій, значною мірою визначається об'ємом отриманої інформації та можливістю раннього виявлення проблем. Оскільки інформація, що є у розпорядженні замовника, буде менш повною, ніж у випадках самостійного виконання всіх функцій, можливе зниження ефективності управління. Це може призвести до зниження якості обслуговування, виникнення затримок, а також розвитку непорозуміння та навіть недовіри між сторонами. Відсутність інформаційної єдності може призвести до збільшення витрат аутсорсера та зниження ефективності обслуговування [132].

Наявність розглянутих ризиків аутсорсингу вимагає постійного моніторингу, розробки та вжиття заходів щодо їх мінімізації. Розрахункові показники для оцінки ефективності аутсорсингу покликані враховувати як

якість обслуговування, так і його вартість. Показники повинні систематично відображати продуктивність аутсорсингу, відносини між замовником і аутсорсером, інтеграцію сторонніх провайдерів послуг і користувачів.

Ризики прийняття помилкових рішень, викликані неповнотою інформації, можливість неефективного управління в результаті асиметрії інформації вимагають розробки протидіючих заходів. Як правило, одна зі сторін аутсорсингу має більший обсяг інформації, ніж друга. Щоб уникнути можливих проблем, необхідно розробити механізми заохочення обміну інформацією [4; 75].

Застосування таких механізмів на базі сучасних інформаційних технологій створює виграшну ситуацію для обох сторін-учасниць.

У логістичному аутсорсингу ключова оперативна інформація, як-от витрати, плани поставок, потужності й т. ін., повинна бути легко доступною для учасників. Така інформація повинна бути точною та своєчасною, що робить її корисною для обох сторін при плануванні й регулюванні своєї діяльності. Крім цього, важливо, щоб механізм заохочення обміну інформацією забезпечував максимальну своєчасність внесення необхідних змін.

Для реалізації переваг аутсорсингу необхідна структурована цілеспрямована діяльність як замовника, так і провайдера послуг. Управління бізнес-процесами, які виникають в новому об'єкті взаємин — сфері взаємовідносин з аутсорсерами, має розглядатися як постійна та цілеспрямована робота менеджменту з реалізації переваг аутсорсингу [205].

Логістичний аутсорсинг, щоб бути успішним, повинен включати в себе сильний акцент на управління взаємовідносинами аутсорсера й замовника. Активну роль у розвитку цих відносин відіграє аутсорсер, для якого фірма-замовник виступає як клієнт. Заходи з обслуговуванням клієнтів ініціюються вимогами останніх, тоді як управління взаємовідносинами з клієнтами є активною діяльністю, покликаною не тільки задовольняти поточні потреби, а й підтримувати тісні контакти [168; 195].

Управління взаємовідносинами з клієнтами спрямоване на розвиток міцних, довгострокових зв'язків з ними та передбачення їх потреб, а не просто реакцію на можливі претензії.

Просунуте управління взаємовідносинами з клієнтами покликане забезпечити зниження логістичних витрат, збільшення прибутку, підвищення задоволеності та лояльності клієнтів, поліпшення якості інформації, зменшення затримки передачі інформації та спрощення процесів обслуговування клієнтів. Необхідно зазначити, що застосування аутсорсингу не може регулюватися в межах стандартного підходу. Будь-який випадок використання аутсорсингу має певну специфіку й вимагає індивідуального рішення. Вибір кожного постачальника послуг вимагатиме абсолютно нових методів управління. Замовникам і провайдерам логістичних послуг для побудови успішного логістичного партнерства необхідно постійно відстежувати результати діяльності, оцінюючи їх основні показники, і своєчасно здійснювати необхідні в кожному конкретному випадку заходи [186].

Оптимальним рішенням стає застосування нової форми аутсорсингу, який можна назвати керованим. При керованому аутсорсингу замовник координує та контролює діяльність аутсорсера.

Через це він має комплексне бачення бізнес-процесів, маючи можливість орієнтувати їх на досягнення найкращого результату.

Під час здійснення зовнішньоекономічної діяльності чимало експортерів та імпортерів передають на аутсорсинг ряд операцій з митного оформлення. Особливістю взаємодії учасників ЗЕД з професійними митними посередниками є той факт, що в більшості випадків замовник не має необхідних знань для грамотної оцінки дій аутсорсера. При цьому використання аутсорсингу послуг у митній сфері для багатьох підприємств обумовлене тим, що організувати митне оформлення своїми силами вони нездатні. У результаті замовник втрачає здатність контролювати

ефективність процесу митного оформлення, потрапляючи у пряму залежність від професіоналізму та чесності митних представників [171; 172].

Традиційно процес впровадження аутсорсингу є поступовою передачею непрофільних функцій стороннім виконавцям, здійснюваною в результаті точних розрахунків витрат при самостійному виконанні будь-яких операцій і при залученні аутсорсера. При аутсорсингу послуг у митній сфері існує зворотна послідовність: так, на першому етапі розвитку взаємовідносин замовника й аутсорсера митні операції повністю передаються професійним посередникам через відсутність в учасника ЗЕД необхідних знань. З часом, за умови типових поставок одних і тих же товарів, можлива поступова відмова від аутсорсингу з переходом на самостійне декларування. Наступним етапом стає новий виток спіралі аутсорсингу, в результаті якого на аутсорсинг буде передаватися частина функцій, виконання яких силами митного представника може дати додатковий економічний ефект.

Найчастіше на аутсорсинг передаються операції з митного оформлення, виконання яких може взяти на себе митний представник. При здійсненні зовнішньоторговельних операцій декларування товарів і транспортних засобів є неминучим обов'язком учасника ЗЕД, виконати який він може або своїми силами, або з використанням послуг професійних митних посередників. У результаті серед послуг у митній сфері саме послуги митних представників виявляються найбільш поширеними, оскільки ними послуговується значна частина середніх і дрібних компаній, не здатних провести митне оформлення самостійно, а також частина великих компаній, для яких використання послуг посередника виявляється економічно виправданим рішенням [185; 186].

Заповнення митної декларації на товари вимагає наявності у декларантів професійних знань у різних сферах. Так, наприклад, для грамотного визначення коду товару згідно з УКТ ЗЕД можуть знадобитися ґрунтовні знання в галузі техніки, фізики, хімії та біології. Наразі в Україні обов'язковою є електронна форма декларування, що вимагає від декларанта

наявності електронного цифрового підпису, спеціального програмного забезпечення та придбаного пакета послуг на передачу даних. З урахуванням витрат на закупівлю необхідного обладнання загальні витрати на забезпечення самостійного декларування складають десятки тисяч гривень, при цьому декларант, на відміну від професійного митного посередника, не має права проводити декларування товарів, що належать стороннім фірмам. У результаті економічно ефективним самостійне декларування стає тільки в разі великих обсягів експортно-імпортних операцій, тоді як рідкісні операції виявляється вигідніше оформляти з залученням митних представників.

Сьогодні велика частина компаній, які здійснюють зовнішньоекономічну діяльність у невеликих обсягах, передають операції з митного оформлення на аутсорсинг. Власні відділи з митного оформлення створюють тільки великі компанії, які здійснюють велику кількість експортно-імпортних операцій. При цьому абсолютна більшість компаній, які вперше виходять на зовнішні ринки, вважають за краще звертатися до послуг митних представників.

Разом з тим є випадки, коли рішення декларувати власними силами приймається не на підставі економічних розрахунків, а через необхідність захисту конфіденційної інформації, що становить державну таємницю або має велику комерційну цінність. Згідно з чинним законодавством, співробітники митних органів, на відміну від працівників підприємств у митній сфері, мають допуск до секретної інформації. У подібних випадках самостійне декларування виявляється єдино можливим варіантом незважаючи на всю його нерентабельність [186].

З іншого боку, доволі поширені випадки, коли безальтернативним варіантом митного оформлення виявляється застосування повного аутсорсингу послуг з декларування товарів і транспортних засобів. Це стандартна практика для компаній, які вперше здійснюють експортно-імпортну операцію та не мають досвіду проходження всіх митних формальностей. Такі компанії змушені звертатися по допомогу до митних

посередників незалежно від вартості послуг, що надаються. Деякі підприємства стикаються з необхідністю митного оформлення разової закупівлі обладнання, сировини або матеріалів і в подальшому не потребують у взаємодії з митними органами.

Організації, які виконують повторювані експортно-імпортні операції, звертаються до послуг митного представника для заповнення першої декларації, яку згодом використовують як шаблон при оформленні наступних поставок. У разі виникнення потреби в митному очищенні нового товару цикл повторюється: компанії знову звертаються до митного представника, використовуючи повний аутсорсинг, надалі переходячи на самостійне оформлення. Крім того, митний представник здійснює декларування у складних випадках: якщо товар підпадає під кілька кодів УКТ ЗЕД з різними ставками мита або акцизу, або вимагає отримання додаткових дозволів від контролюючих органів.

При виборі митного представника слід перш за все орієнтуватися на розцінки за надання послуг, пов'язаних із консультуванням і декларуванням. Ці розцінки варіюються незначно через високий рівень конкуренції на даному ринку, при цьому при однаковому рівні цін надані послуги можуть помітно відрізнятися за якістю та відповідальністю виконавця за результат.

Під час здійснення митного оформлення учасник ЗЕД може передати на аутсорсинг лише частину операцій, звертаючись за консультацією до митних представників при визначенні митної вартості товарів, виборі коду товару згідно з УКТ ЗЕД, а також здійсненні розрахунків мит, податків і зборів, що підлягають сплаті.

Ухвалення рішення про передачу функції митного оформлення на аутсорсинг має бути підкріплене проведенням розрахунку ефективності різних варіантів декларування. Першочергову увагу слід приділити порівнянню вартості послуг професійного посередника й витрат на утримання свого фахівця (фахівців). Оцінити витрати на використання послуг митного представника досить легко. Для цього необхідно помножити

зазначену в преїскуранті вартість наданих ним послуг на обсяги передбачуваної роботи, врахувавши розмір можливих націнок або знижок. Якщо загальна кількість товарів, які підлягають митному оформленню, є відомою величиною, розрахунок витрат на повний аутсорсинг не вимагає значних зусиль [205].

При самостійному декларуванні компанія повинна забезпечити фахівця робочим місцем, придбати необхідне програмне забезпечення, щомісяця виплачувати заробітну плату та проводити необхідні відрахування до всіх фондів. При цьому досить складним завданням виявляється визначення необхідної кількості фахівців і встановлення розміру їх заробітної плати. Необхідно враховувати не тільки середній рівень оплати праці в конкретному регіоні, а й рівень затребуваності залучених фахівців, від якого залежить ризик переходу працівника до конкурента, який запропонував йому кращі умови.

Разом з тим застосування повного аутсорсингу послуг з митного оформлення пов'язане з певними ризиками, зумовленими високою залежністю компанії-учасника від професіоналізму та чесності митних посередників. При разовому оформленні декларацій на невеликі партії товарів повний аутсорсинг найчастіше виявляється найефективнішим варіантом оформлення. Однак з розширенням зовнішньоторговельної діяльності компанії-замовника відбувається зростання обсягів експортно-імпортних поставок, ефективно митне оформлення яких вимагає застосування всіх сучасних можливостей, що надаються чинним митним законодавством. В іншому випадку збільшення обсягів зовнішньоторговельних поставок призведе до пропорційного зростання витрат на митне оформлення, чого фірма може уникнути при грамотному підході до управління процедурою декларування. У такому разі оптимальною стратегією стає не повний, а частковий аутсорсинг послуг з митного оформлення, при якому замовник здійснює стратегічне управління процесом декларування, передаючи аутсорсеру виконання окремих функцій [172].

Існуючі методики вибору між інсорсингом і аутсорсингом здебільшого засновані на зіставленні витрат на реалізацію цих підходів, однак подібні розрахунки можуть бути ефективні тільки при аналізі простих операцій, якість виконання яких легко оцінити за простими та чіткими показниками. При виборі варіанта реалізації функції митного оформлення необхідно враховувати не тільки рівень витрат, але й можливий економічний ефект, одержуваний при застосуванні того чи іншого методу декларування.

Проблемою повного аутсорсингу послуг з митного оформлення є відсутність у митного представника зацікавленості використовувати всі можливості щодо мінімізації сукупних витрат учасника ЗЕД. При заповненні окремих декларацій на кожну одиницю експортованого або імпортованого товару митний представник збільшує власний дохід. При цьому в разі повторних угод з одним і тим же видом товарів, що ввозяться або вивозяться, трудовитрати митного представника виявляються мінімальними, а ціна за надання послуги із заповнення декларації не змінюється.

Разом з тим застосування прогресивних форм декларування, як-от, наприклад, подача періодичної ДТ, дозволяє оформити весь обсяг товарів, що ввозяться, декількома деклараціями, загальна вартість послуги з заповнення яких виявилася б значно меншою. Проведений аналіз статистики декларування товарів і транспортних засобів дозволив дійти висновку про те, що застосування періодичних декларацій здійснюється здебільшого не митними представниками, а декларантами, які проводять митне оформлення своїми силами [195].

Необхідно відмітити, що застосування аутсорсинга не може регулюватися у рамках стандартного підходу. Будь-який випадок використання аутсорсинга має певну специфіку і вимагає індивідуального рішення. Замовникам і провайдером логістичних послуг для побудови успішного логістичного партнерства необхідно постійно відстежувати результати діяльності, оцінюючи їх основні показники, і своєчасно здійснювати необхідні у кожному конкретному випадку заходи.

Оптимальним рішенням стає застосування нової форми аутсорсинга, який можна назвати керованим. При керованому аутсорсинге замовник координує і контролює діяльність аутсорсера. В силу цього він має комплексне бачення бізнес-процесів, маючи можливість орієнтувати їх на досягнення найкращого результату.

Висновки до розділу 2

У розділі 2 на основі аналізу практики управління розвитком інтегрованих процесів митно-логістичного обслуговування викладене власне бачення системи управління й організації діяльності у митній сфері:

1. Виділено основні рівні організації діяльності в митній сфері, дано організаційно-функціональну характеристику кожного з них. Обґрунтовано місце й роль підприємств і організацій кожного рівня у формуванні та функціонуванні різнорівневих систем митно-логістичного обслуговування ЗЕД та єдиної системи митно-логістичного обслуговування ЗЕД країни.

Розглядаючи митно-логістичні системи, стверджуємо, що умовою успішної організації зовнішньоекономічної діяльності є інтеграція в єдиному комплексі митних органів, підприємств-учасників ЗЕД та об'єктів навколомитної інфраструктури, що утворюють митно-логістичну систему. Подаємо таку ієрархічну структуру митно-логістичних систем: мікрорівень (структурні підрозділи підприємств (відділи ЗЕД), митні пости), мезорівень (регіональні та місцеві митниці, об'єкти навколомитної інфраструктури), макрорівень (митна служба країни), міждержавний рівень (митні союзи держав), мега рівень (Всесвітня митна організація). Позначено мезорівень організації митної справи, як найменш ефективний і такий, що вимагає першочергової модернізації та реформування шляхом створення навколомитної інфраструктури, що вбудовується в єдину митну систему країни.

Розроблено функціограму організації митно-логістичного обслуговування, у якій виявлено ключові функції, що згруповані в чотири основні блоки, та визначено коло посередників, які надають послуги в митній сфері.

За допомогою процесного підходу проаналізовано варіанти організації митно-логістичного обслуговування, побудовано схему процесу митно-логістичного обслуговування, що відображає послідовність дій з митно-логістичного обслуговування зовнішньоекономічної угоди з виокремленням зон відповідальності виконавців. Обґрунтовано доцільність застосування інтегрованого процесно-функціонального підходу до організації митно-логістичного обслуговування, який дозволить забезпечити взаємодію функціональних областей діяльності в митній сфері, орієнтовану на мінімізацію часових і фінансових витрат учасника ЗЕД.

Проведено аналіз динаміки витрат учасників ЗЕД, в окрему групу виділено нормативні витрати, пов'язані з необхідністю дотримання митного законодавства, розроблено їх класифікацію. Вивчено порядок формування та методи оцінки нормативних витрат, виявлено проблеми їх аналізу й оптимізації.

2. Розроблено модель управління розвитком інтегрованих процесів митно-логістичного обслуговування, основною спрямованістю якої є організація ефективної взаємодії учасників митного обслуговування на принципах клієнторієнтованості. Визначено методи, складено методичку формування системи митно-логістичного обслуговування, виділено його основних учасників.

Обґрунтована висока значущість організації надання околотаможенних послуг, у зв'язку з чим в запропонованій методиці особлива увага приділена питанням проектування комплексів логістичних послуг в митній сфері. Представлена логічна схема проектування комплексів митно-логістичних послуг, що відбиває два можливі варіанти їх формування, що характеризуються різною векторною спрямованістю. Застосовані методи

якісного і кількісного моделювання, що дозволили системно охарактеризувати процес інтегрований процес митно-логістичного обслуговування, виявити основні проблеми його організації і позначити ключові напрями розвитку.

3. Вивчено причини та передумови передачі ряду функцій з митного адміністрування на аутсорсинг, визначено основні результати впровадження аутсорсингу. Проведено систематизацію ризиків застосування аутсорсингу за чотирма напрямками: фінансові, управлінські, ринкові й інформаційні ризики, досліджено їх основні компоненти.

Основні результати розділу опубліковано у працях автора [39; 41; 42; 174; 175; 195].

РОЗДІЛ 3

УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ІНТЕГРОВАНИХ ПРОЦЕСІВ МИТНО-ЛОГІСТИЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ

3.1. Оцінка розвитку інтегрованих процесів митно-логістичного обслуговування на Вінницькій митниці ДФС

В процесі здійснення зовнішньоекономічної діяльності підприємства експортери і імпортери відчують потребу в цілому комплексі інтегрованих процесів митно-логістичного обслуговування. Важливість таких послуг обумовлена тим фактом, що заповнення митної декларації є обов'язковим елементом будь-якої зовнішньоторговельної операції. Як фізичні, так юридичні особи-учасники ЗЕД при переміщенні товарів і транспортних засобів через митний кордон України стикаються з проблемами визначення коду ТН ЗЕД (товарна номенклатура зовнішньоекономічної діяльності) для товарів, що ввозяться і вивозяться, вибору митної процедури, визначення митної вартості і розрахунку митних платежів, рішення яких спрощує професійна підтримка митного представника. Інші митно-логістичні послуги опиняються затребуваними лише в специфічних ситуаціях, нехарактерних для більшості експортно-імпортних угод і пов'язаних з необхідністю організації перевезення або тимчасового зберігання товарів, що знаходяться під митним контролем [33; 176].

В якості аналітичної бази дослідження, що проводиться, були використані матеріали діяльності Вінницької митниці ДФС (Державна фіскальна служба). Велика частина підприємств-учасників ЗЕД, розташованих на території Вінницької області, здійснюють митне оформлення на Вінницькій митниці ДФС.

За період з початку року до 07 грудня 2019 року активність суб'єктів ЗЕД, що здійснюють митне оформлення в зоні діяльності Вінницької митниці ДФС, порівняно з таким же періодом 2018 року збільшилась на 7% (всього

працювали 1331 СЗЕД (суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності), з них 959 суб'єктів з Вінницького регіону та 372 – з інших регіонів України). У 2018 році за аналогічний період здійснювали діяльність 1246 СЗЕД.

Загальна кількість оформлених МД (в т.ч. ДКД) збільшилась на 49% (оформлено 92439 МД, у 2018 році – 62126), при цьому спостерігається:

- збільшення кількості імпортних МД на 116% (33615, в минулому періоді – 15529);

- збільшення кількості експортних МД на 6% (34693, у 2018 році – 32738);

- зменшення кількості транзитних МД на 10% (5684, у 2018 році – 6318);

- збільшення кількості інших МД на 150% (18254, у 2018 році – 7294).

За результатами здійснення зовнішньоекономічної діяльності за період з початку року до 07 грудня 2019 року сальдо зовнішньої торгівлі товарами є позитивним (231,5 млн. доларів США, в 2018 році сальдо 320,5 млн. доларів США). Обсяги експортних операцій – 807,6 млн. доларів США (58% від загального товарообігу), імпортних – 576,1 млн. доларів США.

Загальний товарообіг збільшився на 7% (1383 769 млн. доларів США, у 2018 році – 1292 366 млн. доларів США).

Кількість оформлених вантажів збільшилась на 4% (1670 тис. тонн, у 2018 році 1613 тис. тонн).

90% вартісних обсягів статистичного експорту забезпечили 4 товарні угруповання:

- продовольчі товари та продукція сільського господарства (1-24 групи УКТЗЕД) – 62,5%;

- деревина та целюлозно-паперові вироби (44-49 групи УКТЗЕД) – 14%;

- машини, устаткування (84-90 групи УКТЗЕД) – 9,7%;

- текстиль, текстильні вироби, взуття (50-67 групи УКТЗЕД) – 3,7% вартісних обсягів експорту.

Таблиця 3.1

Основні товарні позиції експорту за 2019 р.

Назва товару	Сумарна фактурна вартість, тис. дол. США	Відсоток від загального експортного товарообігу, %	Основні підприємства, які експортують даний товар
М'ясо та їстівні субпродукти свійської птиці	184777,45	22,6	ПрАТ "Миронівський хлібопродукт", ТОВ "Вінницька птахофабрика", СТОВ "Птахоплемзавод "Коробівський"
Вироби столярні та теслярські будівельні деталі	76079,29	9,3	ТОВ "БАРЛІНЕК ІНВЕСТ", ТОВ "ФАБРИКА ДОМ", ТОВ "ДІВАРІО"
Проводи ізольовані	51230,55	6,3	ДП "ЕЛЕКТРИЧНІ СИСТЕМИ", ТОВ "Завод АВТОЕЛЕКТРОАПАРАТУРА", ТОВ "АНАЛІТИКА"
Макуха та інші тверді відходи і залишки	33631,81	4,1	ТОВ"ДІ ЕНД АЙ ЕВОЛЮШН", ТОВ-підприємство "АВІС", ПрАТ "Вінницький олійножировий комбінат"
Олії соняшникова	30310,76	3,7	ТОВ"ДІ ЕНД АЙ ЕВОЛЮШН", ТОВ"АГРОСІД ТМ", ПрАТ "Вінницький олійножировий комбінат"
Каолін	24525,89	3	ТОВ "АКВ Українське каолінове товариство", ПрАТ "Глуховецький ГЗКК", ПрАТ "Турбівський каоліновий завод"
Макуха соєва	23173,21	2,8	ДП ЗАТ Теувес Холдінг (Theeuwes Holding B.V.) "Тегра, ПП "ВЕКТОР-М", ТОВ "Цехаве Протеїн"
Борошно пшеничне або із суміші пшениці та жита (меслину)	22925,38	2,8	ТОВ "Вінницький комбінат хлібопродуктів №2", ТОВ "Подільський край", ПП "ГРАЦІЯ-В"
Соки з плодів	20581,62	2,5	ТОВ "АВСТРІЯ ДЖУС УКРАЇНА", ТОВ "ПФАННЕР БАР", ТОВ"ЕКО-СФЕРА"
Молоко та вершки, згущені та з доданням цукру чи інших підсолоджувальних речовин	18212,83	2,2	ПрАТ "Вінницький молочний завод "Рошен", ТОВ "Літинський молочний завод", Фірма "Люстдорф"

Обсяги статистичного імпорту за 2019 рік в порівнянні з 2018 роком збільшилися на 12% за ваговим показником (376,8 тисяч тонн, в минулому періоді – 334,9 тисяч тонн); – збільшилися на 19% за вартісним показником (576135 тисяч доларів США, в минулому періоді – 485957 тисяч доларів США);

При цьому вартість одиниці товару збільшилася на 5% і становить 1,53 доларів США за кг (в минулому періоді – 1,45 доларів США за кг).

Вартісні обсяги статистичного імпорту, з якого не сплачено жодного податку, збільшилися на 50% і становлять 102030 тисяч доларів США, (в минулому періоді – 68002 тисяч доларів США) і склали 18% від загального обсягу статистичного імпорту.

Вагові обсяги статистичного імпорту, з якого не сплачено жодного податку, збільшилися на 44% і становлять 54,36 тисяч тонн, (в минулому періоді – 37,87 тисяч тонн) і склали 14,43% від загальної ваги статистичного імпорту. 90% надходжень податків при імпорті забезпечили 4 галузеві угруповання:

- машини, устаткування та транспорт (84-90 групи УКТЗЕД) – 51%,
- продукція хімічної промисловості (28-40 групи УКТЗЕД) – 18%;
- продовольчі товари та продукція сільського господарства (01-24 групи УКТЗЕД ЗЕД) – 13,7%;
- метали та вироби з них (72-83 групи УКТЗЕД) – 7,3% сплачених податків.

Таблиця 3.2

**Основні імпортні товари, які оформлювались
на Вінницькій митниці ДФС**

Назва товару	Сумарна митна вартість, тис. дол. США	Відсоток від загального імпортного товарообігу, %	Основні підприємства, які імпортують даний товар
Автомобілі легкові	100067,11	12,1	Громадяни, ТОВ "УК "Комфорт АБ"
Інсектициди, родентициди, фунгіциди, гербіциди	54146,97	6,6	ТОВ "Сингента", ТОВ "СЛОБОДА-ПІДЛІСІВСЬКА", ПрАТ "О.Л.КАР-АГРОЗООБЕТ-СЕРВІС"

Какао-паста, знежирена або незнежирена	46294,45	5,6	ДП "Кондитерська корпорація "РОШЕН"
Пульти, панелі, консолі, столи, розподільні щити та інші основи,	23550,48	2,9	ТОВ "НЕСС ПРОДАКТ", ТОВ "РДО УКРАЇНА", ТОВ "НЕСС ПВ"
Проводи ізольовані	20458,69	2,5	ДП "ЕЛЕКТРИЧНІ СИСТЕМИ", ТОВ "РДО УКРАЇНА", ТОВ "Подільський Енергоконсалтинг"
Продукти, що використовуються для годівлі тварин	19073,73	2,3	ТОВ "Вінницька птахофабрика", ТОВ "КМП БЛЦ", ТОВ "ТРАУ НУТРИШИН УКРАЇНА"
Листи для облицювання	18163,43	2,2	ТОВ "БАРЛІНЕК ІНВЕСТ"
Двигуни та генератори, електричні (крім електрогенераторних установок)	17690,33	2,1	ТОВ "Екотехнік Велика Добронь", ТОВ "РДО УКРАЇНА", ФОП Лук'ян М.Ф.
Трансформатори електричні	15756,29	1,9	ТОВ "НЕСС ПРОДАКТ", ФОП Лук'ян М.Ф., ТОВ "ВІНІНТЕРТРЕЙД-АВТО"
Трактори (за винятком тракторів товарної позиції 8709)	15751,43	1,9	ТОВ "ТРАКС-ВІНН", ТОВ "РДО Україна", ТОВ "ЛІЛА-ТРЕЙД"

Джерело: [60, с. 6]

Серед країн світу, з якими вітчизняні суб'єкти господарської діяльності проводили зовнішньоекономічні операції, лідерами є – Польща (13% загального товарообігу), Німеччина (10% загального товарообігу), Китай (10% загального товарообігу), Нідерланди (9% загального товарообігу). За період з 01 січня по 07 грудня 2019 року кількість пропущених транспортних засобів 332 799 шт., громадян 2267 792 осіб, вантажів 1414 тис. тонн [60].

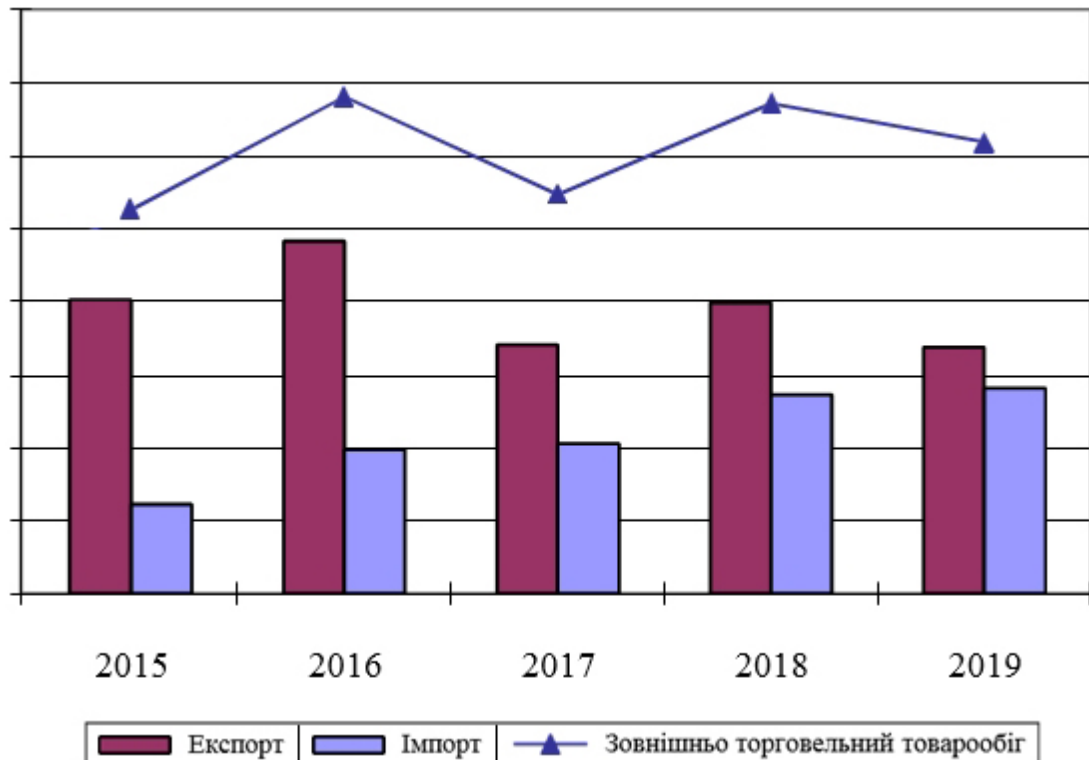


Рис. 3.1. Динаміка зовнішньої торгівлі Вінницької області в 2015-2019 рр., млн. дол.

Джерело: узагальнено автором [59; 60]

В порівнянні з 2016 роком загальний товарообіг скоротився на 523,10 млн. доларів США (-7,8%), що сталося за рахунок зниження експорту на 613,88 млн. доларів США (-15,4%), незважаючи на зростання імпорту – на 90,79 млн. доларів США (+3,3%). Детальніше динаміка зовнішньоторговельного товарообігу Вінницької митниці представлена в таблиці 3.3.

Таблиця 3.3

Динаміка зовнішньоторговельного товарообігу Вінницької митниці ДФС за 2015-2019 рр.

Роки	Експорт		Імпорт		Всього		Частка імпорту, %
	тис. дол. США	ланцюговий темп зростання %	тис. дол. США	ланцюговий темп зростання %	тис. дол. США	Ланцюговий темп зростання, %	
2015	4028537,2	142,3	1234000,2	132,2	5262537,4	139,8	23,4
2016	4826768,3	119,8	1976460,3	160,2	6803228,6	129,3	29,1

2017	3414511,7	70,7	2059008,3	104,2	5473520,0	80,5	37,6
2018	3986477,3	116,8	2727143,8	132,4	6713621,1	122,7	40,6
2019	3372592,3	84,6	2817932,3	103,3	6190524,6	92,2	45,5

Джерело: узагальнено автором [59; 60]

В цілому за 2015-2019 рр. ми бачимо зростання зовнішньоторговельного товарообігу по усіх позиціях. Проте в той або інший період спостерігався короткочасний спад. Для експортних операцій кризовим став 2017 рік, коли сталося зниження обороту майже на 30 % у порівнянні з попереднім роком. Це відбилося і на загальному об'ємі обороту митниці, оскільки незначне зростання імпорту в тому ж році не компенсувало падіння експорту.

Для імпортних операцій складним був 2015 рік, коли об'єм обороту знизився на 5,7 % у порівнянні з 2013 роком. Це падіння зумовило різке зниження імпорту в структурі зовнішньоторговельного товарообігу (його частка знизилася до 23-25 %). Починаючи з 2016 року, оборот по імпорту неухильно зростає, а його частка підвищилася до 45,5 %. Таким чином, можна зробити висновок про те, що в структурі зовнішньоторговельних операцій роль імпорту має більш важливе значення.

У 2019 році в зоні діяльності Вінницької митниці ДФС експортно-імпортні операції здійснювали 1184 відправників/одержувачів товарів. В порівнянні з 2018 роком їх число збільшилося на 3%. Кількість юридичних осіб склала 1084 (+3%), кількість фізичних осіб – 100 (+9%). У структурі контрагентів Вінницької митниці ДФС (табл. 3.4) виділяються юридичні особи, частка яких росте упродовж останніх років.

Таблиця 3.4

**Кількість експортерів і імпортерів, що оформляли товари
на Вінницькій митниці ДФС**

Роки	Юридичні особи	Ланцюговий темп зростання %	Фізичні особи	Ланцюговий темп зростання, %	Всього	Ланцюговий темп зростання, %	Співвідношення юридичних і фізичних осіб
2015	992	98,4	78	108,3	1070	99,1	12,7
2016	967	97,5	74	94,9	1041	97,3	13,1
2017	1057	109,3	72	97,3	1129	108,5	14,7
2018	1084	102,6	62	86,1	1146	101,5	17,5
2019	1016	91,5	152	205,4	1168	98,6	6,7

Джерело: узагальнено автором [59; 60]

Зростаюча роль імпортних операцій призводить до появи ситуації, коли темпи зростання об'єму імпорту перевершують темпи зростання числа учасників ЗЕД. У свою чергу, це обумовлює збільшення середнього об'єму ЗЕД на одного імпортера (табл. 3.5).

Таблиця 3.5

Динаміка імпорту і числа учасників ЗЕД

Роки	Число учасників ЗЕД	Ланцюговий темп зростання %	Імпорт (тис. дол. США)	Ланцюговий темп зростання, %	Компаративний індекс	Середній об'єм ЗЕД на одного імпортера
2015	1080	90,1	933493,3	94,3	1,047	864,3
2016	1070	99,1	1234000,2	132,2	1,334	1153,3
2017	1041	97,3	1976460,3	160,2	1,646	1898,6
2018	1129	108,5	2059008,3	104,2	0,961	1823,7
2019	1146	101,5	2727143,8	132,4	1,305	2379,7

Джерело: узагальнено автором [59; 60]

Рівень зовнішньоторговельного товарообігу на одного імпортера 2015 р. складав менше 1000 тис. дол., то в 2019 р. товарообіг зріс у двійче і склав 2379,7 тис. дол.

Як важливий показник оцінки декількох взаємозв'язаних явищ або процесів використовується компаративний індекс, що відображує співвідношення темпів зростання двох явищ або частин сукупності явищ. Він показує, яке явище розвивається динамічніше. В даному випадку ми співвідносимо темпи зростання імпорту і кількості учасників ЗЕД. Упродовж більшої частини даного періоду об'єм імпорту зростає більше інтенсивно, ніж кількість учасників ЗЕД. Причому в 2017 році було досягнуте найбільше випередження – на 1 % зростання числа зовнішньоторговельних підприємств, на які припало 1,646 % зростання імпортного обороту [59; 60].

Виникає питання про те, наскільки статистично значимий зв'язок між числом учасників ЗЕД і об'ємом імпортних операцій. Для вирішенні цього питання побудуємо модель, обґрунтовану застосуванням елементів кореляційно-регресійного аналізу [150].

$$Y = -2262858,19 + 3635,64X \quad (3.1)$$

де Y – об'єм імпорту, тис. дол.; X – к-сть учасників ЗЕД.

Значення F – критерію дозволяє нам прийняти статистичну гіпотезу про те, що немає ніякого значимого зв'язку між зростанням числа учасників ЗЕД і зростанням об'ємів імпорту. У табл. 3.6 розглянуті об'єми зовнішньоторговельних операцій по десяти найбільшим експортерам і імпортерам за підсумком сплачених податків у Вінницької області.

Найбільшими підприємствами-експортерами Вінницької області в 2019 році були такі компанії, як ПрАТ «Миронівський хлібопродукт», ТОВ «Фуд Девелопмент», ТОВ з обмеженою відповідальністю «Вінницька птахофабрика», ТОВ «ЛВН Лімітед», дочірнє підприємство закритого акціонерного товариства Теувес Холдінг (Theeuwes Holding B.V.), «Тетра Україна ЛТД». Лідерами серед імпортерів за підсумками 2019 року є такі компанії, ТОВ «Вінницька птахофабрика», ПрАТ «Галнафтохім», ТОВ «Дрім

Мейкерс», ТОВ «Слобода-Підлісівська», ТОВ «Фуд Девелопентм» [60].

Незважаючи на деякі коливання темпів зростання, ми бачимо картину поступової концентрації експорту в руках провідних гравців ринку. Їх частка стабільно перевищує 2/3, в 2016-2017 рр., склавши 88 %. Це говорить про нерівномірність експортної активності підприємств у Вінницької області.

Таблиця 3.6

**Частка 10 найбільших експортерів і імпортерів за 2015-2019 рр
(за об'ємом ЗЕД тис. дол. США)**

Роки	Експорт	Ланцюговий темп зростання, %	Імпорт	Ланцюговий темп зростання, %
2015	87,3	109,5	55,6	88,4
2016	88,0	100,8	56,2	101,1
2017	77,9	88,5	56,9	101,4
2018	79,0	101,4	59,0	103,7
2019	84,0	106,3	65,0	110,2

Джерело: узагальнено автором [59; 60]

Оскільки великі учасники ЗЕД найчастіше не користуються послугами митних представників, потенційний ринок для послуг з митного оформлення в сегменті експорту невеликий. Для математичного опису цього взаємозв'язку побудуємо парну регресійну модель:

$$Y = 94,99 - 0,49X \quad (3.2)$$

де Y – питома вага декларацій, що оформляються за допомогою митних представників %; X – об'єм експорту, тис. дол. На підставі побудованої моделі (рис. 3.2) можна з достовірністю 80% зробити висновок про наявність значимого лінійного взаємозв'язку між долею експортерів і питоюю вагою митних представників. Таким чином, збільшення долі експортерів на 1%, спричинить зниження питоюї ваги декларацій, що оформляються за допомогою митних представників, в середньому на 0,49%.

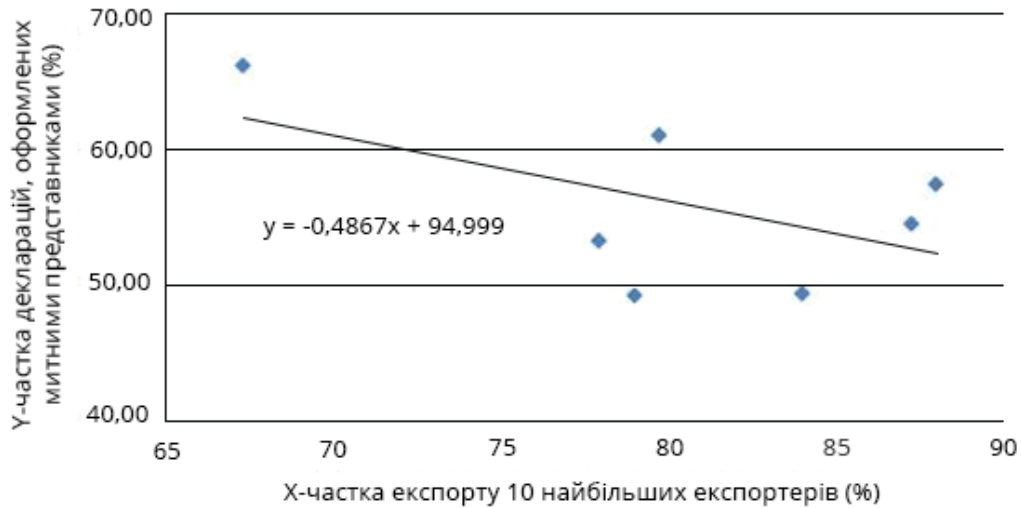


Рис. 3.2. Залежність частки декларацій, що оформляються за допомогою митних представників, від частки постачань найбільших експортерів

Джерело: узагальнено автором [59; 60]

Частка найбільших імпортерів міняється у бік зменшення, але перевищує 50 % загального об'єму імпорту. Можна зробити висновок про те, що незважаючи на помітне збільшення об'ємів ЗЕД, концентрації імпорту не відбувається; об'єми зовнішньоторговельного товарообігу стабільно ростуть і для великих, і для середніх, і для дрібних учасників ринку. Отже, в сегменті імпорту послуги митного представника залишаються затребуваними. Для перевірки цієї гіпотези побудуємо дві регресійні моделі:

$$Y = -6.46 + 1,09X \quad (3.3)$$

де Y – питома вага декларацій, що оформляються за допомогою митних представників %; X – частка видатних імпортерів, %.

З достовірністю 95% немає значимого лінійного взаємозв'язку між долею імпортерів і питоною вагою брокерів.

$$Y = 32.46 + 0.006X \quad (3.4)$$

де Y – питома вага самостійних декларантів %; X – імпорт, млн. дол. США. Статистичні критерії показують, що між імпортом і кількістю самостійних декларантів з достовірністю 95 % є значимий лінійний зв'язок. Якщо об'єм зовнішньоторговельних поставок найбільших імпортерів виросте на 1 млн.

дол. США, то питома вага самостійних декларантів зростає в середньому на 0,006%.

Питома вага ДТ, що оформляються представниками, практично не змінюється з 2015 року (табл. 3.7). При цьому об'єм імпорту за той же період виріс більш ніж удвічі. Оскільки частка найбільших імпортерів і число учасників міняються трохи, можна припустити, що відбувається укрупнення середніх учасників і зростання самостійного декларування. Так, якщо в 2013 р. на одного декларанта доводилося 1,97 брокера, то надалі це співвідношення стало дуже помітно мінятися на користь самостійного декларування. У 2019 р. уперше число (і частка) декларантів перевищила число митних представників. Показово мінялася частка митних представників: в 2015 році на них доводилося 2/3 зовнішньоторговельних операцій, а вже через 5 років – тільки 49 % [59].

Таблиця 3.7

Суб'єктна структура декларування

Роки	ДТ, оформлені митними представниками		ДТ, оформлені декларантами		Співвідношення ДТ, що оформляються представниками і декларантами
	Одиниці	Частка, %	Одиниці	Частка, %	
2015	25469	54,5	21251	45,5	1,20
2016	24968	57,5	18487	42,5	1,35
2017	25549	53,2	22496	46,8	1,14
2018	25621	49,0	26645	51,0	0,96
2019	24671	49,2	25451	50,8	0,97

Джерело: узагальнено автором [59; 60]

В той же час відбувається збільшення загального числа митних представників при збереженні незмінної кількості великих гравців. Так, подавали більше 1000 ДТ в рік наступна кількість підприємств: 2015 – 7, 2016 – 8, 2017 – 7, 2018 – 8, 2019 – 7. Впродовж 2015-2019 рр. митне оформлення товарів на Вінницької митниці здійснювалося силами декларантов і митних представників в рівному співвідношенні. Так, за 2019

рік підприємства-учасники ЗЕД скористалися послугами митних представників при підготовці і поданні 24671 ДТ (49,22%), самостійно оформивши 25451 ДТ (50,78%).

На рис. 3.3 представлена динаміка митного оформлення товарів і транспортних засобів силами декларантів і митних представників в зоні діяльності Вінницької митниці ДФС.

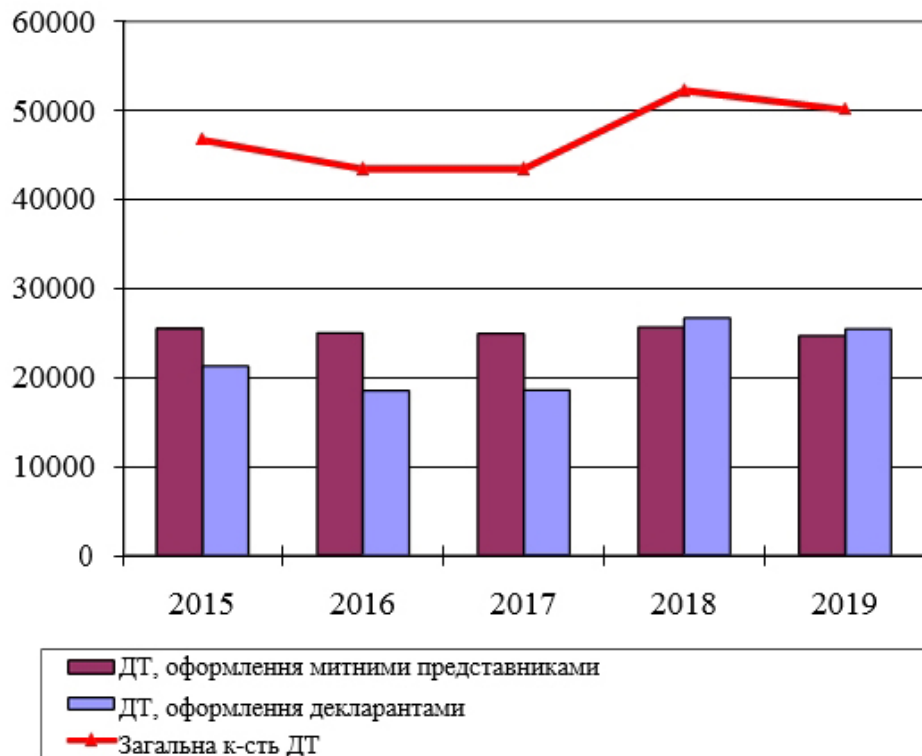


Рис. 3.3 Динаміка митного оформлення товарів і транспортних засобів на Вінницькій митниці ДФС, од.

Джерело: узагальнено автором [59; 60]

За останні три роки на Вінницькій митниці ДФС з 145843 декларацій за допомогою митних представників було оформлено більше 75000 ДТ, що склало близько 52% від загальної їх кількості. При цьому кількість декларацій, що оформляються митними представниками, залишається практично незмінною незалежно від коливань об'ємів ЗЕД. У періоди збільшення кількості експортно-імпортних угод відбувається зростання об'ємів самостійного декларування, що говорить про можливість розширення власної діяльності [60].

На сьогодні митно-логістичні послуги митних представників є досить затребуваними на ринку і мають помітний попит серед більшості компаній, працюючих у Вінницької області. Власні відділи по митному оформленню зовнішньоторговельних операцій містять у своєму складі тільки великі компанії-учасники ЗЕД. Ефективність роботи таких відділів багато в чому залежить від частоти експортно-імпортних поставок, широти асортименту вантажів, що ввозяться і вивозяться, особливостей конкретних товарів і умов зовнішньоторговельних угод [59; 60].

Таким чином, статистичний аналіз багаторічної динаміки митно-логістичного обслуговування на Вінницькій митниці ДФС дозволив виявити зростаючий вектор потреби в послугах митних представників, а тенденція останніх трьох років показує, що професійні митні посередники не використовують можливості розширення ринку надаваних послуг.

До найважливіших митно-логістичних послуг можна віднести не лише послуги з митного оформлення товарів, але і організацію їх тимчасового зберігання митними складами і СТЗ (склади тимчасового зберігання). Великий попит на послуги з тимчасового зберігання був обумовлений тривалістю термінів митного оформлення, яке могло тривати до 15 днів. В результаті учасник зовнішньоекономічної діяльності, що не має власного складу тимчасового зберігання, був вимушений звертатися до сторонніх провайдерів цього виду послуг в митній сфері.

Вдосконалення митних норм, спрощення митних процедур і законодавче обмеження термінів оформлення декларацій митними органами привело до того, що за наявності усіх необхідних відомостей і відсутності помилок в заповненні документів учасник ЗЕД може пройти усі митні формальності протягом одного дня, не стикаючись з необхідністю організації тимчасового зберігання товарів. Зростання професіоналізму митних співробітників, широке поширення попереднього декларування і впровадження системи управління ризиками також призводять до скорочення потреби учасників ЗЕД в послугах з тимчасового зберігання товарів, що

знаходяться під митним контролем.

Станом на 08.12.2019 р. в зоні діяльності Вінницької митниці функціонують: 9 складів тимчасового зберігання та 2 митних склади: склади тимчасового зберігання відкритого типу (ТОВ «Авто-Гранд», ФОП Богданович Т.М.); склади тимчасового зберігання закритого типу (ТОВ «Агрона Фрут Україна», ТОВ «Вінницька птахофабрика», ПАТ «Плазматек», ТОВ «Пфаннер Бар», ТОВ «ЛВН Лімітед», «Аеропорт Вінниця», ПАТ «УКРТРАНСГАЗ» - закритого типу. Митні склади: ТОВ «АВТО-ГРАНД», ТОВ «ВЗПВ Вінтар» [60].

Динаміка змін фізичного об'єму імпорту і експорту разом зі зміною кількості СТЗ, що діють на території Вінницької області представлена на рис. 3.4.

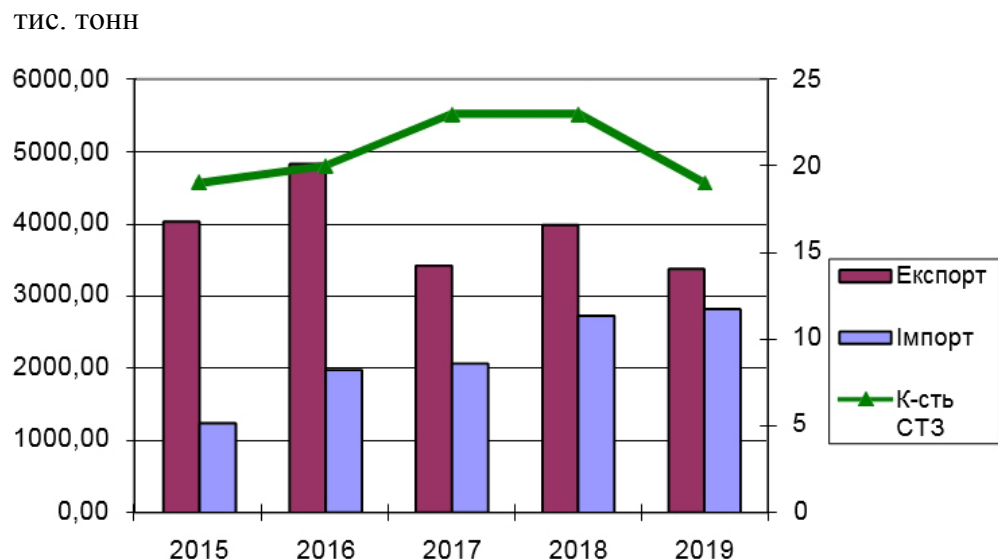


Рис. 3.4. Динаміка об'ємів імпорту і експорту і к-сть СТЗ

Джерело: узагальнено автором [59; 60]

Співвідношення кількості і площі СТЗ різного типу представлено на рис. 3.5.

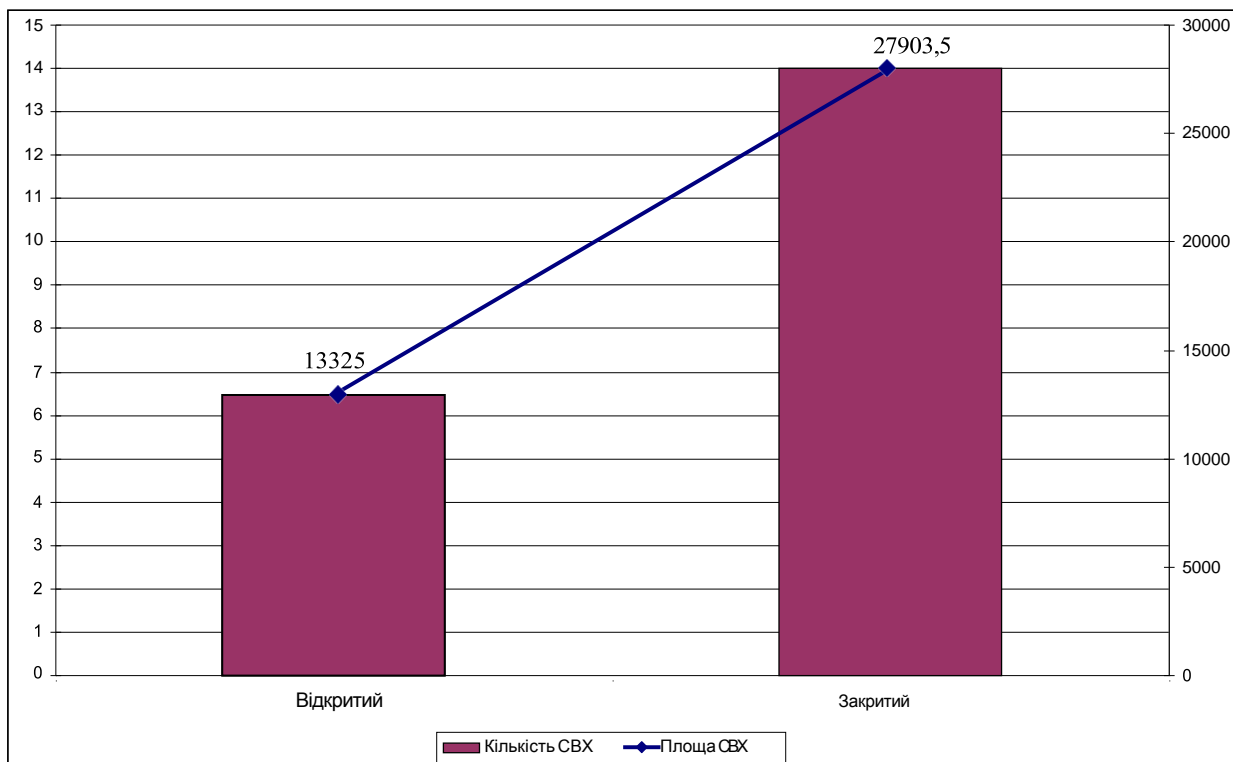


Рис. 3.5. Співвідношення кількості і площ СВХ різного типу

Джерело: [59]

Склади тимчасового зберігання закритого типу можуть бути використані власником тільки для зберігання своїх товарів. В даному випадку немає можливості говорити про надання послуги з тимчасового зберігання, оскільки провайдером і споживачем послуги виступає одна і та ж особа. При цьому, із-за важких умов включення у відповідний реєстр, що припускають значні витрати власників СВХ, використання у своїй діяльності складу тимчасового зберігання закритого типу виявляється економічно виправданим тільки для великих підприємств, що регулярно здійснюють великі об'єми імпорتنних поставок [193].

В якості провайдера послуг в митній сфері можна розглядати тільки власників СВХ відкритого типу, оскільки тільки на їх складах може бути організоване зберігання вантажів, що належать незалежним учасникам ЗЕД [92].

Узагальнюючи результати проведеного аналізу діяльності власників СВХ, зареєстрованих у Вінницької області, можна зробити висновок про

слабкі перспективи розвитку ринку послуг з тимчасового зберігання. Значно більше затребуваними виявляються митно-логістичні послуги митних представників, оскільки грамотне митне оформлення дозволяє не лише прискорити випуск товарів, але і уникнути необхідності їх тимчасового зберігання, скоротивши тим самим тимчасові і фінансові витрати компаній – учасників ЗЕД.

Окремий елемент комплексу митно-логістичних послуг в митній сфері – послуги митного перевізника. Необхідність в таких послугах виникає у учасника зовнішньоекономічної діяльності в тих випадках, коли йому з яких-небудь причин необхідно організувати перевезення вантажів, що знаходяться під митним контролем. До послуг митного перевізника можна віднести перевезення, здійснювані в режимі митного транзиту, а також послуги з доставки нерозмитнених вантажів від місця перетину митного кордону до місця митного оформлення [128].

Організація транспортування вантажу є важливою складовою процесу міжнародного руху товару. Декларант може організувати доставку вантажу своїми силами, провівши митне оформлення вантажу на кордоні, або звернутися до професійного митного перевізника. До таких посередників відносяться транспортні компанії, включені в Реєстр митних перевізників.

Згідно чинного законодавства при перевезенні експортно-імпорتنих вантажів за допомогою залізничного або трубопровідного транспорту відсутня необхідність забезпечення додаткового контролю. Таким чином, необхідність в послугах митного перевізника виникає тільки у разі перевезення автомобільним, водним і повітряним транспортом.

Особливістю послуг, що надаються митним перевізником, є можливість переміщення вантажів під митним контролем. Однією з умов є включення митних перевізників в Реєстр, в чинному законодавстві прописано забезпечення митних платежів за послуги перевізників, що призводить до необхідності встановлення досить високої вартості послуг, що надаються.

Результатом цього є не конкурентоспроможність митних перевізників на ринку внутрішнього транспортування, і їх затребуваність виключно у випадках необхідності доставки вантажів, що знаходяться під митним контролем [156].

Проведений в ході дослідження аналіз зовнішньоторговельного вантажопотоку Вінницької області дозволяє зробити висновок про те, що значна частина товарів транспортується з використанням залізничного або трубопровідного транспорту, що свідчить про низьку значущість послуг з митного перевезення в цьому регіоні.

Круг митно-логістичних послуг, що надаються експрес-перевізниками, нині досить широкий і включає не лише організацію перевезення, але і забезпечення доставки вантажу «від дверей до дверей» з дотриманням усіх вимог митного законодавства. При цьому, такі компанії беруть на себе усі пов'язані ризики із здійсненням руху зовнішньоторговельного вантажу, ризики обумовлені як змінами діючих митних вимог, так і затримками вантажу в дорозі [158].

Можна зробити висновок про те, що існуюча схема роботи провайдерів послуг з експрес-доставок може бути використана як перспективна модель організації діяльності професійного провайдера митно-логістичних послуг в митній сфері, що надає учасникові ЗЕД не окремі види послуг, а їх повноцінний комплекс.

Таким чином, вектор розвитку митно-логістичних послуг з митного перевезення і тимчасового зберігання демонструє доцільність організації їх комплексного надання, що забезпечує високу якість обслуговування для учасників ЗЕД і зростання конкурентоспроможності провайдерів на ринку послуг в митній сфері.

Таким чином, проведено оцінку розвитку інтегрованих процесів митно-логістичного обслуговування на Вінницькій митниці ДФС, дозволило виявити, що кожного року Вінницька митниця ДФС перераховує до Державного бюджету України біля 3364,3 млн грн (до загального фонду – 2721,1 млн грн, до спеціального – 643,1 млн грн).

3.2. Методичне забезпечення керованого аутсорсингу і ефективність його застосування у митній сфері

Керований аутсорсинг послуг у митній сфері передбачає в структурі підприємства – учасника ЗЕД посаду спеціаліста з митного оформлення або створення відповідного відділу, який забезпечує оптимізацію процесу проходження всіх митних формальностей. Подібна організація роботи дозволить максимально ефективно використовувати професійний досвід і знання митних посередників, передаючи стороннім виконавцям рутинні функції й одночасно залучаючи фахівців високого класу для вирішення особливо складних завдань, тим самим забезпечуючи повне використання всіх сучасних можливостей щодо мінімізації тимчасових і фінансових витрат учасника ЗЕД [186].

Відмова від використання послуг митних представників і проходження всіх митних формальностей своїми силами може бути ефективним рішенням для компанії, яка здійснює зовнішньоторговельні операції в тому випадку, коли компанія імпортує стандартні за обсягом партії однотипних товарів. Зростання обсягів експортно-імпортової діяльності, розширення номенклатури товарів і географії поставок ведуть до значного збільшення питань, від вирішення яких безпосередньо залежить загальний рівень витрат на митне оформлення. У результаті в структурі компанії створюється спеціалізований відділ, який займається питаннями митного оформлення й організує взаємодію з митними органами.

На даному етапі керівництво компанії має провести порівняльний аналіз різних варіантів організації митного оформлення, зіставивши загальний рівень витрат і потенційний ефект від збереження та, можливо, розширення власного спеціалізованого відділу або ж впровадження керованого аутсорсингу. У такому разі в складі підприємства учасника ЗЕД може працювати тільки один фахівець з митних операцій, який визначає

загальну стратегію митного оформлення та контролює діяльність залучених митних посередників [107].

Керований аутсорсинг послуг у митній сфері дозволяє компанії – учаснику ЗЕД мінімізувати власні витрати завдяки застосуванню всіх прогресивних методів митного оформлення. Делегуючи митному представнику рутинні функції щодо заповнення та подання в митні органи декларацій на товари, власний спеціалізований відділ може зосередити зусилля на пошуку шляхів оптимізації зовнішньоторговельної діяльності компанії, при цьому витрати на утримання такого відділу не будуть збільшені [110].

Впровадження керованого аутсорсингу вимагатиме від компанії певного рівня первинних капіталовкладень, необхідних для залучення на підприємство висококваліфікованих фахівців і організацію їх робочого місця [154]. Економічний ефект від застосування такого методу організації взаємодії з професійними митними посередниками може бути отриманий тільки при великих обсягах зовнішньоторговельного товарообігу, причому його збільшення відбуватиметься одночасно зі зростанням числа експортно-імпортних операцій (рис. 3.6).

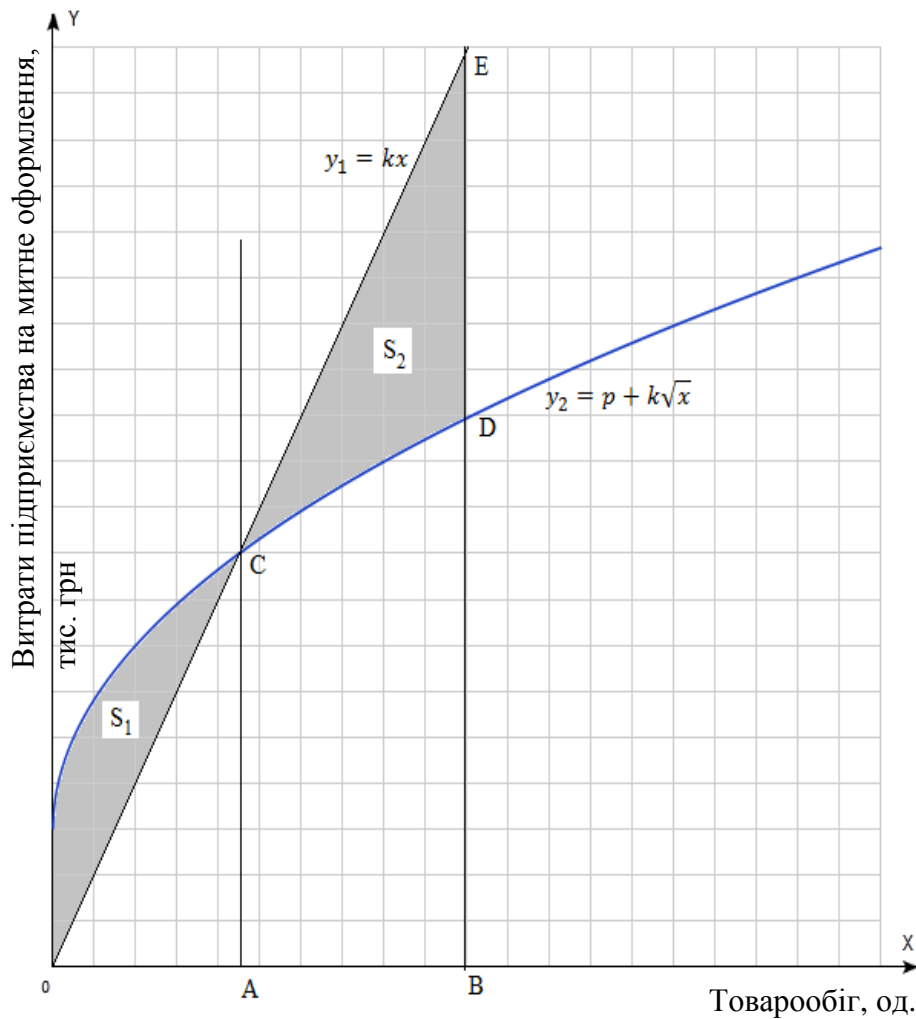


Рис. 3.6. Зіставлення витрат на повний і керований аутсорсинг

Джерело: розраховано та побудовано автором.

На рисунку представлені витрати на здійснення митного оформлення при використанні повного аутсорсингу (пряма y_1) і при впровадженні керованого аутсорсингу (крива y_2). У побудові графіків використані наступні формули [103]:

$$\text{Пряма } y_1 = kx \text{ – повний аутсорсинг} \quad (3.5)$$

$$\text{Крива } y_2 = p + k\sqrt{x} \text{ – керований аутсорсинг} \quad (3.6)$$

У використаних формулах символом k позначена вартість звернення до професійного митного посередника, а символом p – початкові капіталовкладення фірми при переході на керований аутсорсинг. До таких витрат слід віднести заробітну плату залученому фахівцю, відрахування та податки, покупку необхідного устаткування.

Зона початкових вкладень позначена на рисунку символом S_1 , а зона прибутку – символом S_2 .

Пряма y_1 и крива y_2 перетинаються у точці C при $x = A$. Для того щоб знайти значення A , розв'яжемо наступну систему рівнянь:

$$\begin{cases} y_1 = kx \\ y_2 = p + k\sqrt{x} \end{cases}$$

$$(kx - p)^2 = k^2x$$

$$k^2x^2 - x(2kp + k^2) + p^2 = 0 \quad (3.7)$$

$$x_1 = p + \frac{1}{2}k + \frac{1}{2}\sqrt{4kp + k^2}$$

$$x_2 = p + \frac{1}{2}k - \frac{1}{2}\sqrt{4kp + k^2}$$

У результаті розв'язання системи рівнянь були отримані значення x у точці A , при цьому значення x_2 можна не розглядати через його невідповідність умовам завдання.

Застосування керованого аутсорсингу виявляється економічно вигідним при збільшенні обсягу зовнішньоторговельного товарообігу вище від значення, позначеного на графіку крапкою A . У теорії зростання прибутку при застосуванні керованого аутсорсингу може відбуватися нескінченно, проте у практичній діяльності він буде обмежений виробничими або торговельними потужностями підприємства – учасника ЗЕД. На рис. 3.6 це обмеження позначено точкою B , відкладеною на осі X .

Для розрахунку зони первинних капіталовкладень і зони прибутку використовуємо наступні формули:

$$S_1 = \int_0^A (p + k\sqrt{x} - kx) dx \quad (3.8)$$

$$\int_0^A (p + k\sqrt{x} - kx) dx = px + \frac{2}{3}kx^{\frac{3}{2}} - \frac{1}{2}kx^2 \Big|_0^A =$$

$$= \frac{1}{12k} (6p^2 + 2\sqrt{2}k^2 \left(\frac{2p + k + \sqrt{4kp + k^2}}{k} \right)^{\frac{3}{2}} - 3k^2 - 3k\sqrt{4kp + k^2} - 6kp)$$

$$S_2 = \int_A^B (kx - p - k\sqrt{x}) dx \quad (3.9)$$

$$\begin{aligned} \int_A^B (kx - p - k\sqrt{x}) dx &= \frac{1}{2}kx^2 - px - \frac{2}{3}kx^{\frac{2}{3}} - \left| p + \frac{1}{2}k + \frac{1}{2}\sqrt{4kp + k^2} \right|_A^B = \\ &= -pB - \frac{2}{3}kB^{\frac{3}{2}} + \frac{1}{2}kB^2 + \frac{1}{12k} (6p^2 + 2\sqrt{2}k^2 \left(\frac{2p + k + \sqrt{4kp + k^2}}{k} \right)^{\frac{3}{2}} - \\ &\quad - 3k^2 - 3k\sqrt{4kp + k^2} - 6kp) \end{aligned}$$

Максимально можливий економічний ефект, одержуваний при впровадженні керованого аутсорсингу та забезпеченні повного використання виробничих і торговельних потужностей підприємства, позначений на графіку відрізком ED . Для розрахунку довжини цього відрізка необхідно підставити значення B у формули 3.8 і 3.9, і отримаємо наступне рівняння:

$$ED = kx - p - k\sqrt{x} \quad (3.10)$$

У результаті розв'язання цього рівняння можна буде визначити потенційний додатковий прибуток, одержуваний підприємством при впровадженні керованого аутсорсингу.

На рис. 3.7 наведена поетапна схема впровадження керованого аутсорсингу послуг у митній сфері.

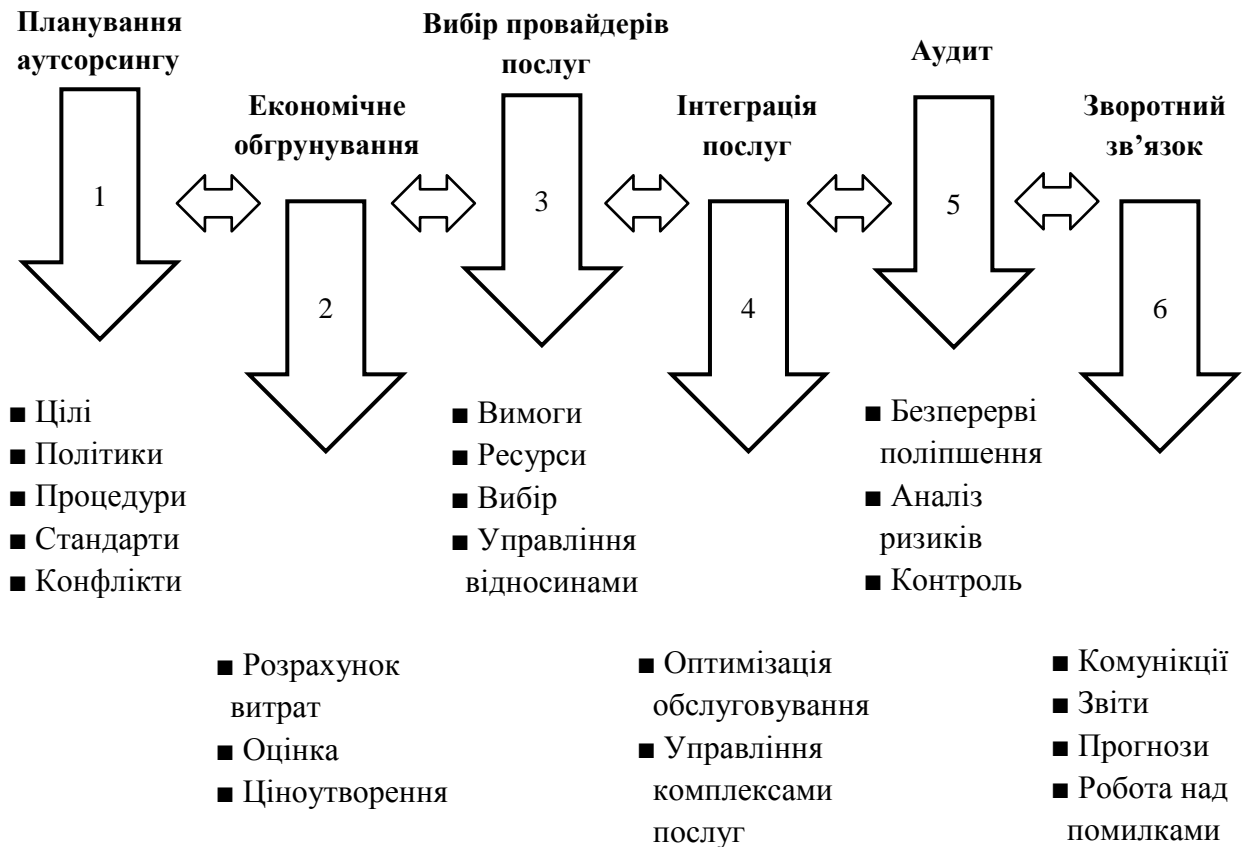


Рис. 3.7. Схема впровадження керованого аутсорсингу послуг у митній сфері
Джерело: побудовано автором на основі [150]

Початковий етап впровадження керованого аутсорсингу вимагає наявності у штаті співробітників компанії – учасника ЗЕД одного фахівця з митних операцій. Як правило, митний представник не пропонує своїм клієнтам застосовувати прогресивні форми декларування, тому при відсутності відповідного замовлення аутсорсер буде оформляти всі товари, що ввозяться або вивозяться, окремими деклараціями. Основним завданням власного фахівця стає формулювання цілей використання аутсорсингу, вибір переданих професійним посередникам функцій і визначення стандартів взаємодії.

На наступному етапі необхідно узгодити всі економічні питання спільної роботи, визначити загальний рівень витрат на проходження митних формальностей, зіставити витрати при оформленні власними силами та при залученні митного представника.

Якщо в результаті проведених розрахунків застосування аутсорсингу послуг з митного оформлення буде визнано ефективним, виникає необхідність здійснення третього етапу, тобто вибору компанії-аутсорсера. На цьому етапі визначаються види операцій, що передаються професійним посередникам, їх обсяг, формулюються вимоги до провайдерів послуг у митній сфері, здійснюється пошук можливих виконавців і проведення переговорів з ними.

Наступним кроком стає управління комплексами придбаних послуг з метою оптимізації підсумкового митного обслуговування зовнішньоекономічної діяльності. Залежно від мінливих умов зовнішньоторговельних операцій фірма може розширювати або звужувати коло переданих на аутсорсинг функцій, що дозволяє скоротити загальний рівень витрат і підвищити ефективність експортно-імпортних операцій.

Важливим етапом є здійснення аудиту процесу взаємодії з провайдерами послуг у митній сфері, елементами чого стають періодичні перевірки якості обслуговування, аналіз ризиків, що виникають, контроль за змінами законодавства та сформованої практики митного обслуговування.

У цілому використання пропонованої схеми впровадження керованого аутсорсингу дозволяє компанії – учаснику ЗЕД помітно скоротити витрати, пов'язані з проходженням всіх митних формальностей, що забезпечує зростання ефективності зовнішньоторговельної діяльності та дозволяє підвищити рівень конкурентоспроможності своїх товарів на цільовому ринку.

3.3. Розробка механізмів управління розвитком інтегрованих процесів митно-логістичного обслуговування

Для формування системи митно-логістичного обслуговування необхідно представити структуру та зміст діяльності з надання логістичних послуг у митній сфері за допомогою моделей.

Побудова моделі вимагає всебічного аналізу вихідних даних і дослідження висунутих гіпотез.

Системний підхід дозволяє не тільки побудувати модель реальної системи, але й використовувати цю модель для оцінки ефективності функціонування системи.

Як модель системи митно-логістичного обслуговування можна розглядати сукупність суб'єктів, безпосередньо або опосередковано задіяних в організації митного супроводу ЗЕД.

Для моделі системи митно-логістичного обслуговування характерним буде наявність наступних типових властивостей:

1) цілеспрямованість: система митно-логістичного обслуговування незалежно від вектора побудови її моделі спрямована на розвиток і підвищення ефективності зовнішньоекономічної діяльності;

2) спрощеність: модель відображає тільки інституційний поділ суб'єктів системи митно-логістичного обслуговування та принципи взаємозв'язки між ними, не розглядаючи їх внутрішню різноманітність і специфіку;

3) адекватність: модель покликана досить точно описувати систему митно-логістичного обслуговування, сприяючи виявленню ключових принципів і закономірностей її функціонування;

4) наочність: модель повинна бути представлена у вигляді, що сприяє розумінню змісту та суті процесів, що відбуваються в системі;

5) інформативність: модель повинна містити достатню інформацію про систему митно-логістичного обслуговування, при цьому забезпечуючи можливість отримання нової інформації;

6) здатність еволюціонувати: можливість розвитку моделей систем залежно від змін зовнішнього середовища [150].

Процес моделювання будь-якої системи, системи митно-логістичного обслуговування включно, складається з окремих етапів, що вимагають впорядкованості. Відповідно до загальноприйнятої методології процесу

моделювання, представленої в міжнародному стандарті IDEF [74], у процесі моделювання системи митно-логістичного обслуговування можна виокремити основні етапи (рис. 3.8).

Ця схема відображає замкнутий циклічний характер процесу моделювання. Як відправна точка моделювання системи проводиться поділ митно-логістичного обслуговування на митні послуги, що надаються митними органами, і послуги в митній сфері, провайдерами яких виступають професійні митні посередники. З огляду на достатню вивченість діяльності митних органів, основну увагу доцільно приділити управлінню комплексами логістичних послуг у митній сфері.

Наступним кроком є специфікація – опис властивостей і характеристик комплексів логістичних послуг у митній сфері, що передбачає виокремлення ключових напрямків професійної посередницької діяльності, кожен з яких, у свою чергу, за допомогою функціонального підходу може бути розділений на окремі види послуг.

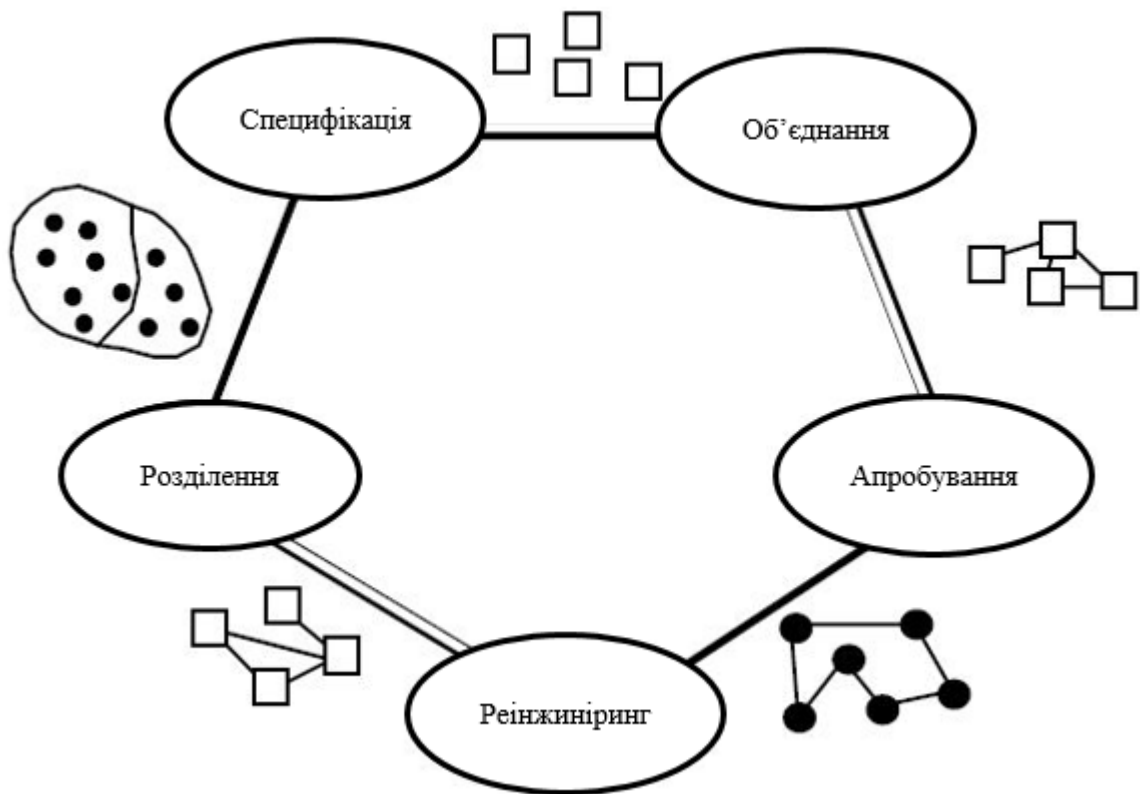


Рис. 3.8. Схема процесу моделювання системи митно-логістичного обслуговування

Джерело: [150].

Найбільшу значимість серед логістичних послуг у митній сфері відіграють послуги з митного оформлення, що надаються митним представником. Крім того, затребуваними є консультаційні послуги, послуги з визначення коду УКТ ЗЕД, а також послуги з організації тимчасового зберігання товарів, що перебувають під митним контролем.

Затребуваність різних видів послуг є непостійною та багато в чому залежить від складних умов зовнішнього середовища, підлаштовуючись під які суб'єкти навколомитної сфери можуть пропонувати учасникам ЗЕД різні варіанти комплексного обслуговування, що як об'єднує окремі види послуг, які надаються митним посередником, так і передбачає спільну роботу декількох посередників.

Подібне об'єднання різних послуг і напрямів діяльності може здійснюватися в різних форматах, вибір найбільш ефективного з яких здійснюється за допомогою апробування кожного з варіантів. Це може бути

спільне обслуговування декількома незалежними компаніями, що діють в рамках формального партнерства або неформального співробітництва. Іншим варіантом є надання всіх видів послуг єдиним комплексним оператором, який одночасно є як представником, так і власником СТЗ або ТЗ [134].

Реінжиніринг процесу обслуговування здійснюється під впливом зміни умов зовнішнього середовища та передбачає детальну або комплексну перебудову процесу обслуговування, що зачіпає як склад і структуру послуг, що надаються, так і управління взаємодією між учасниками обслуговування [45].

Сформована таким чином модель системи митно-логістичного обслуговування з плином часу буде неминуче застарівати, у зв'язку з чим сам процес моделювання має періодично повторюватися.

У результаті процесу моделювання формується різноманіття моделей, що різнобічно характеризують систему митно-логістичного обслуговування. Застосування різних методів побудови дозволяє отримати як якісні, так і кількісні моделі.

Якісні моделі є результатом структурно-функціонального моделювання та дозволяють наочно відпрацювати структуру модельованих систем і процесів, що відбуваються в них. Такі моделі можуть виражатися у вигляді блок-схем, графіків, діаграм і рисунків, доповнених спеціальними правилами їх об'єднання та перетворення [150].

Результатом якісного моделювання є наведена на рис. 3.9 поліваріантна модель системи митно-логістичного обслуговування ЗЕД.

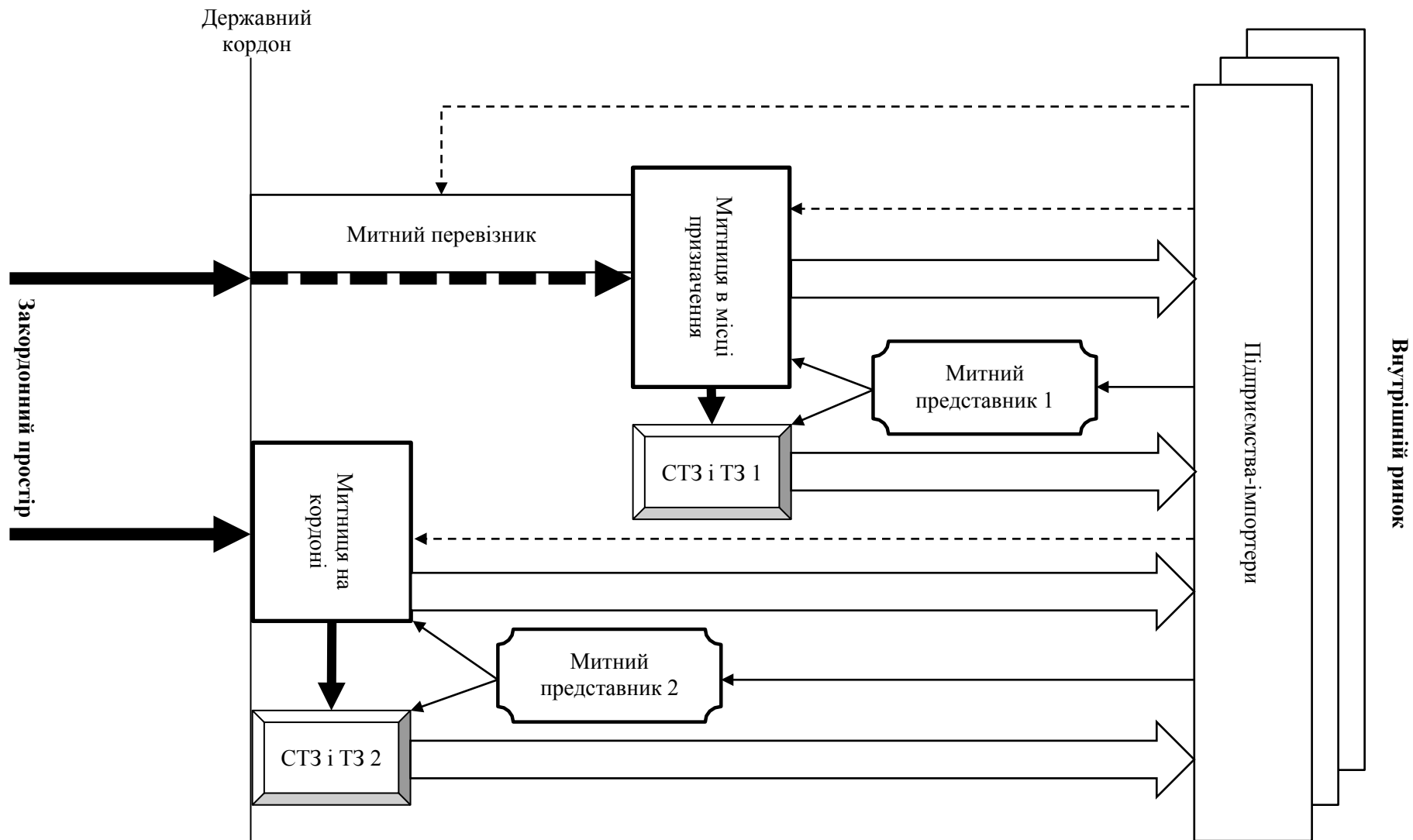


Рис. 3.9. Поліваріантна модель системи митно-логістичного обслуговування ЗЕД (імпорт)

Джерело: побудовано автором.

На рис. 3.9 представлені закордонний простір і внутрішній ринок, розділені державним кордоном. Фігурними стрілками позначено рух товаропотоку, при цьому чорні стрілки відображають рух товарів, що мають статус іноземних, а білі відповідають руху товарів, що пройшли митне очищення. Блоками різної конфігурації представлені підприємства-імпортери, митні органи та професійні митні посередники, до числа яких належать митні представники, СТЗ і ТЗ, а також митні перевізники.

У процесі руху зовнішньоторговельного матеріалопотоку відбувається перетин митного кордону, який може збігатися з державним, а може перебувати у глибині території. У першому випадку випуск товарів для внутрішнього споживання здійснюється митницею, розташованою в місці перетину державного кордону. У другому випадку оформлення проводиться внутрішньою митницею, що знаходиться в місці призначення, при цьому переміщення товарів від державного кордону до митниці має відбуватися під митним контролем, що на рисунку позначено пунктирною чорною фігурною стрілкою. Таке переміщення може бути здійснене за допомогою залізничного та трубопровідного транспорту, з використанням карнета TIR, а також за допомогою послуг митного перевізника, який виступає одним із суб'єктів системи митно-логістичного обслуговування.

У більшості випадків вибір місця митного оформлення здійснюється підприємством-імпортером, від чого залежить вибір митного органу для подання декларації, а також можливий перелік необхідних навколомитних послуг. При цьому учасник ЗЕД може здійснювати митне оформлення як самостійно, так і з залученням послуг митних представників. Процес взаємодії з митними органами відображений на рисунку суцільною або пунктирною лінією. Пунктиром позначений варіант самостійного декларування, а суцільною лінією – аутсорсинг послуг з митного оформлення.

На цьому рисунку представлена концептуальна модель системи митно-логістичного обслуговування, найважливішим обмеженням якої є прив'язка

кожного митного представника до конкретної митниці. Ця модель відображає сучасну ситуацію і є особливо характерною для регіональних ринків. У результаті при зміні вибору митниці для подачі декларації учасник ЗЕД найчастіше змушений шукати іншого представника, що відображено на рисунку блоками «Митний представник 1» і «Митний представник 2».

Окремими елементами моделі є СТЗ та митні склади, що залучаються до процесу митного обслуговування, як правило, з ініціативи митних органів, а в деяких випадках – за рішенням учасників ЗЕД. При цьому товари, що підпадають під процедуру тимчасового зберігання, перебувають під митним контролем і в митних цілях розглядаються як іноземні.

Таким чином, запропонована поліваріантна модель системи митно-логістичного обслуговування відображає множинність рішень, прийнятих учасниками ЗЕД:

- вибір місця декларування;
- вибір способу проходження всіх митних формальностей (самостійно або за допомогою аутсорсингу);
- визначення складу необхідних учаснику ЗЕД послуг у митній сфері;
- вибір конкретних провайдерів послуг у митній сфері.

Проблема множинності вибору нівелюється трансформацією поліваріантної моделі митно-логістичного обслуговування в моноцентричну, яка передбачає надання всіх необхідних учаснику ЗЕД послуг незалежно від місця оформлення одним митним посередником (рис. 3.10). Найчастіше таким посередником є митний представник.

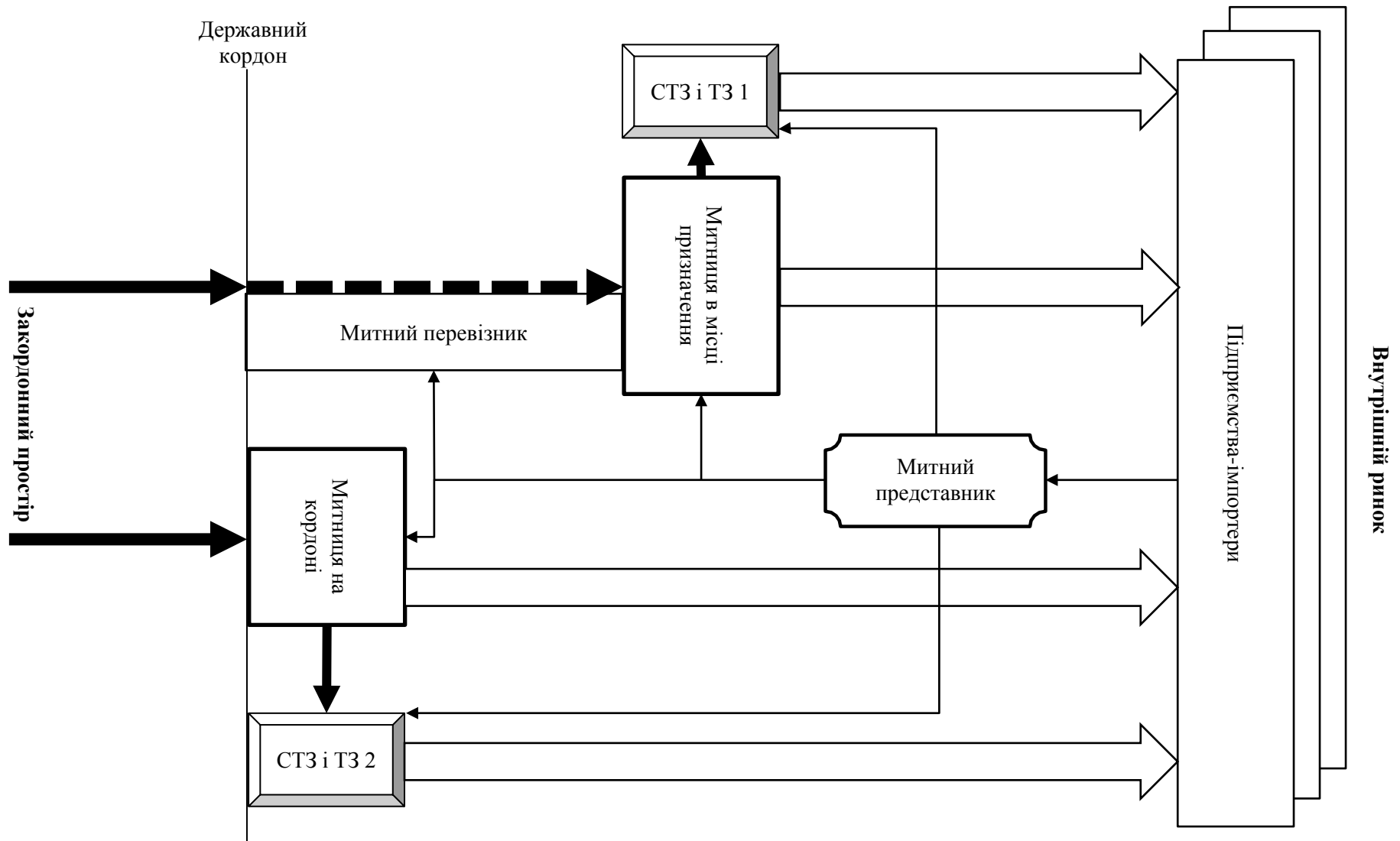


Рис. 3.10. Моноцентрична модель системи митно-логістичного обслуговування ЗЕД

Джерело: побудовано автором.

Аналогічно попередній моделі на рис. 3.10 відображені закордонний простір і внутрішній ринок, розділені державним кордоном, рух товаропотоків і основні суб'єкти митно-логістичного обслуговування. При цьому характерною рисою моноцентричної моделі є наявність єдиного митного посередника, з яким взаємодіє підприємство-імпортер, що значно спрощує його діяльність.

На рисунку як такий посередник указаний митний представник, що відповідає практиці комплексного митно-логістичного обслуговування. При цьому в більшості випадків такий представник надає весь необхідний спектр послуг не самостійно, а з залученням спеціалізованих провайдерів послуг у митній сфері: СТЗ, митних складів і митних перевізників.

Як правило, такий посередник орієнтований на конкретний регіон діяльності, здійснюючи віддалену взаємодію з прикордонними митними органами та розташованими в їх зоні діяльності СТЗ і митними складами. Можливість такої взаємодії обумовлена застосуванням технології електронного декларування, що стала обов'язковою з 2012 року і значно спрощує використання процедури віддаленого випуску.

Концепція звільнення від територіальної прив'язки системи митно-логістичного обслуговування передбачає створення загальнонаціональної системи, орієнтованої на обслуговування учасників ЗЕД незалежно від їх місця розташування.

Основною характеристикою цієї моделі є широке застосування електронного документообігу на всіх етапах взаємодії у процесі митно-логістичного обслуговування, що звільняє від необхідності особистих контактів.

Вектор впровадження подібної моделі рівною мірою може бути спрямований як «згори вниз» так і «знизу вгору». Вектор «зверху вниз» передбачає активну участь держави, яка може чинити на цей процес як прямий, так і непрямий вплив.

При прямому впливі держава виступає ініціатором створення загальнонаціональної системи митно-логістичного обслуговування, засновуючи нові структури, які надають комплексні послуги в митній сфері, або наділяючи додатковими функціями вже діючі в митній сфері підприємства.

Непрямий вплив реалізується через забезпечення пільгових умов для створення та функціонування загальнонаціональних провайдерів логістичних послуг у митній сфері.

Вектор «від низу до верху» може бути виражений як інтенсивним, так і інтеграційним розвитком суб'єктів навколомитної сфери. При цьому інтенсивне зростання у масштабах країни є складним і тривалим, що робить інтеграційний шлях більш імовірним.

Представлені якісні моделі не дозволяють дати кількісну оцінку запропонованих варіантів, а також визначити ефективність різних способів організації взаємодії учасників системи митно-логістичного обслуговування зовнішньоекономічної діяльності.

Кількісні моделі створюються у процесі логіко-математичного моделювання, що вимагає абстракції, тобто відволікання від деяких властивостей і відносин в модельованій системі. Це дозволяє досягти загальності моделі та стверджувати, що вона описує досить широке коло процесів або систем [5; 19; 97; 111].

Іншою важливою гносеологічною умовою моделювання є вимірність всіх описуваних об'єктів і відносин. Щоб побудувати модель, необхідно знайти її числове представлення.

Проведене структурно-функціональне моделювання системи митно-логістичного обслуговування для забезпечення повноти дослідження вимагає аналізу механізмів взаємодії окремих елементів і суб'єктів модельованої системи.

Ефективним методом вивчення різного роду взаємодій є теорія ігор – розділ прикладної математики, який досліджує моделі прийняття рішень в

умовах, коли інтереси сторін (гравців) не збігаються, тобто коли кожна сторона прагне впливати на розвиток ситуації у власних інтересах. Під грою при цьому розуміється взаємодія сторін, інтереси яких не збігаються.

Ігровий підхід при вирішенні економічних задач вперше розглядався в роботах Дж. Неймана та Д. Моргенштерна [97].

Фундатор школи теорії ігор Н. Н. Воробйов як ключову характеристику виокремлює математичну природу теорії ігор: «Теорія ігор – це теорія математичних моделей прийняття оптимальних рішень в умовах конфліктів» [19].

Стосовно організації системи митно-логістичного обслуговування теорія ігор може бути використана у процесі моделювання складних відносин між суб'єктами митної сфери. У роботі Н. В. Бабічева теорія ігор застосовувалася для моделювання процесу взаємодії митних органів і учасників ЗЕД, які ухиляються від сплати митних платежів [5].

У межах цього дисертаційного дослідження теорія ігор застосована для моделювання процесу взаємодії учасників ЗЕД з митними представниками.

Як одиницю аналізу приймемо учасника ЗЕД і митного представника, який є центральною ланкою комплексів логістичних послуг у митній сфері. Розглянемо біматричну гру, в якій кожен гравець має дві стратегії, що умовно позначаються термінами «обдурити» та «співпрацювати». Нехай гравець A , митний представник, реалізує дві стратегії:

A_1 – використовувати найпростіші форми декларування («обдурити клієнта»);

A_2 – використовувати найвигідніші для клієнта форми декларування («співпрацювати»).

Подібний розподіл засновано на виявленій у розділі 2 проблемі, суттю якої є слабка зацікавленість митного представника в застосуванні сучасних форм і методів здійснення митного оформлення та проходження митного контролю. З огляду на низьку кваліфікацію клієнта в питаннях організації митного оформлення, митний представник використовує шаблонні

декларації, витрачаючи на оформлення кожної з них мінімальний час, не пропонуючи замовникові складніших у реалізації можливостей застосування сучасного митного інструментарію – попереднього декларування, подачі періодичної декларації, використання технології віддаленого випуску.

У свою чергу, гравець B , клієнт, реалізує дві стратегії:

B_1 – продовжувати проводити митне оформлення за допомогою того ж митного представника («співпрацювати»);

B_2 – піти від митного представника та заповнювати декларацію своїми силами («обдурити»).

Введемо наступні позначення. Параметри, що входять до матриці A :

i – дохід від оформлення одиниці поставки заповненням однієї простої декларації;

I – дохід від оформлення одиниці поставки за допомогою одного з видів складного декларування;

n – кількість оформлених простих декларацій;

$-t$ – втрачена вигода, обумовлена відсутністю запасу часу між зверненнями клієнта при постійному заповненні простих декларацій;

T – вигода, що витікає із запасу часу між зверненнями клієнта, який вивільняється у митного представника при використанні одного з видів складного декларування;

s – втрачена вигода.

Параметр i відображає дохід митного представника при проведенні митного оформлення та визначається згідно з прийнятим преїскурантом на послуги. Більшість митних представників використовують базовий тариф для визначення вартості оформлення простої декларації. При цьому вартість оформлення декларації із застосуванням сучасних митних інструментів визначається представником і залежить від ряду факторів, як-от складність обраного способу оформлення, характеристика декларованого товару, бажані терміни оформлення, обсяги партії тощо.

При використанні простих декларацій митний представник отримує порівняно невеликий прибуток з кожної декларації, однак при великих обсягах зовнішньоторговельного обороту, що обслуговується, та частих поставках загальний прибуток може бути доволі високим при незначних трудових витратах виконавця. При цьому постійне використання тільки простих технологій перетворює митного представника на виконавця механічних функцій декларування, що веде до втрати часу на виконання шаблонних операцій і не дозволяє йому отримати необхідний досвід застосування сучасних форм митного оформлення та спричиняє недоотримання потенційно більш високого прибутку, що в запропонованій моделі виражено параметром $-t$.

У свою чергу, постійний пошук нових можливостей скорочення часових і фінансових витрат для клієнта шляхом застосування сучасного митного інструментарію веде до зростання професійного рівня митного представника, підвищуючи його привабливість і затребуваність на ринку послуг у митній сфері, що в запропонованій моделі виражено параметром T .

Необхідно також враховувати втрачену вигоду, що виникає через невиправдані зусилля митного представника у випадках, коли, незважаючи на застосування виконавцем всіх можливостей декларування, клієнт все одно йде від нього. Недоотриманий за витрачений час дохід у розглянутій моделі виражений параметром s .

Для побудови матриці виграшів митного представника розглянемо різні комбінації можливих ходів сторін (табл. 3.8).

Таблиця 3.8

Матриця виграшів митного представника

Гравець A	B_1	B_2
A_1	$a_{11} = in - t$	$a_{12} = i$
A_2	$a_{21} = I + T$	$a_{22} = -T + I - s$

Джерело: розраховано та побудовано автором на основі [19; 96; 110].

Комбінація A_1B_1 – митний представник оформляє тільки прості декларації, а клієнт користується його послугами протягом досить тривалого часу. При повторюваних імпорتنих поставках митний представник подає декларації, що оформляються за єдиним шаблоном, не витрачаючи на їх заповнення значних зусиль. Гравець A отримує стандартний дохід від заповнення простої декларації, помножений на кількість декларацій, але витрачає час на виконання механічних операцій і недоотримує можливий прибуток, у результаті його виграш становить $a_{11} = in - t$.

Комбінація A_1B_2 – митний представник оформляє тільки прості декларації, а клієнт йде від нього, розраховуючи надалі на самостійне оформлення декларації. Те, що клієнт йде, може бути обумовлено як зниженням рентабельності зовнішньоекономічної діяльності, так і втратою довіри до посередника та бажанням самостійно оформляти декларації за шаблоном. Митний представник отримує стандартний дохід від заповнення простої декларації, але клієнт більше не повертається, у результаті виграш гравця A становить $a_{12} = i$.

Комбінація A_2B_1 – митний представник застосовує різні види складного декларування, а клієнт продовжує користуватися його послугами. Гравець A отримує дохід від застосування складних форм декларування, більший ніж при заповненні простої декларації, і запас часу T . Виграш гравця A становить $a_{21} = I + T$.

Запас часу може утворюватися в результаті застосування періодичного декларування, а також при використанні попереднього декларування. У результаті митний представник може отримати більший дохід за оформлення окремої декларації, а отриманий час витратити на оформлення простих декларацій для того ж або іншого клієнта.

Комбінація A_2B_2 – митний представник застосовує різні види складного декларування, а клієнт йде від нього, розраховуючи в подальшому на самостійне оформлення декларацій. Гравець A отримує збільшений дохід від заповнення складної декларації, але клієнт йде, тому час, витрачений на

складне декларування, можна вважати витраченим неефективно, оскільки митний представник упустив вигоду, відмовився від інших варіантів, і його вигравш становить $a_{22} = -T + I - s$.

Побудуємо аналогічну матрицю вигравшів для клієнта. Введемо наступні позначення. Параметри, що входять до матриці B :

$-p$ – витрати на оплату послуг митного представника при заповненні простої декларації;

n – кількість оформлених простих декларацій;

$-P$ – витрати на оплату послуг митного представника при застосуванні одного з видів складного декларування;

U – вигода клієнта, коли він іде від митного представника, у випадку якщо клієнт буде самостійно заповнювати прості декларації;

u – вигода клієнта, коли він іде від митного представника, у випадку якщо клієнт буде самостійно використовувати складні види декларування;

W – вигода, що з'являється у клієнта, якщо митний представник застосовує один з видів складного декларування та клієнт продовжує співпрацю.

Параметри $-p$ і $-P$ характеризують витрати клієнта й визначаються вартістю послуг митного представника, при цьому застосування в ході оформлення складних методів декларування веде до збільшення вартості обслуговування.

Необхідно відзначити, що для учасника ЗЕД, який здійснює типові імпорتنі поставки, існує можливість скорочення витрат на митне оформлення шляхом подачі однієї періодичної декларації замість ряду шаблонних простих декларацій, у результаті чого, незважаючи на високу вартість оформлення однієї декларації, оформлення всієї партії обійдеться клієнтові дешевше, тобто параметр $-P$ виявиться меншим за параметр $-pn$. Крім того, застосування різних сучасних методів оформлення може привести до скорочення часових витрат учасника ЗЕД, дозволити уникнути необхідності зберігання вантажу на СТЗ і навіть спричинити зниження суми митних платежів, які підлягають сплаті. У запропонованій моделі загальна

вигода від застосування митним представником усіх можливих методів оформлення позначена параметром W .

У ряді випадків клієнт може відмовитися від співпраці з митним представником і прийняти рішення проводити митне декларування самостійно. У такому разі його витрати на організацію митного оформлення будуть включати в себе тільки фонд заробітної плати, амортизацію обладнання й витрати на необхідне програмне забезпечення, включно з ЕЦП. У разі досить великих обсягів зовнішньоторговельного товарообігу витрати компанії, що здійснює експортно-імпорتنі операції, при самостійному декларуванні виявляться меншими, ніж при використанні послуг митного представника. Для полегшення подальшого оформлення своїх поставок учасник ЗЕД може звернутися до послуг митного представника, щоб у подальшому використовувати оформлену з його допомогою декларацію як шаблон. При типових поставках незмінного товару достатнім буде застосування простої декларації, оформлення якої за отриманим зразком є нескладним завданням, що не вимагає від виконавця значних зусиль. При широкій номенклатурі імпортованих товарів і наявності складних умов митного оформлення значно більший ефект може дати відмова від простих декларацій і використання сучасних інструментів декларування, при цьому застосування як шаблону однієї декларації дасть набагато менший ефект, оскільки не буде забезпечувати оптимального митного оформлення при умовах зовнішньоторговельної поставки, які змінилися.

Матриця вигравів клієнта при різних комбінаціях стратегій гравців A і B представлена в табл. 3.9.

Таблиця 3.9

Матриця вигравів клієнта

Гравець B	B_1	B_2
A_1	$b_{11} = -pn$	$b_{12} = U - p$
A_2	$b_{21} = W - P$	$b_{22} = u - P$

Джерело: розраховано та побудовано автором на основі [19; 96; 110].

Комбінація A_1B_1 – митний представник оформляє тільки прості декларації, а клієнт користується його послугами протягом досить тривалого часу. Гравець B оплачує стандартні послуги посередника багаторазово, і вигаш B становить $b_{11} = -pn$.

При великих обсягах зовнішньоторговельного обороту та значній кількості партій, які постачаються, витрати учасника ЗЕД на оплату послуг митного представника можуть бути дуже великими. За обмеженої номенклатури оформлюваних антажів такі високі витрати, низька складність заповнення декларації та відсутність помітних змін в її змісті може спонукати клієнта відмовитися від послуг митного представника та продовжити декларування самостійно.

Комбінація A_1B_2 – митний представник оформляє тільки прості декларації, а клієнт іде, розраховуючи в подальшому на самостійне оформлення декларації. Гравець B оплачує послуги посередника, і, якщо йде від нього, має можливість отримати вигоду при самостійному заповненні декларації. При типових поставках незмінної номенклатури вантажів оформлення декларацій за шаблоном, отриманим у митного представника, є нескладним завданням, для виконання якого може бути достатньо одного фахівця з митного оформлення, введеного в структуру компанії — учасника ЗЕД. У результаті вибору такої стратегії в цій моделі вигаш гравця B може бути позначений як $b_{12} = U - p$.

Комбінація A_2B_1 – митний представник застосовує різні види складного декларування, а клієнт продовжує користуватися його послугами. Гравець B оплачує послуги із заповнення складної декларації й отримує вигоду, виражену в максимальному скороченні часових і фінансових витрат на митний супровід ЗЕД. При цьому постійна співпраця з одним і тим же представником дозволяє клієнту отримувати максимально ефективно обслуговування, включно за мінливих умов поставки. Вигаш гравця B в разі продовження співпраці становить $b_{21} = W - P$.

Комбінація A_2B_2 – митний представник застосовує різні види складного декларування, а клієнт іде від нього, розраховуючи в подальшому на самостійне оформлення декларації. Гравець B оплачує послуги представника з використання складного декларування, і оскільки він іде, то можливе отримання вигоди u при самостійному застосуванні сучасних методів митного оформлення. У такому разі виграш гравця B становить $b_{21} = W - P$.

Виграш гравців A і B залежить від комбінації обраних ними стратегій, що підкреслює важливість правильного визначення стратегії, застосування якої забезпечить найбільший виграш для кожної зі сторін. Критерієм оптимальності механізму взаємодії суб'єктів митно-логістичного обслуговування є максимально можливий виграш або мінімально можливий програш для кожної зі сторін.

Проведемо розрахунок можливих виграшів сторін. Платіжні матриці:

$$A = \begin{pmatrix} in - t & i \\ I + T & -T + I - s \end{pmatrix} \quad (3.11)$$

$$B = \begin{pmatrix} -pn & U - p \\ W - P & u - P \end{pmatrix} \quad (3.12)$$

Природними умовами є наступні обмеження, що накладаються на основні змінні завдання: всі розглянуті змінні позитивні, крім того

$$n > 1, U > u, T > t, I > i, P > p \quad (3.13)$$

Для того щоб знайти максимін для гравця A , виберемо мінімальні значення в кожному рядку, а потім визначимо найбільші з них. Максимальний гарантований виграш для гравця A буде дорівнювати $\max_i \min_j a_{ij} a_{12} = i$, тобто максимінною стратегією є A_1 .

Обчислимо максимін для гравця B , вибравши спочатку мінімальні по стовпцях матриці B значення, а потім визначивши з них максимальні. Максимальний гарантований виграш гравця B буде дорівнювати $\max_j \min_i b_{ij} b_{22} = u - P$, тобто максимінною стратегією клієнта є B_2 .

Усе розмаїття стратегій залежно від можливих виграшів наведемо в таблиці 3.10.

Виграші сторін

	<i>min min</i>	<i>max min</i>	<i>min max</i>	<i>max max</i>
Для гравця <i>A</i>	$-T + I - s$	i	$I + T$	$In - t$
Для гравця <i>B</i>	$-pn$	$u - P$	$U - p$	$W - P$

Джерело: розраховано та побудовано автором на основі [19; 96; 110].

Якби ця гра виконувалася один раз, оптимальним вибором гравців були б обережні стратегії, але за умови повторюваної гри подібні стратегії необов'язково будуть найкращими.

Припустимо, що гравець *A* вибирає стратегію A_1 та дотримується її доти, доки гравець *B* продовжує користуватися його послугами. У цьому випадку формується поєднання A_1B_1 , при якому тривалу співпрацю з одним і тим же клієнтом забезпечує максимальний виграш митного представника, а виграш клієнта виявляється мінімальним.

Високі витрати за митним оформленням можуть призвести до того, що клієнт вирішить відмовитися від послуг митного представника, маючи намір проводити оформлення своїми силами, що призведе до виникнення поєднання A_1B_2 . Воно відповідає ситуації, при якій митний представник весь час заповнює прості декларації, а клієнт іде від нього. Клієнт може без значних зусиль перейти на самостійне заповнення простих декларацій, економлячи кошти на послугах посередника. Тоді, вже після декількох таких ходів, гравець *A* зрозуміє це та прийме рішення змінити свою поведінку, переключившись на стратегію A_2 , що дозволить йому збільшити свій дохід від заповнення декларацій за рахунок більш високої вартості складних декларацій. При цьому складеться ситуація A_2B_2 , у якій виграш митного представника є мінімальним, тому перехід на стратегію A_2 буде застосовуватися посередником тільки вимушено – або на пряму вимогу клієнта, або в результаті помітного скорочення попиту на послуги з оформлення простих декларацій.

Результатом застосування сучасних методів декларування стане скорочення сукупних витрат учасника ЗЕД та підвищення ефективності його роботи. Клієнт, зрозумівши, що його не обманюють, а обслуговують за допомогою сучасних інструментів, приймає рішення залишитися, оскільки йти та самостійно проводити митне оформлення виявиться для нього значно складнішим завданням, ніж у випадку копіювання простої декларації. Таким чином, складеться ситуація A_2B_1 , що відповідає *minmax* стратегії митного представника та *maxmax* стратегії його клієнта.

Однак за відсутності належної мотивації та контролю з боку замовника гравець A з великою ймовірністю прийме рішення скоротити власні витрати та знову перейти на заповнення простих декларацій, що при низькому рівні кваліфікації клієнта залишиться непоміченим. У результаті складеться ситуація A_1B_1 , що відповідає початковому стану.

У результаті при неодноразовому повторенні гри її учасники можуть збільшити власні виграші за рахунок періодичного чергування використовуваних стратегій, застосовуючи не одну «чисту» стратегію, а «змішані» стратегії, що поєднують в собі «чисті» стратегії з певною частотою. Можна сказати, що «чиста» стратегія – це окремий випадок, при якому використовується тільки одна стратегія з імовірністю 1, а інші – з імовірністю 0.

Ігри, які передбачають багаторазове повторення, характеризуються складністю прогнозування розвитку ситуації через відсутність інформації про можливі стратегії, що застосовуються гравцями, у результаті чого визначення середнього виграшу стає практично нездійсненним завданням. При цьому в більшості випадків жодна з можливих «чистих» стратегій не виявляється стійкою до зміни стратегії другим гравцем. Подібна ситуація призводить до необхідності пошуку таких стратегій, які можуть забезпечити сторонам максимальний виграш в умовах багаторазового повторення гри. Загальні для всіх розглянутих множин рішення є рішенням гри в цілому. На

рис. 3.11 множини зображені у вигляді графіків, де жирною лінією позначені рішення підсистеми (1), а пунктирною — рішення підсистеми (2).

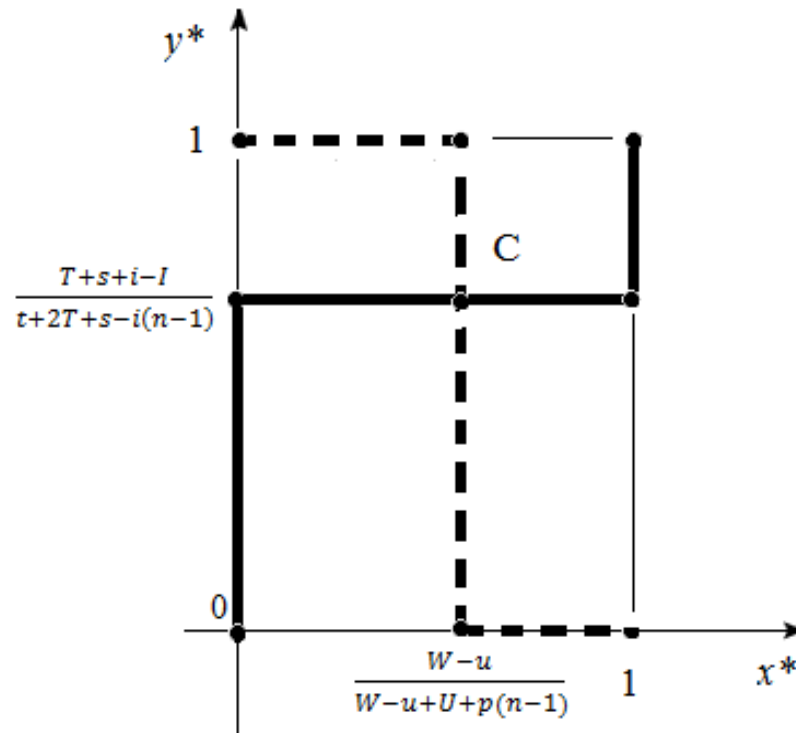


Рис. 3.11. Графічне представлення рішення гри

Джерело: розраховано та побудовано автором на основі [5; 19; 97; 111].

Перетин ламаних ліній позначено на рисунку однією спільною точкою C .

Таким чином, можна дійти висновку про те, що за наявності високого попиту на логістичні послуги з митного оформлення, митному представнику вигідно використовувати прості форми декларування, що забезпечують йому максимальний дохід. При цьому для клієнтів оформлення великої кількості простих декларацій часто буде економічно неефективним. Наслідком такої політики митного представника стає поступова втрата клієнтів, у результаті чого дохід, що отримується при оформленні невеликого числа простих декларацій, виявляється меншим за потенційний дохід, що отримується при заповненні складної декларації.

Механізм взаємодії суб'єктів системи митно-логістичного обслуговування значною мірою залежить від рівня мотивації митних посередників і компетентності учасників ЗЕД. Необхідною умовою ефективного функціонування системи митно-логістичного обслуговування є правильний вибір форми взаємодії учасників, при якому управління процесом митного оформлення повинен здійснювати замовник. Такий розподіл функцій забезпечується застосуванням керованого аутсорсингу, що дозволяє реалізувати поліваріантність митного обслуговування, орієнтовану на задоволення інтересів учасників ЗЕД.

Можна перевірити перевищення рівноважних виграшів гравців A і B , їх виграшів при застосуванні максимінних стратегій. Дійсно, відповідно до табл. 3.11.

$$M_A(x^*, y^*) = \frac{(W-u)(in-t) + (U+p(n-1))(I+T)}{W-u+U+p(n-1)} > i, \text{ а}$$

$$M_B(x^*, y^*) = \frac{-p(T(n+1)-I(n-1)+ns+t) + U(T+t+in-I)}{t+2T+s-i(n-1)} > u - P$$

Оптимальну стратегію клієнта в залежності від i можна визначити через функцію $y^* = f(i) = \frac{T+s+i-I}{t+2T+s-i(n-1)}$, і наочно зобразити на графіку при довільних значеннях параметрів T, s, I, n (див. рис. 3.12).

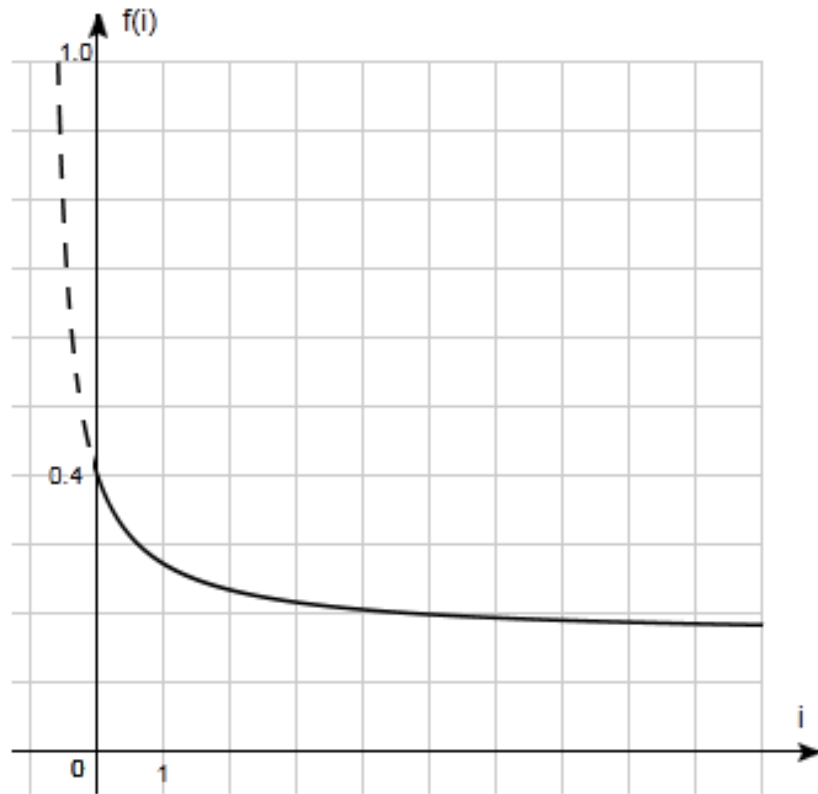


Рис. 3.12. Графік функції частоти роботи клієнта з митним представником

Джерело: розраховано та побудовано автором на основі [19; 97; 111].

З графіка, зображеного на рис. 3.12 видно, що чим більше вартість однієї простої декларації заповненої митним представником, тим менше частота використання митно-логістичних послуг митного представника. Причому при конкретних значеннях параметрів видно, що значення частоти обмежені зверху деяким значенням, в даному випадку на рис. 3.12 частота y^* не може бути більше 0,4, тобто не більше ніж в 40% випадків рекомендується залишатися, а при зростанні i ще рідше.

Якщо врахувати, що $i = p - d$, то оптимальну стратегію клієнта в залежності від p можна визначити через функцію $f(p) = \frac{T+s+(p-d)-l}{t+2T+s-(p-d)(n-1)}$, то характер залежності збережеться з точністю до $-d$, а графік виходить з паралельним перенесенням по осі абсцис на d одиниць вправо. І значення частоти звернення до митного представника буде також обмежено зверху деяким значенням. Тобто, чим вище вартість митно-логістичних послуг

митного представника щодо заповнення простої декларації, тим рідше у нього слід залишатися.

Оптимальну стратегію митного представника через застосування стратегії A_1 (заповнювати просту декларацію) в залежності від p можна визначити через функцію $x^* = g(p) = \frac{W-u}{W-u+U+p(n-1)}$, і якщо взяти до уваги, що $P = 10p$, то $g(p) = \frac{W-u}{W-u+U+0,1P(n-1)}$, при довільних значеннях параметрів U, W, u, n : $n = 25, W = 100, u = 10, U = 25, g(p) = \frac{90}{115+2,4P}$ то результат прийме вигляд кривої, представленої на рис. 3.13.

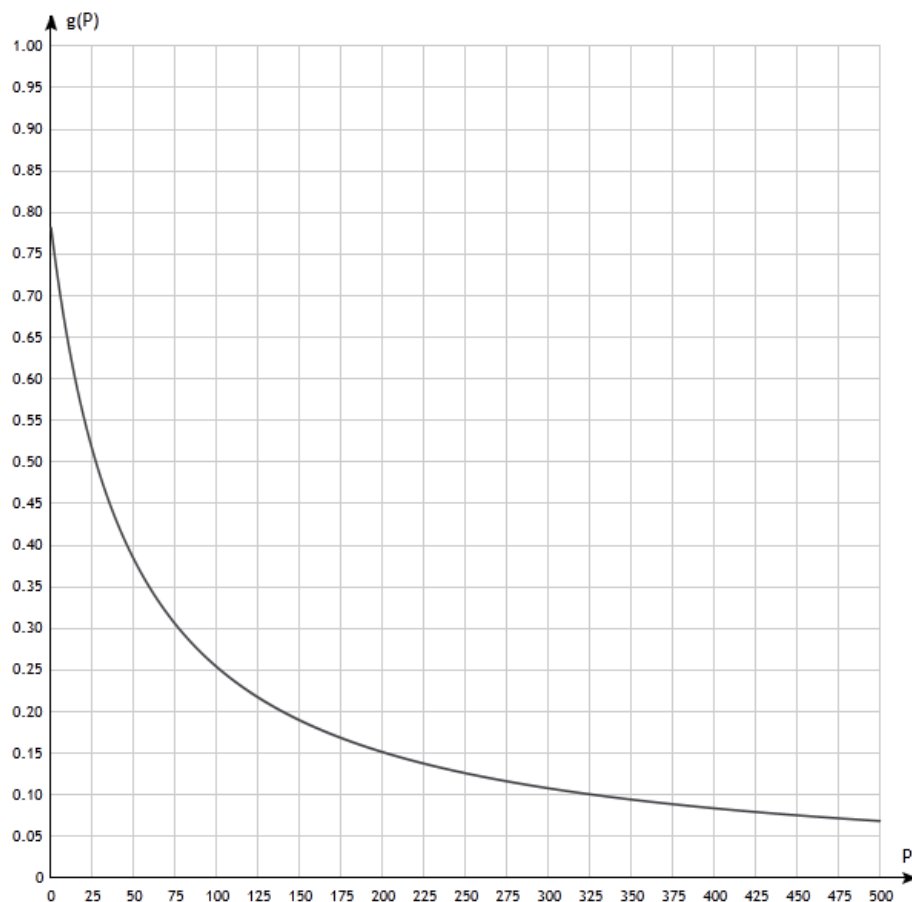


Рис. 3.13. Графік функції частоти заповнення простих декларацій в залежності від вартості складної

Джерело: розраховано та побудовано автором на основі [19; 97; 111].

Якщо ж зобразити залежність від $(W - u)$, $x^* = h(W - u) = \frac{W-u}{W-u+U+p(n-1)}$ (рис. 3.13), при наступних значеннях: $n = 25$, $U = 25$, $p = 3$, то функція приклад вигляд: $h(W - u) = \frac{W-u}{W-u+97}$

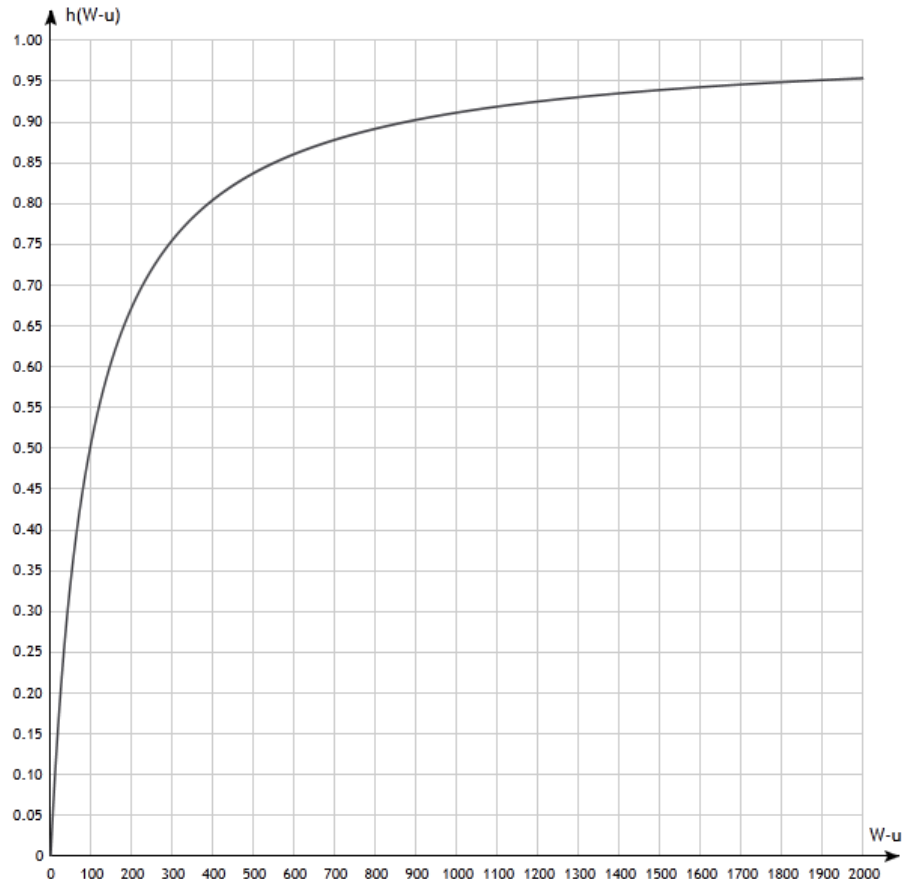


Рис. 3.14. Графік функції частоти заповнення простий декларації від $W - u$

Джерело: розраховано та побудовано автором на основі [19; 97; 111].

З рисунка видно, що чим більша різниця між вигодою клієнта при заповненні складної декларації митним представником і виконанні цієї роботи самостійно, тим вигідніше клієнтові користуватися митно-логістичними послугами посередника, і коли клієнт це розуміє, митний представник для збільшення власного прибутку може збільшувати частоту простих форм декларування. Тобто, чим більш якісно митний представник виконує свою роботу, тим частіше він може використовувати прості форми декларування, не зловживаючи ними, оскільки функція $h(W - u)$ обмежена зверху.

Як вже було зазначено, постійно заповнюючи прості декларації, митний представник може отримати максимальний дохід, за умови, що клієнт буде продовжувати з ним співпрацювати. На рисунку 3.15 представлений тривимірний графік залежності доходу митного представника від числа щодня заповнюваних декларацій і кількості днів роботи.

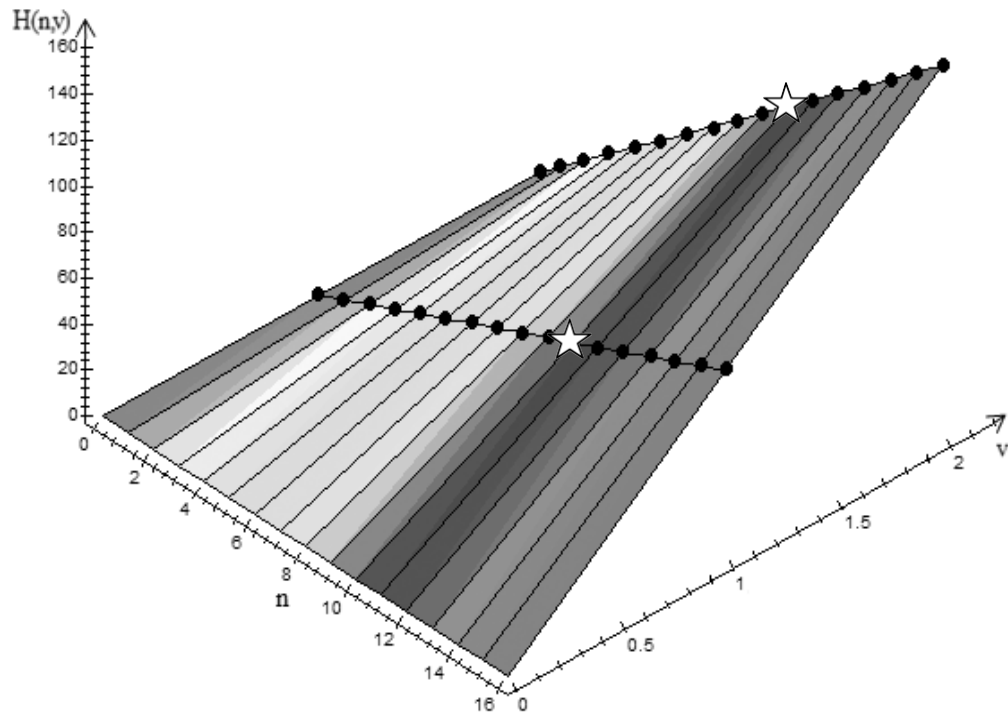


Рис. 3.15. Графік залежності доходу митного представника (H) від кількості заповнюваних декларацій (n) і обсягів виконуваних робіт в днях (v)

Джерело: розраховано та побудовано автором на основі [19; 97; 111].

На рисунку представлений графік функції $H(n, v,) = 5nv$, що відображає дохід, що отримується при заповненні простих декларацій, де точками позначено число простих декларацій, що заповнюються митним представником протягом першого і другого періодів (8 годин) роботи. З урахуванням того, що на заповнення однієї простої декларації виконавцем витрачається близько 30 хв. часу, максимальне число оформлених в протягом одного робочого дня декларацій дорівнює 16, що забезпечує загальний дохід митного представника. На цей графік накладається графік доходу митного представника, одержуваного при заповненні складних декларацій,

заснованих на припущенні, що заповнення однієї складної декларації вимагає цілого дня роботи.

Зірочками на графіку позначено число оформлюваних складних декларацій, при цьому видно, що дохід, отриманий в даному випадку, дорівнює прибутку, одержуваного при заповненні 10 простих декларацій.

Таким чином, можна зробити висновок, що при наявності високого попиту на митно-логістичні послуги з митного оформлення, митному представнику вигідно використовувати прості форми декларування, що забезпечують йому максимальний дохід. При цьому для клієнтів оформлення великої кількості простих декларацій часто буде економічно неефективним.

Наслідком такої політики митного представника стає поступова втрата клієнтів, в результаті якої дохід, що отримується при оформленні невеликого числа простих декларацій виявляється менше потенційного доходу, отриманого при заповненні складної декларації.

Механізм взаємодії суб'єктів системи митно-логістичного обслуговування значною мірою залежить від рівня мотивації митних посередників і компетентності учасників ЗЕД. Необхідною умовою ефективного функціонування системи митно-логістичного обслуговування є правильний вибір форми взаємодії учасників, при якому управління процесом митного оформлення повинен здійснювати замовник. Такий розподіл функцій забезпечується застосуванням керованого аутсорсингу, що дозволяє реалізувати поліваріантність митного обслуговування, орієнтовану на задоволення інтересів учасників ЗЕД.

Висновки до розділу 3

Таким чином, проведене в розділі 3 дослідження дозволило сформулювати висновки й отримати наступні результати:

1. Проведено оцінку розвитку інтегрованих процесів митно-логістичного обслуговування на Вінницькій митниці ДФС, що дозволило

виявити: кожного року Вінницька митниця ДФС перераховує до Державного бюджету України біля 3364,3 млн грн (до загального фонду – 2721,1 млн грн, до спеціального – 643,1 млн грн). Сумарний орієнтовний індикативний показник, встановлений на рівні 3013,5 млн грн у 2019 р виконано на 112 % (по загальному фонду – на 96 %, по спеціальному – перевиконано майже в 5 разів). Сума надходжень цього року випереджає надходження минулих років на 45 %.

Серед митно-логістичних послуг на Вінницькій митниці ДФС, найбільше значення мають послуги митних представників, що забезпечують ефективно оформлення проходження товарів та виконання митних формальностей учасниками зовнішньоекономічної діяльності.

Виявлено, що інтегровані процеси митно-логістичного обслуговування вимагають професійних знань і навичок виконавців, яких не мають в розпорядженні дрібні і середні компанії, що активно вступають у зовнішньоекономічні відносини. В результаті вдосконалення ефективності митно-логістичного обслуговування цей процес стає можливим за допомогою створення спеціалізованих компаній околотамової інфраструктури.

2. Проведено методичне забезпечення керованого аутсорсингу і ефективність його застосування у митній сфері: розглянуто порядок прийняття рішення про застосування керованого аутсорсингу, запропоновано модель розвитку системи митно-логістичного обслуговування підприємства – учасника ЗЕД; розроблено поетапну модель впровадження керованого аутсорсингу послуг у митній сфері, розглянуто необхідні на кожному етапі дії з оформлення проходження товарів та виконання митних формальностей. Розроблено методичне забезпечення керованого аутсорсингу і ефективність його застосування у митній сфері; обґрунтовано ефективність використання керованого аутсорсинга при зростанні об'ємів зовнішньоторговельної діяльності; проведено порівняння витрат підприємства на митне оформлення при повному і керованому аутсорсингу, запропонована методика

переважного вибору оформлення проходження товарів та виконання митних формальностей.

3. Розроблено механізми управління розвитком інтегрованих процесів митно-логістичного обслуговування: представлено логічну схему процесу моделювання системи митно-логістичного обслуговування, яка характеризується різною векторною спрямованістю; обґрунтовано методи якісного і кількісного моделювання, що дозволило системно охарактеризувати процес митно-логістичного обслуговування, виявити основні проблеми його організації і позначити ключові напрями розвитку; розроблено моделі системи митного обслуговування ЗЕД: поліваріантну й моноцентричну, які характеризують структуру та зміст діяльності з надання послуг у митній сфері; виділено й описано окремі стратегії взаємодії учасників ЗЕД із митними посередниками, визначено оптимальні варіанти їх поєднання.

Проведено аналіз механізмів взаємодії окремих елементів і суб'єктів системи митно-логістичного обслуговування, на основі теорії ігор запропонована математична модель їх оптимізації.

Основні результати розділу опубліковано у працях автора [41; 174; 194; 195].

ВИСНОВКИ

У дисертаційній роботі вирішено завдання науково-практичного обґрунтування управління розвитком інтегрованих процесів митно-логістичного обслуговування.

За результатами виконаного дослідження можна дійти таких висновків:

1. Досліджено сутність і трактування понять «митні послуги», «митна логістика», «аутсорсингу послуг у митній сфері», «керований аутсорсинг митно-логістичних послуг», «митно-логістична система».

2. Запропоновано авторське уточнення визначення «управління інтегрованими процесами митно-логістичного обслуговування», обґрунтовано його роль і значення у процесі здійснення зовнішньоекономічної діяльності.

3. За результатами дослідження еволюції наукової думки щодо управління розвитком інтегрованих процесів митно-логістичного обслуговування, з урахуванням генезису сфери митної діяльності, вивчено закордонний досвід функціонування митних систем ЕС, США, Китаю, Японії та Сінгапуру, виявлено характерні риси та закономірності їх розвитку, дана оцінка вітчизняної практики митної діяльності, що дозволило обґрунтувати назрілу необхідність реформування сфери митної справи, яка стримує розвиток міжнародного торговельного співробітництва України.

4. Визначено сутність і зміст комплексу інтегрованих логістичних послуг у митній сфері. Розглянуті види логістичних послуг у митній сфері України утворюють специфічний сегмент ринку митно-логістичного обслуговування, що перебуває на новому етапі свого розвитку. Досліджено інтегровану парадигму управління й організації діяльності у сфері митно-логістичного обслуговування ЗЕД із використанням багаторівневого, функціонального і витратного підходів. Обґрунтовано місце й роль підприємств в організації кожного рівня у формуванні та функціонуванні різнорівневих систем митно-логістичного обслуговування ЗЕД та

інтегрованої системи митно-логістичного обслуговування ЗЕД країни. Позначено мезорівень організації митної справи, як найменш ефективний і такий, що вимагає першочергової модернізації та реформування шляхом створення навколomitної інфраструктури, що вбудовується в єдину митну систему країни.

5. Розроблено функціограму організації інтегрованого митно-логістичного обслуговування, у якій виявлено ключові функції, що згруповані в чотири основні блоки, та визначено коло посередників, які надають послуги в митній сфері на основі доцільності застосування процесно-функціонального підходу до організації митно-логістичного обслуговування, який дозволяє забезпечити взаємодію функціональних складових діяльності в митній сфері, що орієнтована на мінімізацію часових і фінансових витрат учасника ЗЕД.

6. Побудовано модель управління розвитком інтегрованих процесів митно-логістичного обслуговування, основною спрямованістю якої є організація ефективної взаємодії учасників митного обслуговування на принципах клієнторієнтованості. Визначено методи, складено методичку формування системи митно-логістичного обслуговування, виділено його основних учасників. У запропонованій методиці особлива увага приділена питанням управління розвитком інтегрованих процесів логістичних послуг в митній сфері, представлена логічна схема їх формування, що характеризується різною векторною спрямованістю.

7. Запропоновано використання аутсорсингу, як механізму взаємодії учасників системи митно-логістичного обслуговування, визначені його характерні риси, дано економічне обґрунтування його застосування, вивчено причини та передумови передачі ряду функцій з митного адміністрування на аутсорсинг, визначені основні результати впровадження аутсорсингу.

8. Проведено оцінку розвитку інтегрованих процесів митно-логістичного обслуговування на Вінницькій митниці ДФС, яка щорічно перераховує до Державного бюджету України біля 3364,3 млн грн (до

загального фонду – 2721,1 млн грн, до спеціального – 643,1 млн грн), причому серед митно-логістичних послуг на Вінницькій митниці ДФС, найбільше значення мають послуги митних представників, які забезпечують ефективне оформлення проходження товарів та виконання митних формальностей учасниками зовнішньоекономічної діяльності. Виявлено, що інтегровані процеси митно-логістичного обслуговування вимагають професійних знань і навичок виконавців, яких не мають в розпорядженні дрібні і середні компанії, що активно вступають у зовнішньоекономічні відносини. В результаті вдосконалення ефективності митно-логістичного обслуговування цей процес стає можливим за допомогою створення спеціалізованих компаній околотамової інфраструктури.

9. Обґрунтовано необхідність застосування такої нової форми взаємодії, як керований аутсорсинг, складена поетапна модель впровадження керованого аутсорсингу послуг у митній сфері, прописані необхідні на кожному етапі дії, обґрунтована ефективність використання керованого аутсорсингу при зростанні обсягів зовнішньоторговельної діяльності. Проведено порівняння витрат підприємства на митне оформлення при повному та керованому аутсорсингу, запропонована методика кращого вибору.

10. Розроблено механізми управління розвитком інтегрованих процесів митно-логістичного обслуговування: представлено логічну схему процесу моделювання системи митно-логістичного обслуговування, яка характеризується різною векторною спрямованістю; обґрунтовано методи якісного і кількісного моделювання, що дозволило системно охарактеризувати процес митно-логістичного обслуговування, виявити основні проблеми його організації і позначити ключові напрями розвитку.

11. Розроблено моделі системи митного обслуговування ЗЕД: поліваріантну й моноцентричну, які характеризують структуру та зміст діяльності з надання послуг у митній сфері; виділено й описано окремі стратегії взаємодії учасників ЗЕД із митними посередниками, визначено

оптимальні варіанти їх поєднання на основі аналізу механізмів взаємодії окремих елементів і суб'єктів системи митно-логістичного обслуговування, запропонована математична модель їх оптимізації з використанням теорії ігор. Виділені і описані окремі стратегії взаємодії учасників ЗЕД з митними посередниками, визначені оптимальні варіанти їх поєднання.

Отримані прогнозні результати дали змогу підтвердити ефективність управлінських рішень щодо розвитку інтегрованих процесів митно-логістичного обслуговування в сучасні умови глобалізації економіки й інтеграції зовнішньоекономічної діяльності України.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Абрамов А. А., Кириллова Л. К. Классификация рисков в сфере международных поставок сырья. Проблемы качества экономического роста. Материалы Международного научного конгресса 27-28 мая 2015 года. Ч. 2. Самара: Изд-во Самар. гос. экон. акад. 2015. С. 150-155.
2. Амитан В. Н., Ларина Р. Р., Рибас Ю. Ю. Формирование региональной таможенной логистической системы. Донецк : Юго-Восток Лтд, 2003. 66 с.
3. Аналітичний звіт за результатами четвертої хвили щорічного опитування українських імпортерів та експортерів. ГО «Інститут Економічних досліджень та політичних консультацій». Київ. 2019. 165 с. www.ier.com.ua (дата звернення: 25.12.2019).
4. Афонин П. Н. Таможенные риски: интеллектуальный анализ и управление: Монография [Текст]. СПб.: СПб филиал РТА, 2007. 266 с.
5. Бабичев Н. В. Моделирование взаимодействия таможенных органов и участников внешнеэкономической деятельности, уклоняющихся от уплаты таможенных платежей. Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Экономика. 2010. № 2. С. 113-117.
6. Балалаев В. ЕС вводит новые правила таможенного декларирования [Текст]. Новости российского экспорта. 2011. № 3-4. С. 54-55.
7. Барамзин С. В. Управление качеством таможенной деятельности [Текст]. С.В. Барамзин. М.: РИО РТА, 2004. 356 с.
8. Батченко Л., Ковальова М. Європейський досвід управління митними ризиками. Науковий вісник Одеського національного економічного університету. 2015. № 6 (226). С. 5-17.
9. Башмачникова Е. В., Яшина А. О. Развитие региональной сферы услуг в современных условиях. Вестник Поволжского государственного университета сервиса. Серия: Экономика. 2014. №3 (35). С. 46-53.
10. Бенсман О. О. «Електронна митниця» – головний механізм забезпечення митної безпеки держави. Митна справа. 2007, № 2. С. 19-20.

11. Біловодська О. А., Латунова Д. А. Дослідження сутності логістичного аутсорсингу як чинника ефективного функціонування вітчизняних підприємств. Бізнес Інформ. 2014, № 12. С. 485-489.
12. Болдырева Н. А. Роль таможенной политики в решении актуальных проблем экономической безопасности в условиях членства России в ВТО [Текст]. Вестник российской таможенной академии. 2013. № 2. С. 5-12.
13. Большая экономическая энциклопедия. М.: Эксмо. 2007. 816 с.
14. Большой экономический словарь. Под ред. А. Н. Азрилияна. М.: Институт новой экономики. 2010. 767 с.
15. Борисов А. Б. Большой экономический словарь. [Текст]. М.: Книжный мир, 2010. 549 с.
16. Ващенко В. В. Митно-тарифне регулювання зовнішньоекономічної діяльності. Фінанси України. 2000. № 3. С. 40-46.
17. Виноградова О. Роль Державної митної служби в реалізації європейського вибору України. Економіка. Фінанси. Право. 2002. № 4. С. 33-35.
18. Вишневський В. П. Можливі наслідки зменшення експортного мита в рамках приєднання України до СОТ. Фінанси України. 2007. № 1. С. 28-36.
19. Воробьев Н. Н. Основы теории игр. Бескоалиционные игры. М.: Наука. 1984. 497 с.
20. Воскресенский М. Аутсорсинг бизнес-процессов – основа управления дистанционными продажами. Проблемы теории и практики управления. 2005. №1. С. 34-42.
21. Вотинова Е. М. Применение системы управления рисками в таможенной сфере. Арктика: общество и экономика. 2010. № 4. С. 79-85.
22. Ганущак-Єфіменко Л. М. Побудова кластерної моделі управління інноваційним розвитком підприємництва в Україні. Актуальні проблеми економіки. 2015. № 10. С. 106-117.
23. Глушкова Ю. О., Куликова М. В. Особенности логистических операций в условиях становления таможенного союза в рамках ЕВРАЗЭС. Kant. 2011. № 1. С. 47-48.

24. Голиков Е. А. Взаимодействие маркетинга и логистики. М. Флинта: МПСИ. 2007. 568 с.
25. Голубцова О. В. ВЭД и электронное декларирование. Российское предпринимательство. 2010. № 2-1. С. 96-100.
26. Гордиенко И. Аутсорсинг. Инфобизнес. 2001. № 25 (169). С.24-32.
27. Григорьев М. Н., Долгов А. П., Уваров С. А. Логистика. Продвинутый курс. М.: Юрайт. 2011. 246 с.
28. Гупанова Ю. Е. Разработка концептуальных, методологических и методических основ управления качеством таможенных услуг. Дисс. ... док-ра экон. наук. М., 2013. 545 с.
29. Гуцул І. А. Митна політика зарубіжних країн. Навч. посібн. Тернопіль: ТНЕУ. 2018. 198 с.
30. Дегтярева О. И., Полянова Т. Н., Саркисов С. В. Внешнеэкономическая деятельность. М. Дело. 2008. 424 с.
31. Демихов В. Ю. Формирование стратегии аутсорсинга логистических услуг международных компаний. М. Экономика. 2011. 111 с.
32. Денисенко М. П. Стан та тенденції розвитку сучасного підприємництва. Монографія. За ред. д.е.н., проф. Денисенка М.П. К. : ТОВ «ДКС центр». 2019. 464 с. ISBN 978-617-7300-42-6 er.knutd.edu.ua/bitstream/123456789/15155/2/STRSP_mono_2019_Titul_Zmist_Vstup.pdf.
33. Денисенко М. П. Технології управління розвитком інтегрованих процесів митно-логістичного обслуговування. Вісник КНУТД «Економічні науки». № 3 (147) 2020. С. 57-66.
34. Департамент таргетингу та управління митними ризиками. Завдання і функції. URL: <http://sfs.gov.ua/pro-sfs-ukraini/struktura-/aparar/departament-targetingu/zavdannya-i-funktsii/> (дата звернення: 21.02.2019).
35. Державна фіскальна служба України. Взаємодія з громадськістю. Меморандуми та договори про співпрацю. URL: <http://sfs.gov.ua/diyalnist-/dpa-i-gromadskist/memorandumi-ta-dogovori/pro-spiivpratsyu> (дата звернення:

17.02.2019).

36. Драган О. І. Запровадження технології аутсорсингу для удосконалення бізнес-процесів підприємства. Інтелект XXI. 2018. № 2. С. 135–138. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/int_XXI_2018_2_3 (дата звернення: 07.02.2019).

37. Дружинин В. П. Вспомним о RFID-технологиях. Таможенное дело. 2011. № 4. С. 31-33.

38. Дьомін Ю. М. Еволюція митного законодавства України з урахуванням митної політики держави (методологічні аспекти). Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ. 2007. Спеціальний випуск. № 3. У 4-х ч. Ч.3. С. 46-58.

39. Дудорова Т. Ю. Механізми розбудови митного пост-контролю в Україні. Актуальні проблеми інноваційного розвитку кластерного підприємництва в Україні. Зб. ст. за матеріалами II Всеукр. наук.-практ. конф. (29 березня 2018 р., м. Київ). К.: КНУТД, 2018. С. 336-342.

40. Дудорова Т. Ю. Особливості реалізації митної логістики в Україні. Наукові розробки молоді на сучасному етапі (Секція: Економіка інноваційної діяльності підприємств. Інноваційне підприємництво). Тези доповідей XVIII Всеукр. наук. конф. молодих учених та студентів (18–19 квітня 2019 р., м. Київ). К.: КНУТД, 2019. Т. 3, Ч. 1. С. 275-276.

41. Дудорова Т. Ю. Фінансові ризики в системі митного контролю та митного оформлення товарів. Домінанти соціально-економічного розвитку України в умовах інноваційного типу прогресу. Тези доповідей Всеукр. наук.-практ. конф. здобувачів вищої освіти та молодих учених (26 березня 2020 р., м. Київ). К.: КНУТД, 2020. С. 249-252.

42. Дудорова Т. Ю. Електронна митниця як один із напрямів удосконалення митної логістики. Актуальні проблеми інноваційного розвитку кластерного підприємництва в Україні. Зб. ст. за матеріалами IV Всеукр. наук.-практ. конф. (27 березня 2020 р., м. Київ). К.: КНУТД, 2020. С. 139-143.

43. Дурнов К. УЭО больше, чем таможенный брокер. Таможенное

регулювання. Таможенний контроль. 2012. № 5. С. 54-55.

44. Економіко-математичне моделювання: навчальний посібник [для студ. вищих навч. закл.]. За ред. О. Т. Іващук. Тернопіль : ТНЕУ «Економічна думка». 2008. 704 с.

45. Ермилов И. С. Управление качеством таможенных услуг в современных условиях. Вестник Саратовского государственного социально-экономического университета. Саратов, 2015. № 2. С. 78-85.

46. Ершов А. Д., А.И. Евдокимов А. И., Доля А. Н. Теория и методология формирования «сервисной таможни» : монография [Текст]. Изд-во СПб филиала РТА. 2005. 203 с.

47. Ершов А. Д., Доля А. Н. Формирование таможенных услуг во внешнеэкономической деятельности. Ученые записки Санкт-Петербургского филиала Российской таможенной академии. 2015. № 1 (23). С. 54-62.

48. Жамкочьян С. С. Таможенное право Европейского Сообщества. СПб.: Синтез-Полиограф. 2016. 631 с.

49. Журба І. Є. Митно-тарифні аспекти інтеграції України у європейський економічний простір. Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України. 2018. Вип. 1 (32). С. 148-154.

50. Звіт про виконання угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом за 2017 р. URL: https://eu-ua.org/sites/default/files/imce/layout_16_02_final.pdf (дата звернення: 27.04.2019).

51. Зовнішня торгівля України: статистичний збірник. К. 2019. 84с.

52. Зовнішня торгівля України товарами та послугами у 2017 році URL: http://ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2018/zb/06/zb_ztutp2017.pdf (дата звернення: 05.03.2019).

53. Зовнішня торгівля України: XXI ст. : монографія / А. А. Мазаракі, Т. М. Мельник, Н. О. Іксарова та ін. ; за заг. ред. А. А. Мазаракі. Київ : Київ. нац. тогр.- екон. ун-т. 2016. 600 с.

54. Іващук І. О. Логістичні підходи до конвергенції митних відносин в умовах глобалізації. Економіка: проблеми теорії та практики. Зб. наук.

праць. 2009. Вип. 253. Том IV. С. 1036-1046.

55. Іващук І. О. Митна політика країн у забезпеченні їх економічної безпеки. Наукові записки Національного університету «Острозька академія». Фінансова система України. 2007. (Серія: Економіка). Вип. 9. Ч. 1. С. 100-112.

56. Іващук І. О. Митна справа : навч. посібник [для студ. вищих навч. закл.]. Тернопіль. Економічна думка. 2014. 301 с.

57. Іващук І. О., Войцещук А. Д., Запущляк В. З. Просторові асиметрії регіональної економічної інтеграції. Економічний аналіз. 2017. Т. 27. №3. С. 266-275.

58. Імплементация Україною Угоди СОТ про спрощення процедур торгівлі URL: <http://sfs.gov.ua/baneryi/mitne-oformlennya/sproschennya-protsedur-torgivli/implementatsiya-ukrainoyu-ugodi-sot> (дата звернення: 09.04.2019).

59. Інформаційно-аналітичні матеріали про роботу Вінницької митниці ДФС за період з 2015-2018 рр. Вінницька митниця ДФС. 2018. 160 с.

60. Інформаційно-аналітичні матеріали про роботу Вінницької митниці ДФС за період з 01 січня по 07 грудня 2019 року. Вінницька митниця ДФС. 2019. 41 с.

61. Каверзин С. А., Губенко Л. П. Значение системы электронного декларирования в совершенствовании взаимодействия таможенных органов с организациями околотаможенной инфраструктуры. Вестник Северо-Кавказского федерального университета. 2017. № 2. С. 235-240.

62. Календжян С. О. Аутсорсинг и делегирование полномочий в деятельности компаний. М.: Дело. 2015. 272 с.

63. Калинина О. В. Организационно-экономический механизм совершенствования таможенного сервиса внешней торговли в условиях риска. Дис. ... канд. экон. наук. СПб. 2016. 247 с.

64. Карловская Е. А. Подходы к пониманию сущности сферы государственных услуг. Известия Сочинского государственного университета. 2017. № 2. С. 56-59.

65. Карпова Г. А., Петров А. Н., Хорева Л. В. Концептуализация подходов к формированию целостной теории услуг. Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. 2018. № 1. С. 40-50.

66. Кириченко А.В., Кононенко В. А., Королева Е. А. Перевозка экспортно-импортных грузов. Организация логистических систем. Питер, 2014. 506 с.

67. Классификатор услуг во внешнеэкономической деятельности [Электронный ресурс]: Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_142354/?frame=1#p32 (дата звернення: 25.03.2019).

68. Кокин А.С., Г.А. Левиков Г. А. Транспортно-экспедиторские услуги при международной перевозке грузов. М. Инфотропик Медиа. 2011. 576 с.

69. Комаров О. В. Механізми адміністрування митних ризиків в системі державного регулювання зовнішньоекономічної діяльності. Дис. ... канд. наук з держ. управл. : 25.00.02. Дніпро. 2017. 198 с. URL: http://nuczu.edu.ua/img/articles/1599/dis_Komarov.pdf.

70. Комментарий к Таможенному кодексу Таможенного Союза [Текст]. Под. ред. А. Н.Козырина. М.: Норма. 2013. 34 с.

71. Котлер Ф., Армстронг Г., Сондерс Д., Вонг В. Основы маркетинга [Текст]. М. 2012. 469 с.

72. Красношарпа В. В., Трохимець І. І. Аутсорсинг та його застосування на підприємствах України. Ефективна економіка. 2015. № 5. URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=4097> (дата звернення: 27.02.2018).

73. Кукса В. А., Сорокина Л. Н. Внедрение автоматизированных программных средств на начальном этапе внешнеэкономической деятельности. Образование. Наука. Научные кадры. 2014. № 3. С. 149-152.

74. Лифиц И. М. Стандартизация, метрология и сертификация. М.: Юрайт. 2005. 345 с.

75. Логвінова О. П. Сутність і види аутсорсингового ризику на

підприємстві. URL: <http://nauka.kushnir.mk.ua/?p=63892> (дата звернення: 20.10.2019).

76. Логістика: теорія та практика : навч. посібник / В. М. Кислий, О. А. Біловодська, О. М. Олефіренко. К. : Центр учбової літератури. 2010. 360 с.

77. Лозбенко Л. Современная таможня – это сервис. Эксперт. 2002. № 42, С. 54-55.

78. Лукинский В. В., Пластуняк И. А., Носков А. А. Управление транспортировкой в цепях поставок внешнеторговых грузов. Вестник ИНЖЭКОНа. Серия: Экономика. 2016. № 7. С. 210-219.

79. Лыгина Н. И., Ляпина И. Р. Маркетинг товаров и услуг. М.: Форум-Инфра-М, 2005. 240 с.

80. Макаручук И. Н. Практический анализ проблемных аспектов правового обеспечения таможенного оформления на примере отдельных таможенных операций, входящих в состав таможенной процедуры декларирования. Налоги. 2019. № 5. С. 28-31.

81. Макрусев В. В., А.В. Сафронов А.В. Государственные таможенные услуги. Монография. М.: Изд-во РТА. 2008. 196 с.

82. Малевич Ю. В., Смирнова Е. А. Классификация посредников в таможенной сфере. Вестник ИНЖЭКОНа. Серия: Экономика. 2018. № 2. С. 204-207.

83. Матюшенко І. Ю., Беренда С. В., Резніков В. В. Євроінтеграція України в системі міжнародної економічної інтеграції : навч. посіб. Х. : ХНУ ім. В. Н. Каразіна, 2015. 504 с.

84. Міжнародна конвенція про спрощення і гармонізацію митних процедур URL:http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_643?nreg=95_643&find=1&text=%F2%E5%F0%E8%F2%EE%F0%B3%FF&x=0&y=0 (дата звернення: 24.10.2019).

85. Мельник Т., Дьяченко О. Інституціональне забезпечення митного регулювання України в умовах євроінтеграції. Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право. 2017. № 4. С. 5-15.

86. Митна енциклопедія у 2 т., Т. 2. редкол. Бережнюк І. Г. та ін.

Хмельницький : ПП Мельник А. А.. 2013. 536 с.

87. Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенція МДП) від 14 листопада 1975 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_012 (дата звернення: 14.12.2018).

88. Митний кодекс України № 4495-VI від 13.03.2012 р. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4495-17> (дата звернення: 14.12.2018).

89. Митний кодекс України від 12.12.1991 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1970-12> (дата звернення: 20.04.2019).

90. Митний кодекс України: практичні аспекти: навч.-метод. посіб. За ред. Войцещука А. Д. та ін. Тернопіль: ТНЕУ. 2016. 516 с.

91. Моргулець О. Б., Нищенко О. В. Оцінка готовності підприємства до впровадження аутсорсингу як моделі управління. Приазовський економічний вісник. 2017. № 5 (05). С. 160-164. URL: <http://rev.kpu.zp.ua/vypusk-5> (дата звернення: 26.01.2019).

92. Наказ Міністерства фінансів України «Про затвердження Порядку заповнення та видачі митницею сертифіката з перевезення (походження) товару EUR.1» № 950 від 20.11.2017 р. URL: <https://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z1563-17> (дата звернення: 20.11.2019).

93. Наказ Міністерства фінансів України «Про затвердження Порядку перерахування до державного бюджету митних та інших платежів, які вносяться до/або під час митного оформлення» №898 від 01.11.2017 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/z1429-17> (дата звернення: 26.01.2019).

94. Науково-практичні коментарі. Митний кодекс. URL: <http://radnuk.info/komentar/muto.html> (дата звернення: 26.09.2019).

95. Науменко М. О., Морозова Л. В. Управління підвищенням якості послуг підприємства. Бізнес Інформ. 2015. № 2. С. 179-183.

96. Науменко М. О. Логістика як інструмент підвищення конкурентноспроможності підприємства. Вісник економіки транспорту і промисловості (збірник науково-практичних статей) УДАЗТ, 2018. Вип. № 61.

C.129-135. http://nbuv.gov.us/UJRN/Vetp_2018_61_18.

97. Нейман Дж., Моргенштерн О. Теория игр и экономическое поведение [Текст]. М.: Наука. 1970. 708 с.

98. Никифорова Е. В., Леденева И. Ю. Анализ рынка аутсорсинговых услуг внешнеэкономической деятельности. Вектор науки Тольяттинского государственного университета. Серия: Экономика и управление. 2015. № 2. С. 71-74.

99. Нищенко О. В. Аутсорсинг: класифікація видів. Причорноморські економічні студії. Одеса, 2016. Вип. 7. С. 133-137.

100. Ніфатова О. М. Методологічні засади розвитку брейдингу в інтегрованих структурах бізнесу. Дис. на здобуття наук. ступеня д.е.н. Київ, 2018. 459 с.

101. Ніфатова О. М. Аналіз сучасних аспектів митної логістики. Вісник КНУТД «Економічні науки». № 3 (147) 2020. С. 108-115.

102. Новік О. І. Еволюція становлення нормативно-правового забезпечення адміністрування митних платежів в Україні. Науковий вісник Ужгородського національного університету. 2017. Вип. 13, ч. 2. С. 44-50.

103. Носов С. С. Экономическая теория. М.: Кнорус. 2008. 383 с.

104. Офіційний сайт Світового банку [Електронний ресурс]: Режим доступа: URL: www.doingbusiness.org (дата звернення: 24.02.2019).

105. Официальный сайт Американской маркетинговой ассоциации [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://www.ama.org/resources/Pages/Dictionary.aspx?dLetter=S> (дата звернення: 20.03.2019).

106. Официальный сайт таможенной службы Японии на английском [Электронный ресурс]. Режим доступа <http://www.customs.go.jp/english/index.htm> (дата звернення: 26.01.2019).

107. Оцінка ефективності роботи митних підрозділів ДФС України. Науково-аналітична доповідь. // Д. Серебрянський, А. Вдовиченко, А. Зубрицький, М. Стадник, Г. Орос. Ірпінь : НДІ фінансового права, 2015. 59 с.

108. Пашко П. В. Митні інтереси та митна безпека. Митна справа. 2017.

№ 3. С. 7-14.

109. Перепьолкін С. М. Міжнародне митне співробітництво: Рамкові Стандарти Всесвітньої Митної Організації. Митна справа. 2017. № 1. С. 6-11.

110. Петрова І. Митна служба Німеччини в інтегрованій системі митних служб Європейського Союзу. Підприємництво, господарство і право. № 1. 2019. С. 121-126.

111. Печерский Л. А., Беляева А. А. Теории игр для экономистов [Текст]. М. 2001. 197 с.

112. Пилипенко А. А., Ярошенко І. В. Організація управління інтегрованими структурами бізнесу в контексті збалансованої системи показників : монографія. Харків: ВД «ІНЖЕК», 2007. 152 с.

113. Положение о таможенном режиме магазина беспошлинной торговли [Электронный ресурс] : Режим доступа http://www.rg.ru/oficial/doc/min_and_vedom/custom_house/468_1.htm (дата звернення: 20.02.2019).

114. Попов Е. А. Концептуальная сущность услуг в информационно-сервисной экономике. Самара: Изд-во Самарс. гос. экон. ун-та. 2017. 187 с.

115. Портал внешнеэкономической информации. Услуги и ВТО. [Электронный ресурс]: Режим доступа http://www.ved.gov.ru/mdb/information/attendance/trade_and_wto/ (дата звернення: 20.12.2018).

116. Постанова Кабінету Міністрів України «Деякі питання реалізації принципу «єдиного вікна» під час здійснення митного, санітарно-епідеміологічного, ветеринарно-санітарного, фітосанітарного, екологічного, радіологічного та інших видів державного контролю» № 364 від 25.05.2016 р. URL: zakon.rada.gov.ua/laws/show/364-2016-p (дата звернення: 20.02.2019).

117. Право Европейского Союза [Текст]. Под ред. Кашкина Г. В. М.: Юристъ. 2004. 925 с.

118. Птащенко О. В., Куш Я. М. Особливості логістичної діяльності в різних умовах господарювання. Бізнес Інформ. 2019. № 12. С. 234-239.

119. Рамочные стандарты безопасности и облегчения мировой

торговли: Приняты в Брюсселе 23.06.2005. [Электронный ресурс] : Режим доступа:

http://vch.ru/ramochnye_standarty_bezopasnosti_i_oblegcheniya_mirovoi_torgovli.html (дата звернення: 24.10.2019).

120. Региональные транспортные консолидирующие центры – опорные узлы системы международных транспортных коридоров. Под общ. ред. Архангельского Г. В., Арсенова В. И., Хасаева Г. Р. Самара. 2016. 338 с.

121. Репин В. В., Елиферов В. Т. Процессный подход к управлению: моделирование бизнес-процессов. М.: РИА «Стандарты и качество». 2016. 250 с.

122. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Стратегії у сфері протидії незаконному виробництву та обігу тютюнових виробів на період до 2021 року» № 570-р від 23.008.2017 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/570-2017-%D1%80> (дата звернення: 24.10.2019).

123. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Концепції створення багатофункціональної комплексної системи «Електронна митниця». № 1236-р від 17.09.2008 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua> (дата звернення: 20.10.2019).

124. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про розвиток системи управління ризиками у сфері митного контролю на період до 2022 року». № 978-р від 27.12.2017 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/978-2017-%D1%80> (дата звернення: 14.09.2019).

125. Романова М. Е. Таможенное дело. Толковый словарь [Электронный ресурс] : Режим доступа <http://vocable.ru/dictionary/1082/word/magazin-besposhlinoi-torgovli> (дата звернення: 24.10.2019).

126. Салийчук В. Ф., Кислякова М. А. Инфраструктура внешней торговли приграничного региона: состав, значение, некоторые тенденции развития. Экономика региона. 2018. № 3. С. 124-135.

127. Сафронов А. В. Система управления государственными

таможенными услугами (на примере Дальневосточного федерального округа). Дис. ... канд. экон. наук. М., 2006. 218 с.

128. Світлак І. І. Переваги та недоліки інституту митних брокерів та митних перевізників. Науковий вісник Київського національного університету внутрішніх справ. 2006. Вип. 1. С. 124-130.

129. Селезнев А. А., Самарец А. Д. Институт таможенных представителей в Таможенном союзе. Ученые записки Санкт-Петербургского имени В.Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии. 2018. № 1 (38). С. 137-145.

130. Сингапур. Историческая справка. Официальный сайт Европейской экономической комиссии ООН [Электронный ресурс] Режим доступа http://www.unecsc.org/fileadmin/DAM/cefact/single_window/sw_cases/Download/Singapore_RUS.pdf (дата звернення: 25.12.2018).

131. Смитанина М., Грахова Л., Бондаренко Т. Duty-free-шоппы [Электронный ресурс]. Режим доступа <http://guide.travel.ru/shopping/72079.html> (дата звернення: 25.03.2019).

132. Сосунова Л. А. Аутсорсинг и виды услуг. Материалы 3-й Международной научно-практической конференции. 20-21 ноября 2016 года. Ч 2. Самара: Изд-во Самар. гос. экон. акад. 2003. С. 111-119.

133. Сосунова Л. А., Мухаметзянова Л. Х. Принципы оптимизации логистических бизнес-процессов и цепей поставок. Вестник Самарского государственного экономического университета. Самара. 2017. № 12. С. 99-101.

134. Старкова О. А. Управление качеством таможенных услуг. Дисс. ... канд. экон. наук. Саратов., 2017. 225 с.

135. Стаханов В. Н., Стаханов В. В. Таможенная логістика. М.: Приор. 2015. 96 с.

136. Стратегічні ініціативи розвитку ДФС до 2020 року. Державна фіскальна служба України. sfs.gov.ua > novini

137. Ступников А. А. Применение информационных технологий в таможенном оформлении: реалии и перспективы. Право и экономика. 2018.

№ 8. С. 70-77.

138. Табаков А. В. Территориальные пределы деятельности таможенных представителей в Таможенном Союзе Евразийского Экономического Сообщества. Ученые записки Санкт-Петербургского им. В. Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии. 2018. № 1 (45). С. 195-205.

139. Таможенные правила и сайты таможенных служб зарубежных стран [Электронный ресурс]: Режим доступа <http://puchkov.net/publications/info/main.html> (дата звернення: 25.12.2018).

140. Таможенные услуги в международной цепи поставки товаров: Монография. Под общ. ред. В.А. Черных. М.: РИО РТА, 2017. 244 с.

141. Терешенкова А. Ю. Организационно-экономические аспекты развития региональных таможенных инфраструктур. Вестник ИНЖЭКОНа. Серия: Экономика. 2018. Т. 37. № 2. С. 315-318.

142. Тихонович Э. А., Завгородняя Е. Н. Субъектная структура рынка околотаможенных услуг для малого и среднего бизнеса. Вестник Волгоградского государственного университета. 2019. № 1(14). С. 67-74.

143. Угода про спрощення процедур торгівлі (Trade Facilitation Agreement – TFA). URL: <http://www.me.gov.ua/Documents/MoreDetails?lang=uk-UA&id=ad955439-d36b-4cc8-8594-7f18bbb19b3e&title=UgodaProSproschenniaProtsedurTorgivli-trade>

144. Указ Президента України «Про Стратегію сталого розвитку «Україна – 2020» №5/2015 від 12.01.2015 р. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/5/2015> (дата звернення: 20.04.2019).

145. Управление в таможенных органах (по материалам США). Н. М. Блинов, С. И. Съедин. М.:РИО РТА, 1995. 158 с.

146. Услуги населению. Термины и определения. [Электронный ресурс]: Режим доступа: <http://standartgost.ru/> (дата звернення: 20.04.2019).

147. Федотов О. П. Орієнтування як підстава для здійснення митного огляду. Проблеми законності. 2016. Вип. 132. С. 124-134.

148. Філіппова С. В., Масленіков Є. І., Іванова К. В. Дослідження розвитку митної справи в Україні. Наукові записки [Національного університету «Острозька академія»]. 2016. Вип. 20. С. 98-101.

149. Хейвуд Дж. Б. Аутсорсинг: в поисках конкурентных преимуществ. М.: Вильямс. 2015. 176 с.

150. Цуканова О. А. Методология и инструментарий моделирования бизнес-процессов : учеб. пособие. СПб. : Университет ИТМО, 2015. 100 с. URL: <https://books.ifmo.ru/file/pdf/1720.pdf> (дата звернення: 20.09.2019).

151. Членство України в СОТ: огляд зобов'язань. URL: http://www.ier.com.ua/files//publications/Books/WTO_commitments1.pdf (дата звернення: 20.04.2019).

152. Чернова Д. В. Формирование ценности таможенных услуг для участников ВЭД. Вестник Поволжского государственного университета сервиса. Серия: Экономика. 2016. № 5 (37). С. 12-15.

153. Чужиков В. І. Зона вільної торгівлі України та ЄС: аналіз потенційних наслідків. Стратегічні пріоритети. 2016. № 1. С. 106–111. (Серія : Економіка).

154. Шадрин В. Г. Аутсорсинг: управление процессами и формирование регионального центра. Дисс. ... канд. экон. наук. Кемерово, 2016. 238 с.

155. Шерстобитов В. Ю. Таможенное декларирование таможенным представителем: отдельные вопросы правоприменения. Вестник Российской Таможенной академии. 2018. № 4. С. 115-119.

156. Шершун А. А. Митне оформлення товарів та транспортних засобів. Навч.-метод. посіб. К. : Кондор, 2007. 330 с.

157. Элова Г. В., Какорина М. В. Место таможенных услуг в формате института государственных услуг и особенности их типологии. Управление экономическими системами. Электронный научный журнал. 2018. № 51 (3). С. 275-282.

158. Элова Г. В. Тенденции развития системы таможенных услуг и организационно-экономические факторы ее совершенствования. Дисс. ...

канд. экон. наук. Ростов-на-Дону. 2018. 244 с.

159. Юрій С. І., Іващук І. О. Відкрита економіка в глобальному просторі: митно-торгівельний аспект. Вісник економічної науки України. 2006. № 1 (9). С. 174-180.

160. Яким чином Україна вступає у СОТ? Підготовлено спільно Міністерством економіки та з питань європейської інтеграції та проектом USAID. К., 2004. 13 с.

161. Якубовський С. О. Економічна взаємодія країн в умовах глобальних змін: митний аспект. Економіка: проблеми теорії та практики. Зб. наук. праць. 2009. Вип. 257. Т. 7. С. 1770-1775.

162. Яремко Л. А., Полякова Ю.В. Міжнародні митні регулятори: навч.-метод. посіб. Львів: вид-во Львівської комерційної академії. 2006. 232 с.

163. Annual Third-Party Logistics Study. 2014 [Електронний ресурс]: Режим доступа: www.3plstudy.com (дата звернення: 24.04.2019).

164. Auguste B. G. The Other Side of Outsourcing. The Mackinsey Quarterly. 2015. № 1. P. 26-37.

165. Ball Donald A., Mc Culloch Wendell H. International Business: The Challenge of Global Competition. Chicago: Irwin, 2015, pp. 172-185.

166. Bilovodska O., Gaidabrus N., Sager L. Logistic service in innovative products distribution channels as a factor of optimal structure. Актуальні проблеми економіки. 2014. № 11, С. 147-153.

167. Bilovodska O., Gryshchenko O., Syhyda L. Specific features of regional logistics potential consideration in the process of the enterprise distribution system development. Economic Annals- XXI. 2016. Vol. 160 (7-8). P. 105-110.

168. Bilovodska O. A, Haidabrus N. V., Ruban D. A. An analytical study on logistics outsourcing impact on logistical service quality in supply chains (case study: industrial enterprises of Sumy region). Problems and Perspectives in Management (open-access). 2017. Vol. 15 (3). P. 201-211.

169. Breus S., Bielialov T., Denysenko M., Zarichniak A. Al-Tmeizi A.

Strategic management of deployment of innovation projects at the enterprise. Academy of Strategic Management Journal. 2019. Volume 18, Special Issue 1. pp. 1-5. <https://www.abacademies.org/articles/strategic-management-of-deployment-of-innovation-projects-at-the-enterprise-8713.html>.

170. Cassidy G. Contracting Out [Text]. Kingston. Ontario, 1994. pp. 437-445.

171. Cullen S., Seddon P., & Willcocks L. (2005). Managing Outsourcing: The Life Cycle Imperative. MIS Quarterly Executive. 4 (1). (pp. 229-246).

172. Current Trends in Outsourcing. (n. d.). www.outsourcinginsight.com. Retrieved from <https://www.outsourcinginsight.com/outsourcing-trends/> (viewed 14.10.2019).

173. Customs in the 21st century: enhancing Growth and development through trade facilitation and Border Security. electronic text data. 2008. mode of access [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://www.wcoomd.org> (дата звернения: 20.05.2019).

174. Dudorova T. Logistcs of customs procedures in Ukraine // Management. 2018, Issue 1 (27). P. 9-17.

175. Dudorova T. The mechanisms of development of post-release control in Ukraine // Management. 2018, Issue 2 (28). P. 76-86.

176. Dudorova T. Structure of logistic transportation customs complex // Management. 2019. Issue 1 (29). P. 89-96.

177. Dudorova T. Integrated management system for customs and logistics service. Annali d'Italia (Italy's scientific journal). 2020, № 10 (Vol. 3). Florence, Italy. P. 8-10.

178. Doing business. Международная торговля. [Электронный ресурс] Режим доступа: russian.doingbusiness.org/methodology/trading-across-borders <http://www.wcoomd.org> (дата звернения: 07.09.2019).

179. Evans Chris. Studying the Studies: An overview of recent research into taxation operating costs [Электронный ресурс]. E-journal of Tax Research, Volume 1, Number 1, 2016. Режим доступа: <http://www.asb.unsw.edu.au/research/publications/ejournaloftaxresearch/Doc>

uments/full_edition_v1n1.pdf#page=64 (дата звернення: 10.09.2019).

180. Fayol Henri Administration industrielle et generale. Paris. Dunol et Pinal. 1917. 174 p.

181. Grainger A Customs and trade facilitation: from concepts to implementation. World Customs Journal. 2018, vol. 2, no. 1. pp. 156-164.

182. Grönroos Christian. Adopting a service logic for marketing [Электронный ресурс] / Christian Grönroos // Marketing Theory, Vol. 6, No. 3, 2016, p. 323. Режим доступа: <http://www.researchgate.net>.

183. Hammer M., Champy J. Reengineering the Corporation: a Manifesto for Business Revolution. N.Y.: Harper Business, 1993. pp. 111-122.

184. Hoekman B., Nicita A. Assessing the Doha Round: market access, transactions costs and aid for trade facilitation. Journal of International Trade and Economic Development. 2010. vol. 9, no. 1, pp. 65-79.

185. ISO 37500:2014 – Guidance on outsourcing. (2014). www.iso.org. Retrieved from <https://www.iso.org/standard/56269.html> (viewed 10.09.2019).

186. ISO 37500:2014. How a PECB Certified Outsourcing Manager Certification Can Benefit Your Organization. (2014). pecb.com. Retrieved from <https://pecb.com/whitepaper/iso-375002014-how-a-pecb-certified-outsourcing-manager-certification-can-benefit-your-organization> (viewed 10.09.2019).

187. Naumenko M., Valiavska N., Saiensus M., Ptashchenko O., Nikitiuk V., Saliuk A. Optimization model of the enterprise Logistics system using information Technologies. International Journal of Manegment (IJM), 2020. Volume 11, Issue 5, May 2020. P. 54-64. DOI:10.34218/IJM.11.5.2020.006.

188. NEN-ISO 37500 «Richtlijn bij outsourcing»: de hoofdpunten. (n. d.). www.nen.nl. Retrieved from <https://www.nen.nl/NEN-Shop/ICTnieuwsberichten/NENISO-37500-Richtlijn-bij-outsourcing-de-hoofdpunten.htm> (viewed 10.09.2019).

189. Porter Michael Competitive Strategy: Techniques for Analyzing Industries and Competitors [Text]. N.Y., The Free Press. 1998. pp. 422

190. Prokopenko O., Dikiy A., Butenko N., Naumenko M., Dedilova T., Miroshnyk P. Business process optimization based on logistics concepts and

technologies. *Advanced Research in Engineering and Technology(IJARET)*, 2020. Volume 11, Issue 6, June 2020. P.184-196. DOI:10.34218/WARET.11.6.2020.017.

191. Sandford I., Temby I. Customs in the Regional Trade Agreements of Australia and New Zealand: efforts to improve customs instruments and develop trade. *Global Trade and Customs Journal*. 2016, vol. 5, no. 11/12, pp. 445-459.

192. Summary and Stats: On a Typical Day in Fiscal Year 2014 [Электронный ресурс] Официальный сайт таможенной и пограничной службы США. Режим доступа <http://www.cbp.gov/newsroom/stats/typical-day-fy2014> (дата звернення: 25.09.2019).

193. Survey to determine the percentage of national revenue represented by customs duties [Электронный ресурс] Официальный сайт Всемирной Таможенной Организации. - Режим доступа <http://www.wcoomd.org> (дата звернення: 25.10.2019).

194. Shcherbak V. Dudorova T. Features of customs regulation in national and global logistics supply networks. *Вісник Київського національного університету технологій та дизайну. Серія: Економічні науки*. 2018. № 6 (129). С. 134-142.

195. Shcherbak V., Dudorova T. Modern trends of development outsourcing in sustoms logistics. *The scientific heritage*. 2020. № 45 (Vol. 5). Budapest, Hungary. pp. 59-63.

196. Sokolovsky S., NaumenkoM. Improving the enterprise`s iogistic system scenarios modeling and evaluation of efficiency. *Financial and credit activity : problems of theory and practice*. Collection of scientific papers, 2018. vol. 2(25). P.236-246. ISSN(print)2306-4994, ISSN(on-line)2310-8770.

197. Walkenhorst P., Tadashi Y. Quantitative Assessment of the Benefits of Trade Facilitation [Электронный ресурс]. Режим доступа <http://browse.oecdbookshop.org/oecd/pdfs/product/2209021e.pdf#page=21> (дата звернення: 25.10.2019).

198. Wang C., Regan A. Reducing risks in logistic outsourcing [Электронный ресурс]. Режим доступа <http://www.uctc.net/papers/641.pdf> (дата

звернення: 20.11.2019).

199. Waste statistics. European Union (EU). URL: http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Waste_statistics (дата звернення: 20.12.2019).

200. Waste trafficking / GRID-Arenda. URL: <http://www.grida.no/resources/5526> (дата звернення: 22.12.2019).

201. WCO Customs Risk Management Compendium. Modeo faccess: <http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/enforcement-and-compliance/activities-and-programmes/risk-management-and-intelligence/risk-management-compendium-common-part.pdf?la=en> (дата звернення: 20.12.2019).

202. WCO SAFE Package WCO tools to secure and facilitate global trade. URL: http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/~/_media/55F00628A9F94827B58ECA90C0F84F7F.ashx (дата звернення: 25.01.2020).

203. West Tracey and Worthington, Andrew C. A Canonical Correlation Analysis of Financial Risk-Taking by Australian Households (2013). Consumer Interests Annual, 2013. URL: <https://www.consumerinterests.org/assets/docs/CIA/CIA2013/OralSess2013/a%20canonical%20correlation%20analysis%20of%20financial%20risk-taking%20by%20australian%20households%20-%20west%20worthington.pdf> (дата звернення: 25.01.2020).

204. William J. Bernstein A Splendid Exchange: How Trade Shaped the World. Atlantic Monthly Press. 2008. № 1. 467 p.

205. Wilmot J.. Outsourcing Is Key to Surviving the Downturn [Електронний ресурс]. Режим доступа <http://www.us.capgemini.com/insights-resources/publications/outsourcing-is-keyto-surviving-the-downturn%E2%80%94the-capgemini-executive-outsourcingsurvey-conducted-by-harris-interactive> (дата звернення: 20.11.2019).

206. Wilson N. Examining the trade effect of certain customs and administrative procedures [Text]. OECF Trade Policy Working Paper. 2007. No.

42. pp 387-393.

207. Works of art. Legal materials: Interpol. URL: <http://www.interpol.int/Crime-areas/Works-of-art/Legal-materials> (дата звернення: 20.01.2020).

208. World Bank. Doing Business 2014: Understanding Regulations for Small and Medium-Size Enterprises. Economy profile: Russian Federation. [Электронный ресурс] Режим доступа: [russian.doingbusiness.org](http://www.doingbusiness.org) <http://www.uctc.net/papers/641.pdf> (дата звернення: 25.11.2019).

209. World Customs Organization (WCO) 1999, International Convention on the Harmonization and Simplification of Customs Procedures (as amended) (Revised Kyoto Convention) [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-andtools/conventions/pf_revised_kyoto_conv/~/_media/A7D0E487847940AD94DD10E3FDD39D60.ashx (дата звернення: 20.11.2019).

210. World Drug Report. 2015. United Nations Office on Drugs and Crime. URL: <http://www.unodc.org/wdr2015/>. 433 (дата звернення: 25.11.2019).

ДОДАТКИ

Додаток А

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ***Статті у наукових фахових виданнях та виданнях,
зарєєстрованих у міжнародних наукометричних базах***

1. Dudorova T. Features of customs regulation in national and global logistics supply networks / V. Shcherbak, T. Dudorova // Вісник Київського національного університету технологій та дизайну. Серія: Економічні науки. – 2018. – № 6 (129). – С. 134-142. (Особистий внесок автора: проведено аналіз особливостей митного регулювання в логістичних мережах поставок в Україні).

Статті у наукових фахових виданнях України

2. Dudorova T. Logistcs of customs procedures in Ukraine. / T. Dudorova // Management. – 2018. – Issue 1 (27). – P. 9-17.

3. Dudorova T. The mechanisms of development of post-release control in Ukraine. / T. Dudorova // Management. – 2018. – Issue 2 (28). – P. 76-86.

4. Dudorova T. Structure of logistic transportation customs complex / T. Dudorova // Management. – 2019. – Issue 1 (29). – P. 89-96.

Статті у наукових періодичних виданнях інших держав

5. Shcherbak V. Modern trends of development outsourcing in sustoms logistics / V. Shcherbak, T. Dudorova // The scientific heritage. – 2020. – № 45 (Vol. 5). – Budapest, Hungary. – P. 59-63. (Особистий внесок автора: обґрунтовано основні тенденції розвитку аутсорсінгу у митній логістиці на сучасному етапі).

6. Dudorova T. Integrated management system for customs and logistics service / T. Dudorova // Annali d'Italia (Italy's scientific journal). – 2020. – № 10 (Vol. 3). – Florence, Italy. – P. 8-10.

Публікації у виданнях апробаційного характеру

7. Дудорова Т.Ю. Механізми розбудови митного пост-контролю в Україні / Т. Ю. Дудорова // Актуальні проблеми інноваційного розвитку кластерного підприємництва в Україні: зб. ст. за матеріалами II-ої Всеукр. наук.-практ. конф. (29 березня 2018 р., м. Київ). – К.: КНУТД, 2018. – С. 336-342.

8. Дудорова Т.Ю. Особливоті реалізації митної логістики в Україні / Т. Ю. Дудорова // Наукові розробки молоді на сучасному етапі (Секція: Економіка інноваційної діяльності підприємств. Інноваційне підприємництво): тези доповідей XVIII Всеукр. наук. конф. молодих учених та студентів (18-19 квітня 2019 р., м. Київ). – К.: КНУТД, 2019, Т. 3, Ч. 1. – С. 275-276.

9. Дудорова Т.Ю. Фінансові ризики в системі митного контролю та митного оформлення товарів / Т. Ю. Дудорова // Домінанти соціально-економічного розвитку України в умовах інноваційного типу прогресу: тези доповідей Всеукр. наук.-практ. конф. здобувачів вищої освіти та молодих учених (26 березня 2020 р., м. Київ). – К.: КНУТД, 2020. – С. 249-252.

10. Дудорова Т.Ю. Електронна митниця як один із напрямів удосконалення митної логістики / Т. Ю. Дудорова // Актуальні проблеми інноваційного розвитку кластерного підприємництва в Україні: зб. ст. за матеріалами IV Всеукр. наук.-практ. конф. (27 березня 2020 р., м. Київ). – К.: КНУТД, 2020. – С. 139-143.

**Стан виконання індикативних показників по видах платежів
Вінницькою митницею ДФС (січень-листопад 2019 року)**

	<i>Орієнтовний індикативний показник, тис.грн</i>	<i>Находження до державного бюджету, тис.грн</i>	<i>Стан виконання, %</i>
Загальний фонд Державного бюджету України			
Акцизний податок		76 193,6	
Податок на додану вартість		2 380 064,2	
Ввізне мито		195 422,8	
Вивізне мито		272,7	
Єдиний збір		13 996,7	
Плата за виконання МФ		1 426,3	
Добровільна сплата		51 069,3	
Інші надходження, крім перерахованих		2 686,2	
Всього до загального фонду	2 836 049,1	2 721 131,7	96%
Спеціальний фонд Державного бюджету України			
Акцизний податок		412 935,5	
Мито на нафтопродукти, ТЗ та шини		122 931,9	
ПДВ		107 291,8	
Всього до спецфонду	177 456,9	643 159,2	362%
Всього до Держбюджету	3 013 506,1	3 364 290,8	112%
Місцевий бюджет			
Акцизний податок		35,4	
Разом доходів		3 364 326,2	

**Стан виконання індикативних показників по видах платежів
Вінницькою митницею ДФС (січень-грудень 2018 року)**

	<i>Індикативний показник, тис.грн</i>	<i>Находження до державного бюджету, тис.грн</i>	<i>Стан виконання, %</i>
Загальний фонд Державного бюджету України			
Акцизний податок	14 991,0	21 819,0	146%
Податок на додану вартість	2 786 082,0	2 500 161,9	90%
Ввізне мито	313 963,0	214 892,3	68%
Вивізне мито	1 003,0	348,3	35%
Плата за виконання МФ	2 241,2	1 997,6	89%
Інші надходження, крім перелічених		8 556,1	
Всього до загального фонду	3 118 280,2	2 747 775,2	88,1%
Спеціальний фонд Державного бюджету України			
Акцизний податок	15 739,3	35 817,1	228%
Мито на нафтопродукти, ТЗ та шини	84 604,5	28 101,7	33%
Єдиний збір	19 194,0	22 843,7	119%
ПДВ		12 194,7	
Всього до спецфонду	119 537,8	98 957,2	83%
Всього до Держбюджету	3 237 818,0	2 846 732,5	87,9%
Місцевий бюджет			
Акцизний податок		12,4	
Разом доходів		2 846 744,9	

Економічний блок

№ з/п	Показник	Одиниця виміру	з початку місяця	11 місяців Вінницька	11 місяців Хмельницька	12 місяців Вінницька+Подільська	Грудень 2019	Січень 2020	
1	Показник надходжень до бюджету								
	- Прогнозний показник	млн грн	235 000	3 358		3 844	480	383	
	- Індикативний показник	млн грн	238 168,5	3 014	3 312	3 477	463		
	- Перераховано	млн грн	241 206,6	3 364	3 864	3 898	533	391	
	- % виконання прогнозу	%	101,3	112	117	112	115	102	
	Рішення про надання розстрочення ПДВ з 2018	штук		6		32	32	32 з початку дії	
	Заяви на надання розстрочення в роботі	штук	1	1					
	Податкове навантаження								
	- на одиницю ваги	\$/кг	0,33	0,39		0,40	0,46	0,49	
	- на одиницю митної вартості	коп/грн	26,12	26,76		26,37	23,94	25,39	
2	Коригування митної вартості								
	Загальний економічний ефект	тис.грн	12 438	164 365	100 897	181 308	16 944	13 079	
	Рішення про коригування митної вартості	штук	3	89	3 010	256	167	77	
	- Економічний ефект від винесених рішень	тис.грн	156	22 567		22 757	346	432	
	Оформлення за статтею 55 МКУ, кількість МД	штук	3	98		126	28	13	

	- Сума зарезервованих гарантій	тис.грн	156	4 170		4 453,4	283	151
	Середній рівень митної вартості	\$/кг	1,25	1,46	1,70	1,51	1,93	1,94
	Запити на автентичність	штук		11		11		0
	Пропозиції на пост-аудит	штук		3		3		0
	отримано ефект	тис.грн						
3	Класифікація товарів							
	Загальний економічний ефект	тис.грн	399,00	6 170	2 995	6 764	595	402
	Класифікаційні рішення	штук	2	49	21	54	5	6
	Економічний ефект від винесених рішень	тис.грн	32,97	1 266		1 267	1	10,70
	Попередні рішення про класифікацію товарів	штук	0	10		10	0	0
	Пропозиції на пост-аудит	штук	0	11		11	0	1
	отримано ефект	тис.грн	0,0	933		933	0	72,86
	Кількість отриманих висновків ДПМЕ ДФС	штук	3	77		81	4	3
	- економічний ефект від висновків ДПМЕ	тис.грн	20,60	737		738	1	1,97
4	Країна походження							
	Загальний економічний ефект	тис.грн	82,0	1 567	5 876	2 161	593	337,5
	Направлено на перевірку документів про походження	штук	28	352	130	379	27	0
	Отримано відповідей	штук	51	314		356	42	10
	- з них не підтверджено походження	штук	20	136	11	170	34	3
	очікуваний ефект	тис.грн	257,0	1 223		1 789	566	12
	Пропозиції на пост-аудит	штук	14	134		161	27	4
	Видано сертифікатів EUR-1	штук	476	4 989	3 493	5 498	506	807

Індикативи 2017-2018 рр (Подільська митниця ДФС)

Місяці	2017 рік				2018 рік				2018 до 2017	
	Індикатив, тис.грн.	Прогноз на початок місяця, тис.грн.	Факт, тис.грн.	%	Індикатив, тис.грн.	Прогноз на початок місяця, тис.грн.	Факт, тис.грн.	%	відхилення фактичних надходжень, %	відхилення, тис.грн
січень	122 201,1	101 200,0	106 347,5	87,0%	202 338,2	128 600,0	199 017,1	98,4%	87%	92 669,6
лютий	152 706,6	126 300,0	188 617,4	123,5%	242 125,0	213 812,0	232 797,1	96,1%	23%	44 179,7
березень	173 932,8	167 000,0	265 314,7	152,5%	279 717,7	218 474,0	257 750,5	92,1%	-3%	-7 564,2
I квартал	448 840,5	394 500,0	560 279,5	124,8%	724 180,9	560 886,0	689 564,7	95,2%	23%	129 285,2
квітень	161 383,7	172 500,0	186 624,5	115,6%	254 978,1	215 764,0	234 839,4	92,1%	26%	48 214,9
травень	144 917,0	147 570,0	186 210,7	128,5%	239 485,0	220 137,0	214 906,8	89,7%	15%	28 696,1
червень	149 255,5	149 300,0	193 529,4	129,7%	244 376,3	221 613,0	176 859,7	72,4%	-9%	-16 669,7
II квартал	455 556,2	469 370,0	566 364,6	124,3%	738 839,4	657 514,0	626 605,9	84,8%	11%	60 241,2
липень	172 335,2	172 320,0	199 823,4	116,0%	273 631,0	217 700,0	233 455,2	85,3%	17%	33 631,8
серпень	192 657,8	180 300,0	240 430,2	124,8%	277 734,6	207 100,0	279 426,9	100,6%	16%	38 996,7
вересень	194 188,4	250 000,0	271 976,3	140,1%	283 504,6	224 959,0	225 414,7	79,5%	-17%	-46 561,6
III квартал	559 181,4	602 620,0	712 229,9	127,4%	834 870,2	649 759,0	738 296,8	88,4%	4%	26 066,9
жовтень	178 160,2	267 000,0	330 648,7	185,6%	300 082,3	256 271,0	256 345,4	85,4%	-22%	-74 303,3
листопад	205 358,7	198 700,0	264 757,2	128,9%	316 003,4	258 045,0	247 879,1	78,4%	-6%	-16 878,1
грудень	209 420,0	209 420,0	242 608,8	115,8%	323 841,8	245 672,0	288 053,0	88,9%	19%	45 444,2
IV квартал	592 938,9	675 120,0	838 014,7	141,3%	939 927,5	759 988,0	792 277,5	84,3%	-5%	-45 737,2
Рік	2 056 517,0	2 141 610,0	2 676 888,8	130,2%	3 237 818,0	2 628 147,0	2 846 744,9	87,9%	6%	169 856,1

	Індикативний показник, тис.грн			Надходження до державного бюджету, тис.грн			Стан виконання, %	
	2017	2018	+/-, %	2017	2018	+/-, %	2017	2018
Загальний фонд Державного бюджету України								
Акцизний податок	16 632,0	14 991,0	-10%	24 695,7	21 819,0	-12%	148%	146%
Податок на додану вартість	1 776 348,0	2 786 082,0	57%	2 326 936,0	2 500 161,9	7%	131%	90%
Ввізне мито	234 571,0	313 963,0	34%	282 482,4	214 892,3	-24%	120%	68%
Вивізне мито	581,0	1 003,0	73%	992,3	348,3	-65%	171%	35%
Єдиний збір	7 241,1	0,0	-100%	10 507,3				
Плата за виконання МФ	2 093,0	2 241,2	7%	2 077,2	1 997,6	-4%	99%	89%
Інші надходження, крім перелічених				2 363,4	8 556,1	262%		
Всього до загального фонду	2 037 466,1	3 118 280,2	53%	2 650 054,2	2 747 775,2	4%	130,1%	88,1%
Спеціальний фонд Державного бюджету України								
Акцизний податок	6 823,7	15 739,3	131%	9 018,5	35 817,1	297%	132%	228%
Мито на нафтопродукти, ТЗ та шини	12 227,3	84 604,5	592%	17 807,2	28 101,7	58%	146%	33%
Єдиний збір		19 194,0	100%		22 843,7			119%
ПДВ					12 194,7			
Всього до спецфонду	19 051,0	119 537,8	527%	26 825,6	98 957,2	269%	141%	83%
Всього до Держбюджету	2 056 517,1	3 237 818,0	57%	2 676 879,9	2 846 732,5	6,3%	130,2%	88%
Місцевий бюджет								
Акцизний податок				9,0	12,4			
Разом доходів				2 676 888,9	2 846 744,9	6,3%		

**Прогноз надходжень до державного бюджету у 2019 році
Вінницької митниці ДФС**

№ пп	Подат ок (збір)	Код	Жовтень	Листопад	Грудень
1	Всього Держ бюдж ет		257 700,0	239 667,0	264 700,0
	<i>Загальний фонд</i>				
2	Акцизний податок з ввезених на митну територію України підакцизних товарів (продукції), у т.ч.:	14030000	7 603,0	5 958,0	8 035,7
2.1	<i>Пиво</i>	14030400	0,0	0,0	0,0
2.2	<i>Транспорт ні засоби (крім т ранспорт них засобів, що були ввезені на мит ну т ерит орію України т а поміщені в мит ні реж ими т ранзит у або т имчасового ввезення у період з 1 січня 2015 року до дня набрання чинност і Законом України від 8 лист опада 2018 року "Про внесення змін до Подат кового кодексу України щодо оподат кування акцизним подат ком легкових т ранспорт них засобів")</i>	14030800	7 597,0	5 957,0	8 035,0
2.3	<i>Кузови для мот орних т ранспорт них засобів</i>	14031000	0,0	0,0	0,0
2.4	<i>Пальне</i>	14031900	6,0	0,9	0,7
2.5	<i>Інші підакцизні т овари іноземного виробницт ва</i>	14032000	0,0	0,0	0,0
3	Податок на додану вартість з ввезених на територію України товарів	14070000	200 249,9	195 891,0	213 835,6
4	Ввізне мито, у т.ч.:	15010000	18 135,1	15 807,2	18 046,3
4.1	<i>Мит о на т овари, що ввозят ься суб'єкт ами підприємницької діяльност і</i>	15010100	15 273,0	13 007,2	14 834,0
4.2	<i>Мит о на нафт опродукт и, т ранспорт ні засоби (крім т ранспорт них засобів, що були ввезені на мит ну т ерит орію України т а поміщені в мит ні реж ими т ранзит у або т имчасового ввезення у період з 1 січня 2015 року до дня набрання чинност і Законом України від 8 лист опада 2018 року "Про внесення змін до Подат кового кодексу України щодо оподат кування акцизним подат ком легкових т ранспорт них засобів") т а шини до них, що ввозят ься суб'єкт ами підприємницької діяльност і т а громадянами</i>	15010500	2 862,1	2 800,0	3 212,3
5	Вивізне мито	15020000	33,6	0,0	0,0
6	Єдиний збір, що справляється у пунктах пропуску через державний кордон України	22110000	1 296,1	1 422,7	1 403,2

7	Плата за виконання митних формальностей митними органами поза місцем розташування цих органів	22200000	99,7	140,5	179,3
8	<i>Інші надходження, крім перелічених</i>		282,6	447,6	200,0
9	Разом Загальний фонд		227 700,0	219 667,0	241 700,0
10	Акцизний податок з ввезених на митну територію України підакцизних товарів (продукції), у т.ч.:	14030000	21 694,1	17 917,7	16 431,9
10.1	<i>Транспортні засоби (крім транспортних засобів, що були ввезені на митну територію України та поміщені в митний режим транзиту або тимчасового ввезення у період з 1 січня 2015 року до дня набрання чинності Законом України від 8 листопада 2018 року "Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо оподаткування акцизним податком легкових транспортних засобів")</i>	14030800	21 030,3	17 703,7	16 428,6
10.2	<i>Транспортні засоби, що були ввезені на митну територію України та поміщені в митний режим транзиту або тимчасового ввезення у період з 1 січня 2015 року до дня набрання чинності Законом України від 8 листопада 2018 року "Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо оподаткування акцизним податком легкових транспортних засобів"</i>	14031200	627,9	207,0	0,0
10.3	<i>Пальне</i>	14031900	35,9	7,0	3,3
11	Податок на додану вартість з ввезених на митну територію України товарів	14070000	302,4	70,0	0,0
12	Ввізне мито, у т.ч.:	15010000	8 003,5	2 012,3	6 568,1
12.1	<i>Мито на нафту, опродукти, транспортні засоби (крім транспортних засобів, що були ввезені на митну територію України та поміщені в митний режим транзиту або тимчасового ввезення у період з 1 січня 2015 року до дня набрання чинності Законом України від 8 листопада 2018 року "Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо оподаткування акцизним податком легкових транспортних засобів") та шини до них, що ввозяться суб'єктами підприємницької діяльності та громадянами</i>	15010500	7 923,1	2 012,3	6 568,1
12.2	<i>Мито на транспортні засоби, що були ввезені на митну територію України та поміщені в митний режим транзиту або тимчасового ввезення у період з 1 січня 2015 року до дня набрання чинності Законом України від 8 листопада 2018 року "Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо оподаткування акцизним податком легкових транспортних засобів"</i>	15011200	80,4	0,0	0,0
27	Разом Спеціальний фонд		30 000,0	20 000,0	23 000,0

Найбільші 30 платників податків, Вінницька митниця

Відхилення

ЄДРПОУ	Підприємство	А (з 01.01.2020 по 31.07.2020	В (з 01.01.2019 по 31.07.2019	С (з 01.01.2019 по 31.07.2019	А до В		А до С	
		Платежі, тис. грн	Платежі, тис. грн	Платежі, тис. грн	+/-	%	+/-	%
30865632	ТзОВ "Inter Cars Ukraine"	271461,06	0,00	0,00	271461,06	100,0	271461,06	100,0
25392188	ДП "Кондитерська корпорація "РОШЕН"	144182,02	128461,33	128461,33	15720,69	12,2	15720,69	12,2
31617387	ТОВ "СІРІУС ЕКСТРУЖЕН"	118308,29	160,41	160,41	118147,88	73653,7	118147,88	73653,7
34004579	ТОВ "БАРЛІНЕК ІНВЕСТ"	117067,13	125659,21	125659,21	-8592,08	-6,8	-8592,08	-6,8
38137023	Товариство з обмеженою відповідальністю "Юпітер 9 Агросервіс"	68972,31	0,00	0,00	68972,31	100,0	68972,31	100,0
32490244	ТОВ "Епіцентр К"	59637,10	0,00	0,00	59637,10	100,0	59637,10	100,0
35878908	ТОВ "Вінницька птахофабрика"	57113,28	61999,25	61999,25	-4885,97	-7,9	-4885,97	-7,9
21328928	ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ "КАРАТ"	48458,19	0,00	0,00	48458,19	100,0	48458,19	100,0
30684913	Приватне Акціонерне Товариства "ВІННИЦЯПОБУТХІМ"	44991,89	50898,81	50898,81	-5906,92	-11,6	-5906,92	-11,6
33720215	ТОВ "РДО Україна"	39211,26	85044,36	85044,36	-45833,10	-53,9	-45833,10	-53,9
20118399	ТОВ "Агрона Фрут Україна"	37033,61	33872,27	33872,27	3161,34	9,3	3161,34	9,3
31189761	ТОВ "КВС-УКРАЇНА"	35896,19	0,00	0,00	35896,19	100,0	35896,19	100,0
23835836	ТОВ "Автолідер"	33647,97	0,00	0,00	33647,97	100,0	33647,97	100,0
37098460	Приватне підприємство "Діал лок"	31232,69	0,00	0,00	31232,69	100,0	31232,69	100,0
33727399	ТОВ "МАНН+ХУММЕЛЬ ФІЛЬТРЕЙШН ТЕКНОЛОДЖІ УКРАЇНА"	28863,13	0,00	0,00	28863,13	100,0	28863,13	100,0
33965307	ТОВ "НАРС АВТО"	28498,39	0,00	0,00	28498,39	100,0	28498,39	100,0
32451928	Приватне підприємство "КОННЕКТ"	28324,10	0,00	0,00	28324,10	100,0	28324,10	100,0
2604312359	Фізична особа-підприємець Лук'ян Михайло Федорович, пасп. АА 464160 Ленінським РВ УМВС України у Вінн. обл. 23.04.1997р.	26779,26	23610,92	23610,92	3168,34	13,4	3168,34	13,4
43358735	ТОВ "СІМ Трейд 1"	23816,45	0,00	0,00	23816,45	100,0	23816,45	100,0
41966090	ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ "СПОРТ-ІМПЕКС"	22187,93	25824,43	25824,43	-3636,50	-14,1	-3636,50	-14,1

20090554	Приватне підприємство "КАПІТАН"	21450,89	28869,19	28869,19	-7418,30	-25,7	-7418,30	-25,7
40469992	ТОВ "ГРІН КУЛ"	21409,31	10330,05	10330,05	11079,26	107,3	11079,26	107,3
37358046	Товариство з обмеженою відповідальністю "ТРЕЙД ВІНД"	21353,58	12671,82	12671,82	8681,76	68,5	8681,76	68,5
37303065	ТОВ "ТД "АГРОАЛЪЯНС"	20556,18	0,00	0,00	20556,18	100,0	20556,18	100,0
33697003	ТОВ "АКВ Українське каолінове товариство"	18990,00	1724,89	1724,89	17265,11	1000,9	17265,11	1000,9
43178653	Товариство з обмеженою відповідальністю "БІГТРЕЙД ЮА"	18435,41	0,00	0,00	18435,41	100,0	18435,41	100,0
37018799	ТОВ "ТРАУ НУТРИШИН УКРАЇНА"	18160,29	8251,32	8251,32	9908,97	120,1	9908,97	120,1
39609588	ТОВ "Дубово"	17314,36	183,77	183,77	17130,59	9321,8	17130,59	9321,8
30721457	ТОВ "ЕСО-АВТОТЕХНІКС"	17032,92	0,00	0,00	17032,92	100,0	17032,92	100,0
33731431	ТОВ "ВАЛПРОМ УКРАЇНА"	16593,30	24020,86	24020,86	-7427,56	-30,9	-7427,56	-30,9

**Ці учасники ЗЕД з 01.01.2019 по 31.07.2019 були у кращій 30 платників податків,
а з 01.01.2020 по 31.07.2020 не сплачували платежі**

ЄДРПОУ	Підприємство	з 01.01.2019 по 31.07.2019
23958622	ПрАТ "Галнафтохім"	23331,24
36237788	ТОВ "СЛОБОДА-ПІДЛІСІВСЬКА"	14288,26
37691047	ТОВ "Глікохім"	13692,87
31352075	ТОВ "Піонер Насіння Україна"	13600,07
42721869	ТОВ "СМАРТ РЕЙЛ ЛОГІСТИКС"	12601,35
38628196	ТОВ «Українська нерудна компанія»	11534,39

**Основні товарні позиції експорту
за період з початку року до 07 грудня 2019р.**

Назва товару	Сумарна фактурна вартість, тис. дол. США	Відсоток від загального експортного товарообігу, %	Основні підприємства, які експортують даний товар
М'ясо та їстівні субпродукти свійської птиці	184777,45	22,6	ПрАТ "Миронівський хлібопродукт", ТОВ "Вінницька птахофабрика", СТОВ "Птахоплемзавод "Коробівський"
Вироби столярні та теслярські будівельні деталі	76079,29	9,3	ТОВ "БАРЛІНЕК ІНВЕСТ", ТОВ "ФАБРИКА ДОМ", ТОВ "ДІВАРІО"
Проводи ізольовані	51230,55	6,3	ДП "ЕЛЕКТРИЧНІ СИСТЕМИ", ТОВ "Завод АВТОЕЛЕКТРОАПАРАТУРА", ТОВ "АНАЛІТИКА"
Макуха та інші тверді відходи і залишки	33631,81	4,1	ТОВ"ДІ ЕНД АЙ ЕВОЛЮШН", ТОВ-підприємство "АВІС", ПрАТ "Вінницький олійножировий комбінат"
Олії соняшникова	30310,76	3,7	ТОВ"ДІ ЕНД АЙ ЕВОЛЮШН", ТОВ"АГРОСІД ТМ", ПрАТ "Вінницький олійножировий комбінат"
Каолін	24525,89	3	ТОВ "АКВ Українське каолінове товариство", ПрАТ "Глуховецький ГЗКК", ПрАТ "Турбівський каоліновий завод"
Макуха соєва	23173,21	2,8	ДП ЗАТ Теувес Холдінг (Theeuwes Holding B.V.) "Тетра, ПП "ВЕКТОР-М", ТОВ "Цехаве Протеїн"
Борошно пшеничне або із суміші пшениці та жита (меслину)	22925,38	2,8	ТОВ "Вінницький комбінат хлібопродуктів №2", ТОВ "Подільський край", ПП "ГРАЦІЯ-В"
Соки з плодів	20581,62	2,5	ТОВ "АВСТРИЯ ДЖУС УКРАЇНА", ТОВ "ПФАННЕР БАР", ТОВ"ЕКО-СФЕРА"
Молоко та вершки, згущені та з доданням цукру чи інших підсолоджувальних речовин	18212,83	2,2	ПрАТ "Вінницький молочний завод "Рошен", ТОВ "Літинський молочний завод", Фірма "Люстдорф"

Основні імпорتنі товари, які оформлювались у Вінницькій митниці

Назва товару	Сумарна митна вартість, тис. дол. США	Відсоток від загального імпортного товарообігу, %	Основні підприємства, які імпортують даний товар
Автомобілі легкові	100067,11	12,1	Громадяни, ТОВ "УК "Комфорт АБ"
Інсектициди, родентициди, фунгіциди, гербіциди	54146,97	6,6	ТОВ "Сингента", ТОВ "СЛОБОДА-ПІДЛІСІВСЬКА", ПрАТ "O.L.KAR-АГРОЗООВЕТ-СЕРВІС"
Какао-паста, знежирена або незнежирена	46294,45	5,6	ДП "Кондитерська корпорація "РОШЕН"
Пульти, панелі, консолі, столи, розподільні щити та інші основи,	23550,48	2,9	ТОВ "НЕСС ПРОДАКТ", ТОВ "РДО УКРАЇНА", ТОВ "НЕСС ПВ"
Проводи ізольовані	20458,69	2,5	ДП "ЕЛЕКТРИЧНІ СИСТЕМИ", ТОВ "РДО УКРАЇНА", ТОВ "Подільський Енергоконсалтинг"
Продукти, що використовуються для годівлі тварин	19073,73	2,3	ТОВ "Вінницька птахофабрика", ТОВ "КМП БЛЦ", ТОВ "ТРАУ НУТРИШИН УКРАЇНА"
Листи для облицювання	18163,43	2,2	ТОВ "БАРЛІНЕК ІНВЕСТ"
Двигуни та генератори, електричні (крім електрогенераторних установок)	17690,33	2,1	ТОВ "Екотехнік Велика Добронь", ТОВ "РДО УКРАЇНА", ФОП Лук'ян М.Ф.
Трансформатори електричні	15756,29	1,9	ТОВ "НЕСС ПРОДАКТ", ФОП Лук'ян М.Ф., ТОВ "ВІНІНТЕРТРЕЙД-АВТО"
Трактори (за винятком тракторів товарної позиції 8709)	15751,43	1,9	ТОВ "ТРАКС-ВІНН", ТОВ "РДО Україна", ТОВ "ЛІЛА-ТРЕЙД"

До основних товарів, що ввозяться на митну територію України, митна вартість яких коригується відносяться:

	Назва товару	Економічний ефект, тис. грн.	%	Імпортери
8703	Автомобіль легковий	106873,2	64,2	Громадяни
3909	Формальдегідний клей	13395,01	8	ТОВ"БАРЛІНЕК ІНВЕСТ"
3208	Лаки на основі акрилових полімерів	6469,71	3,9	ТОВ"БАРЛІНЕК ІНВЕСТ"
4411	Плита деревоволокниста	5225,56	3,1	ТОВ "БАРЛІНЕК ІНВЕСТ"
3209	Лаки на основі акрилових полімерів	3660,29	2,2	ТОВ"БАРЛІНЕК ІНВЕСТ"
8716	Напівпричіп вантажний	3284,23	2	ТОВ "ЛІЛА-ТРЕЙД", ТОВ"ТРАКС-ВІНН", ТОВ"ВІНАВТОТРАК", ТОВ"ТРС УКРАЇНА"
4418	Напівфабрикат тришарової підлогової паркетної дошки	2474,05	1,5	ТОВ "БАРЛІНЕК ІНВЕСТ"
3302	Рідкі суміші запашних речовин	1460,65	0,9	ТОВ "Агрона Фрут Україна", ТОВ "ПАРФУМЕРНО-ВИРОБНИЧА КОМПАНІЯ "АВАЛОН +"

Контракти (січень-листопад 2019 р.)

Метод визначення митної вартості	Прямий контракт				Непрямий контракт			
	січень-листопад 2019 року		січень-листопад 2018 року		січень-листопад 2019 року		січень-листопад 2018 року	
	тонн	%	тонн	%	тонн	%	тонн	%
Основний	202432	95,5	206161	96,2	77099	90,9	64534	81,9
Другорядні	9566	4,5	8255	3,8	7733	9,1	14297	18,1
Всього	211998	71,4	214416	73,1	84832	28,6	78831	26,9

Контроль правильності класифікації товарів

Назва показника	2019рік	2018рік	"+", "-"
Класифікаційні рішення	50	42	8
<i>Всього ПРК (ПРК-КО) з початку року</i>	<i>10</i>	<i>31</i>	<i>-21</i>
Кількість класифікованих товарів	103	96	7
Надійшло запитів	43	26	17
Надійшло звернень	8	38	-28
Сума додаткових надходжень від винесених КТ та інших заходів, тис. грн.	2 157,65	2 386,58	-228,93
Сума додаткових надходжень від КТ винесених в попередній період, тис. грн.	4 177,73	2 977,65	1 200,08
Загальна сума надходжень за звітний період, тис. грн.	6 335,38	5 364,23	971,15

**Загальний економічний ефект по результатах роботи
у напрямку контролю правильності визначення країни походження товарів за 12 місяців 2019 р.**

	Кількість карток відмови	Доповідні записки щодо відновлення режиму	Повернено коштів в результаті відновлення режиму	Фактичний економічний ефект, самостійно сплачено суб'єктами, тис.грн.	Контрольно-перевірочна робота (пост аудит), тис.грн.	Сума збільшення в наслідок декларування країни походження невідомою, тис.грн.	Разом, тис. грн.
12 місяців 2019 (Вінницька митниця ДФС + Подільська митниця Держмитслужби)	16	31	1779,8	1849,2	252,9	58,5	2160,6
11 місяців 2019 м/п «Хмельницький» Хмельницької митниці ДФС	11	32	134,8				3885,4

**Ключові показники ефективності застосування
системи управління ризиками**

	Показник/підрозділ	Значення показника	Цільове значення
1	Частка митних декларацій, за якими за результатами виконання згенерованих АСУР митних формальностей, було фактично виявлено розбіжності		
	Вінницька митниця ДФС	20,09% (4488 з 22337 МД)	<i>не менше 4,5%</i> <i>(на 2019 рік)</i>
	ВМО №1 м/п «Вінниця-центральний»	18,61% (3213 з 17263 МД)	
	ВМО №2 м/п «Вінниця-центральний»	16,2% (64 з 395 МД)	
	СМО м/п «Вінниця-центральний»	0,73% (3 з 412 МД)	
	м/п «Гайсин»	28,26% (968 з 3425 МД)	
	ВМО №1 м/п «Дністер»	32,99% (158 з 479 МД)	
	ВМО «Автомобільний» м/п «Дністер»	6,04% (9 з 149 МД)	
	ВМО «Залізничний» м/п «Дністер»	10% (1 з 10 МД)	
	ВМО «Бронниця» м/п «Дністер»	30% (3 з 10 МД)	
	м/п «Ямпіль»	80% (4 з 5 МД)	
	п/п «Ямпіль-Косеуць» м/п «Ямпіль»	50% (2 з 4 МД)	
	м/п «Піщанка»	34,05% (63 з 185 МД)	
2	Частка митних декларацій, за якими митний огляд проводився за ініціативи посадової особи митниці без генерування АСУР митних формальностей щодо необхідності проведення митного огляду		
	Вінницька митниця ДФС	0,29% (218 з 75328 МД)	<i>не більше 3,5 %</i> <i>(на 2019 рік)</i>
	ВМО №1 м/п «Вінниця-центральний»	84 з 45730 МД	
	ВМО №2 м/п «Вінниця-центральний»	3 з 1646 МД	
	СМО м/п «Вінниця-центральний»	4 з 3790 МД	
	м/п «Гайсин»	7 з 14644 МД	
	ВМО №1 м/п «Дністер»	16 з 1370 МД	
	ВМО «Автомобільний» м/п «Дністер»	39 з 5832 МД	
	ВМО «Залізничний» м/п «Дністер»	0 з 275 МД	
	ВМО «Бронниця» м/п «Дністер»	37 з 45 МД	
	м/п «Ямпіль»	13 з 24 МД	
	п/п «Ямпіль-Косеуць» м/п «Ямпіль»	10 з 20 МД	
	м/п «Піщанка»	5 з 1952 МД	

Картки відмови (Вінницька митниця, 2019 р.)

ПМО	Кількість ВМД	Кількість карток відмови
ВМО 1 «Вінниця-центральний»	60895	193
ВМО «Автомобільний» м/п «Дністер»	5784	97
м/п «Гайсин»	15172	28
ВМО «Брониця» «Дністер»	39	28
п/п «Ямпіль-Косеуць» м/п «Ямпіль»	17	15
ВМО «Залізничний» м/п «Дністер»	253	13
ВМО 2 «Вінниця-центральний»	1712	8
м/п «Піщанка»	1958	3
СМО «Вінниця-центральний»	4568	1

**Кількість прийнятих судами рішень за січень-грудень 2019 року
(Подільська митниця Держмитслужби)**

№ п/п	Показник	Січень-грудень (у т.ч. з урахуванням минулих періодів)	
		<i>На користь митниці, сума (тис.грн.)</i>	<i>Не на користь, сума (тис.грн.)</i>
1	Загальна кількість прийнятих рішень	37 3281,00	60 1320,00
1.1	Оскарження податкових повідомлень	0	0
1.2	Оскарження рішень про визначення митної вартості	18 920	40 362,00
1.3	Оскарження класифікаційних рішень	21 574	1 0,00
1.4	Інші спори (повернення коштів з держбюджету, відшкодування шкоди тощо)	17 1787,00	20 958,00

Митні пости
10.1. МП «Вінниця-Центральний»

Чисельність штатна (фактична)	32 (33)
ВМО №1, код UA401010	
Чисельність штатна (фактична)	24 (25)
Адреса розташування ВМО №1	Вінницький р-н, с. Зарванці, 7 км Хмельницького шосе.
Зона діяльності ВМО №1	Замостянський, Ленінський, Староміський райони м. Вінниці; Вінницький, Козятинський, Літинський, Хмельницький, Калинівський, Погребищенський, Оратівський, Липовецький р-ни Вінницької області. Вінницька область за винятком митного оформлення предметів, які переміщуються громадянами залізничним транспортом через залізничну станцію „Могилів-Подільський”
ВМО №2, код UA401020	
Чисельність штатна (фактична)	4 (4)
Адреса розташування ВМО №2	Вінницька обл., м. Жмеринка вул. Барляєва, 28
Зона діяльності ВМО №2	Жмеринський, Тиврівський, Барський, Шаргородський райони Вінницької області
СМО №1, код UA401170	
Чисельність штатна (факт)	3 (3)
Адреса розташування СМО №1	м. Вінниця, вул. Гонти, буд. 34, склад-база №1 ПрАТ «ВКФ»
Зона діяльності СМО №1	ПрАТ «Вінницька кондитерська фабрика»
Пункт пропуску Аеропорт код UA401030	міжнародний, вид транспорту-повітряний, режим роботи цілодобовий

Здійснюють діяльність:

– 3 місця прибуття автотранспортних засобів

- ТОВ „Авто-Гранд” за адресою: Вінницька обл., Вінницький р-н, с. Зарванці, 7 км Хмельницького шосе (розташований підрозділ митного оформлення митний пост «Вінниця-центральний»).
- ПП «Лазурит-А» за адресою – Вінницька область, м. Жмеринка, вул. Барляєва, 28.
- ДП «КК Рошен», м. Вінниця, вул. Гонти, 34.

– 1 СТЗ відкритого типу

- ТОВ „Авто-Гранд” за адресою: Вінницька обл., Вінницький р-н, с. Зарванці, 7 км Хмельницького шосе.

– 5 СТЗ закритого типу

- ТОВ «Агрона фрукт Україна»;
- ТОВ «Пфаннер Бар»;
- КП «Аеропорт Вінниця»;
- СТЗ ДП «КК Рошен»;
- СТЗ ЗТ АТ "УКРТРАНСГАЗ"

– 2 МС :

2 відкритого типу (ТОВ «Вінтар» м. Вінниця вул. Гонти 28, МС ТОВ «Авто-гранд»).

В зоні діяльності здійснювали діяльність 1114 СЗЕД, з них:
СЗЕД Вінницького та частини Хмельницького регіону - 855
СЗЕД з інших регіонів - 259

У 2019 році митним постом перераховано до Держбюджету **3001865,95419 тис. грн.** митних платежів.

**Найбільші суми податків та зборів у 2019 на м/п «Вінниця-центральний»
перераховано наступними підприємствами:**

№ з/п	Найбільші платники за МД типу 'ІМ'	Сума платежів, грн.	% від загальної суми
1.	ДП "КК "РОШЕН"	227472952,84	7,58
2.	ТОВ "БАРЛІНЕК ІНВЕСТ"	210902185,77	7,03
3.	ТОВ "Сингента"	135933595,72	4,53
4.	ТОВ "РДО Україна"	92079085,61	3,07
5.	ТОВ "НЕСС ПРОДАКТ"	85299097,02	2,84
6.	ПрАТ "Вінницяпобутхім"	78937281,28	2,63
7.	ТОВ "АгрANA Фрут Україна"	54647240,70	1,82
8.	ТОВ "СПОРТ-ІМПЕКС"	51712690,38	1,72
9.	ТОВ "Екотехнік Велика Добронь"	50031758,28	1,67
10.	ПП "КАПІТАН"	46550393,28	1,55

Основними підприємствами, що здійснювали митне оформлення товарів у режимі переробки на митній території є ПАТ «Володарка», ПАТ «Хмельницька швейна фабрика Лілея», ПАТ «Калина», ПАТ «Поділля», товар - матеріали для пошиття швейних виробів; ТОВ «Глікохім», товар - гліцерин сирій рослинного походження.

Основними підприємствами, що здійснювали митне оформлення товарів у митному режимі тимчасового ввезення на митну територію України ПАТ «Володарка», ПАТ «Хмельницька швейна фабрика Лілея», Пат «Калина», ПАТ «Поділля», товар - зразки для пошиття одягу, ТОВ «АгрANA Фрут Україна» - сталеві ємності.

Основним підприємством що здійснювало митне оформлення товарів, що підлягають експортному контролю на митному посту «Вінниця-центральний» є КНВО ФОРТ УМВС України, товар - запчастини до нарізної зброї.

Поміщення товарів у митний режим переробки за межами митної території, тимчасове вивезення товарів, знищення або руйнування, відмова на користь держави носять одиничні випадки та не мають сталого характеру.

ЗВІТ
про роботу відділу митного оформлення №1
митного поста „Вінниця - центральний”

Митне оформлення літаків

	Кількість літаків	вибуття	прибуття	Кількість осіб	вибуття	прибуття
2019 рік	381	189	192	36671	18558	18113
2018 рік	511	255	256	50655	26100	24555

Оформлення пасажирського багажу

	Імпорт	Експорт	Разом
НСБ ПМП	-	-	-
НСБ багаж	-	-	-
НСБ вантаж	-	-	-
Вантажне відправлення	-	-	-
Супроводжуваний багаж (Вантаж -200)	-	6	6
М Е В	-	-	-
Загальна кількість оформлень	-	-	-
МД типу ІМ 40 АА, ІМ 40 ДЕ ЕК10АА	-	-	-
Оформлені контейнера	-	-	-

10.2. МП «Дністер»

Центральний офіс Код UA 401090	
Чисельність штатна (фактична)	130 (126)
Адреса розташування	Вінницька область, м. Могилів-Подільський, вул. Володимирська, 11
Зона діяльності	м. Могилів-Подільський, Могилів-Подільський, Муровано-Куриловецький, Чернівецький райони Вінницької області.
ВМО №1, код код UA 401060	
Чисельність штатна (фактична)	5 (5)
Адреса розташування ВМО №1	Вінницька область, м. Могилів-Подільський, вул. Володимирська, 11
Зона діяльності ВМО №1	м. Могилів-Подільський, Могилів-Подільський, Муровано-Куриловецький, Чернівецький райони Вінницької області.
Пункт пропуску «Могилів-Подільський-Отач» код UA401070	міжнародний, автомобільного сполучення, режим роботи цілодобовий, постійна схема розбудови
Чисельність штатна (фактична)	67 (68)
Пункт пропуску «Могилів-Подільський-Волчинець» код UA401080	міжнародний, залізничного сполучення, режим роботи цілодобовий, постійна схема розбудови
Чисельність штатна (фактична)	42 (39)
Пункт пропуску «Бронниця-Унгурь» код UA401160	міжнародний, автомобільного залізничного, пішогодного сполучення, режим роботи цілодобовий, постійна схема розбудови
Чисельність штатна (фактична)	15 (15)

Здійснюють діяльність:

Кількість місць прибуття автотранспортних засобів – 1, ЗМК м/п «Дністер», Вінницька обл., м. Могилів-Подільський, вул. Володимирська, 11.

Завантаженість пунктів пропуску

Пропущено транспортних засобів **238 990**, з них:

Легкових – **174 525**,

Вантажних – **52 593**,

Автобусів – **4 806**,

Вагонів – **35 460**,

Пропущено громадян – **3 864 119**,

Пропущено вантажів – **1 349,642 тис. т.**

Попередній документальний контроль

ПДК здійснювався в **61,4 %** від загальної кількості пропусків

- в формі фіто-санітарного контролю **13 408** ПДК,
- в формі ветеринарно-санітарного контролю **23**,
- в формі харчового контролю **458**

Припинення ПДК **0**

Загальна кількість оформлених МД – **7 684**;

- кількість імпорتنих МД **1 250**;
- кількість експортних МД **695**;
- кількість транзитних МД **5 739**.

В зоні діяльності здійснювали діяльність:

СЗЕД Вінницького регіону - 14

СЗЕД з інших регіонів – 13

Найбільші імпортери (за сумою сплачених податків):

Код ЄДРПОУ	Назва СЗЕД	Сплачені податки, грн
42675399	ТОВ «Строймет Груп»	7614125,06
39844977	ТзОВ "МЕТШРОТ"	1 187 745,76
290966	ТОВ "Кнауф Гіпс Київ"	2079702,81
42294702	ТОВ "СТІЛ КОМПАНІ ЛТД"	1961671,74
32010397	СТ «Техніка»	2 847 360,38

Основні бюджетоформуючі товари:

Тов позиція	Назва товару	Платежі, грн
7228209100	Прутки та бруски з інших легованих сталей	10 763 542,56
3214900090	Суша порошкоподібна суміш на основі гіпсу	2 177 517,26
8465990010	Верстати	2 847 360,38
8703	Легкові автомобілі	28 338 138,64

Найбільші експортери, товарна структура експорту:

Код ЄДРПОУ	Назва СЗЕД	
2502718778	ФОП КОРОЛЮК О. М.	«Ящик-контейнер дерев'яний»
1634804402	ФОП Полутренко О.М.	«Ящик-контейнер дерев'яний»
0030312864	ТОВ «Гопак»	«Консервація»
0031429734	ТОВ "ЯБЛУКО"	«Консервація»
0034893312	ПП "ФОРТУНА-ТРАНС"	«Дошечка тарна»
0035917124	ТОВ "ТОРГОВИЙ ДІМ "АГРОІМПОРТ ЛТД"	«Мінеральні добрива»
32055181	Споживче товариство "ГОСПОДАР"	«Яблука свіжі»
32010397	СТ «Техніка»	«Меблі»

До Державного бюджету України м/п «Дністер» перераховано митних платежів на суму **64 749,6 тис. грн.**..

Середньоденні фактичні перерахування становили **280,3 тис. грн.**..

Основу товарних переміщень через пункти пропуску м/п «Дністер» на українсько-молдовському кордоні в зоні діяльності Вінницької митниці становлять:

на ввезення:

п/п «Могилів-Подільський - Отач» - Сільськогосподарська продукція, виноматеріал, текстильні вироби, килими, віники сорго, автозапчастини, вироби з чорних металів, миючі засоби.

п/п «Могилів-Подільський - Волчинець» - «Насіння кукурудзи», «Консервація», «Н-Гексан», «Трихлоретилен», «Вино виноградне», «Молоко сухе», «Напій винний», «Домашні речі»; «Вапняк флюсовий».

на вивезення:

п/п «Могилів-Подільський - Отач» - Продукти харчування, лісоматеріали, папір, ліки, побутова техніка, сільськогосподарська техніка.

п/п «Могилів-Подільський - Волчинець» - «Відсів гранітний», «Деревина паливна», «Плитка керамічна», «Борошно пшеничне», «Сіль кухонна харчова», «Солод світлий, пивоварний», «Плити гіпсокартонні», «Пиломатеріали обрізні»; «Антрацит», «Мазут паливний», «Азофоска (нітроаммофоска)», «Амонію нітрат (селітра аміачна)», «Добрива мінеральні або хімічне», «Паливо дизельне», «Плитка керамічна», «Скло листове», «Суміш газів вуглеводневих», «Шпали дерев'яні», «Папір та картон», «Хлорид калію», «Борошно ржане», «Плити деревостружкові», «Спирт етиловий», «Цукор білий», «Брикети паливні».

10.3. МП «Гайсин»

Код UA401050	
Чисельність штатна (фактична)	6 (6)
Адреса розташування	Вінницька обл., м. Гайсин, вул. Механізаторів, 23
Зона діяльності	Немирівський, Тульчинський, Томашпільський, Гайсинський, Бершадський, Теплицький, Іллінецький, Чечельницький та Тростянецький райони та м. Ладижин Вінницької області

Здійснюють діяльність:

- 1 місце прибуття автотранспортних засобів ПЗМК СТЗ ФОП Богданович Т.М. Вінницька обл., м. Гайсин, вул.Механізаторів, 23

- 1 склад тимчасового зберігання (відкритого типу - ФОП «Богданович Т.М.» за адресою: Вінницька обл., м. Гайсин, вул. Механізаторів, 23)

- 2 склади тимчасового зберігання (закритого типу – ТОВ "ЛВН ЛІМІТЕД"- м. Немирів, ТОВ «Вінницька птахофабрика» - м. Ладижин)

Загальна кількість оформлених МД – 15172, з них:

- імпортних МД – 4791;
- експортних МД – 10195;
- транзитних МД – 186.

В зоні діяльності здійснювали діяльність:

СЗЕД Вінницького регіону – 25

СЗЕД з інших регіонів – 19

Найбільші імпортери (за сумою сплачених податків):

Код ЄДРПОУ	Отримувач	Адреса	Сума платежів, грн	% від загальної суми
35878908	ТОВ "Вінницька птахофабрика"	24320, Вінницька обл., м.Ладижин, вул.Слобода, 141	102 844 506,46	28,46
23958622	ПрАТ "Галнафтохім"	79032, м.Львів, вул.Пасічна, 167	23 343 994,62	6,46
37567185	ТОВ "Дрім Мейкерс"	01033 м.Київ, вул.Шота Руставелі б.38, к.12	14 886 442,01	4,12
36237788	ТОВ "СЛОБОДА-ПІДЛІСІВСЬКА"	24600, Вінницька обл, Крижопільський р-н, смт.Крижопіль, вул.Юрія Тютюнника, буд.74Б, Україна	14 289 487,69	3,95
36237788	ТОВ "СЛОБОДА-ПІДЛІСІВСЬКА"	24600, Вінницька обл, Крижопільський р-н, смт.Крижопіль, вул.Юрія Тютюнника, буд.74Б, Україна	14 289 487,69	3,95
40395732	ТОВ "ФУД ДЕВЕЛОПМЕНТ"	23600 м.Тульчин вул.Полковника Ганжі, 16	7 810 790,96	2,16

Основні бюджетоформуючі товари:

Код товару	Назва товару	Реальні митні платежі	(%)
2309	Продукти, що використовуються для годівлі тварин	65 147 489,48	32,11
2930	Сполуки сіркоорганічні	18 655 378,65	9,19
3102	Добрива мінеральні або хімічні, азотні	17 250 032,37	8,5
3808	Інсектициди, родентициди, фунгіциди, гербіциди	14 605 395,87	7,2
9503	Моделі для розваг, діючі чи недіючі	10 776 318,51	5,3

Найбільші експортери (за фактурною вартістю):

Код ЄДРПОУ	Назва СЗЕД	Фактурна вартість, грн
25412361	ПрАТ "Миронівський хлібопродукт"	4541158,31
40395732	ТОВ "ФУД ДЕВЕЛОПМЕНТ"	553507,6199
35878908	ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ " ВІННИЦЬКА ПТАХОФАБРИКА "	475142,9929
39195903	ТОВ "ЛВН ЛІМІТЕД"	409950,3602
21670383	ДОЧІРНЄ ПІДПРИЄМСТВО ЗАКРИТОГО АКЦІОНЕРНОГО ТОВАРИСТВА ТЕУВЕС ХОЛДІНГ (THEEUWES HOLDING B.V.) "ТЕГРА УКРАЇНА ЛТД"	191071,67

Товарна структура експорту

Тов позиція	Назва товару	Фактурна вартість, тис. грн	%
0207	Частини тушок свійських курей	4772,8	84,54
2208	Горілка ТМ Nemiroff, міцністю 40%	409	7,26
1517	Суміш рослинно-молочна	229,9	4,07
1507	Соева олія сира, нерафінована	128,8	2,29
4407	Лісоматеріали	104,8	1,86

10.4.МП «Ямпіль»

Центральний офіс Код UA 401150	
Чисельність штатна (фактична)	16 (15)
Адреса розташування	Вінницька область, м. Ямпіль, вул. Савіна, 25
Зона діяльності	Ямпільський район Вінницької області
Пункт пропуску «Ямпіль-Косеуць» код UA401120	міжнародний, річкового сполучення, режим роботи цілодобовий, працює за постійною схемою
Пункт пропуску «Цекинівка-Сорока» код UA401130	міждержавний річкового сполучення, режим роботи- світлий час доби, постійна схема розбудови
Пункт пропуску «Велика Кісниця-Хрушка» код UA401140	міждержавний, автомобільного сполучення, режим роботи- світлий час доби, постійна схема розбудови

В зоні діяльності знаходяться **місцеві пункти пропуску**, де несуть службу лише посадові особи Могилів-Подільського прикордонного загону та відсутній митний контроль:

- «Ямпіль – Косеуць-2» - річковий; (Ямпіль)
- «Оксанівка - Курешниця» - річковий; (Ямпіль)
- «Михайлівка - Кременчук» - річковий; (Ямпіль)
- «Цекинівка - Сорока» - річковий; (Ямпіль)
- «Велика Кісниця - Василькеу» - річковий; (Ямпіль)

Завантаженість пунктів пропуску

Пропущено транспортних засобів 13671 (в 2018 році 16718), з них:

Легкових – 13099 (в 2018 році 16074),

Вантажних – 564 (в 2018 році 631)

Автобуси- 8 (в 2018 році 13)

Кількість громадян 103201 (в 2018 році 123837)

З декларуванням – 73 (в 2018 році 696)

без декларування – 103128 (в 2018 році 123141)

До Державного бюджету України перераховано митних платежів на суму **43264,91** грн., план **46000** грн. – **94%**, (в 2018 році на суму **62069,93** грн., план **64300** грн. – **97 %**, від очікуваних надходжень).

За звітний період 2019 року виявлено порушень митних правил в пунктах пропуску митного поста – **35 (в 2018 році-31)**

10.5. МП «Піщанка»

Центральний офіс Код UA 401100	
Чисельність штатна (фактична)	16 (16)
Адреса розташування	Вінницька обл., смт. Піщанка, вул. Центральна, 40
Зона діяльності	Піщанський, Крижопільський р-н Вінницької області
Пункт пропуску «Болган-Хрїстова» код UA401110	міжнародний, автомобільного сполучення, режим роботи цілодобовий, працює за тимчасовою схемою

Завантаженість пунктів пропуску

Пропущено транспортних засобів, **43074** з них

Легкових – **37621**

Вантажних – **4261**

Автобусів – **1185**

Вагонів – **0**

Пропущено громадян – **129105**

Пропущено вантажів – **29,021** тис.т.

Загальна кількість оформлених МД – 1958, з них:

– імпорتنих МД – 363;

– експортних МД – 1594;

– транзитних МД – 1.

В зоні діяльності здійснювали діяльність СЗЕД Вінницького регіону – 8
СЗЕД з інших регіонів – 1

До Державного бюджету України м/п «Піщанка» перераховано митних платежів на суму **19866 тис. грн.**

Середньоденні фактичні перерахування становили **83 тис. грн.**

Основу товарних переміщень через пункти пропуску м/п «Піщанка» на українсько-молдовському кордоні в зоні діяльності Вінницької митниці становлять:

на ввезення:

п/п «Болган - Хрїстова» - легкові автомобілі.

на вивезення:

п/п «Болган - Хрїстова»- пиломатеріали, плити ДСП, пляшка скляна, папір, цукор, молоко, морозиво, легкові автомобілі, вантажні автомобілі, вода мінеральна, напої безалкогольні, макуха, сталева жерстяна банка, корм для тварин, синтетичні миючі засоби, яйця та інше

Міжнародна товарно-транспортна накладна

УТВЕРЖДЕНО
 Постановление
 Министерства транспорта и коммуникаций
 Республики Беларусь
 20.02.2012 № 11 (ред. от 15.12.2017 № 42)

1 Отправитель (наименование, адрес, страна) Absender (Name, Anschrift, Land) СП ОАО Брестгазоаппарат г.Брест, ул.Орджоникидзе 22 Республика Беларусь		Международная товарно-транспортная накладная Internationaler Frachtbrief Данная перевозка, несмотря ни на какие прочие договоры, осуществляется в соответствии с условиями Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ)		№ 2533 CMR Diese Beförderung unterliegt trotz einer gegenteiligen Abmachung den Bestimmungen des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internat. Strassgüterverkehr (CMR)	
2 Получатель (наименование, адрес, страна) Empfänger (Name, Anschrift, Land) ЧП Диал Лок 29000, Украина, г.Хмельницкий, ул.Курчатова 63/3 Украина		16 Перевозчик (наименование, адрес, страна) Frachtführer (Name, Anschrift, Land) Частное транспортное унитарное предприятие «Ажерес» пер. Учительский, 24, 224019, г. Брест, РБ, т/ф. 8 (0162) 36-31-26 УНП 290716954 ОКПО 295319711000		3 Место разгрузки груза Auslieferungsort des Gutes Место/Ort Хмельницкая обл., Страна/Land г.Хмельницкий, ул.Курчатова 63/3 Украина	
4 Место и дата погрузки груза Ort und Tag der Übernahme des Gutes Место/Ort г.Брест, ул.Строительная, 58 Страна/Land Республика Беларусь Дата/Datum 15/09/2020		17 Последующий перевозчик (наименование, адрес, страна) Nachfolgende Frachtführer (Name, Anschrift, Land)		18 Оговорки и замечания перевозчика Vorbehalte und Bemerkungen der Frachtführer	
5 Прилагаемые документы Beigefugte Dokumente № 3569 ТТН(ТН) 1943077 сер.ВН сертиф. о промх.ВУА0201005952		6 Знаки и номера Kennzeichen und Nummern 150 СТ Плиты газовые бытовые четырехгорелочные (товарный знак GEFEST) 60 SH Плиты газовые бытовые (товарный знак GEFEST)		7 Количество мест Anzahl der Packstücke 150	8 Под упаковки Art der Verpackung СТ
9 Наименование груза Bezeichnung des Gutes Плиты газовые бытовые четырехгорелочные (товарный знак GEFEST)		10 Статус по Statistik Nr. 7321111000	11 Вес брутто, кг Bruttogew., kg 7140,000	12 Объем, м³ Umfang in m³ 2862,000	
13 Указания отправителя (таможенная и прочая обработка) Anweisungen des Absenders (Zoll- und sonstige amtliche Behandlung) 09116 - МОКРАНЫ		19 Подсчет оплаты: Zu zahlen vom: Отправитель Absender Водитель/Chauffeur Получатель Empfänger 0911607128473		20 Особые согласованные условия Besondere Vereinbarungen	
14 Возврат Rücknahme		15 Условие освобождения от уплаты пошлины Befreiung von der Einfuhrsteuer ТЛЦ СІПА г.Брест		21 Дата Datum 15/09/2020	
22 Прибытие под погрузку Ankunft für Einladung Дата/Date am 19:30		23 Фамилия Nachname БОРИСЯНУ		24 Груз получен Gut empfangen Дата/Datum am 20	
25 Регистрац. номер/Амт. Kennzeichen Tagach/Kfz AK 1352-1 8460 AA-1		26 Тягач/Kfz Pullwagen/Anhänger SCANIA SCHMITZ		27 % за испол. тягача/и/пр Повсной коэфф. Прочие доплаты Сумма	
28 Тарифное расстояние, км Тариф II		Тарифный вес, т Тариф за 1 т Надбавки Скидки Прочие доплаты К оплате		Отчисления Оплачено заказчиком К оплате Валюта Код платежника	
29 Тариф III					

Політик, вказані в рамці, заповнюються перевозчиком.
 Die mit der getrockneten Linien eingetragenen Rubriken müssen vom Frachtführer ausgefüllt werden.

 Включая отправителем
 Einschließlich

 Заполняется отправителем
 Auszufüllen unter der Verantwortung des Absenders

При перевезенні окремих груп вантажів, не належачи до перелічених класів, цифр, а також, в разі наявності вантажів, брутто ваги яких перевищує 25 кг, вантаж повинен бути перевезений відповідно до умов Конвенції про міжнародну дорожню перевезення вантажів (КДПГ).
 Bei gefährlichen Gütern ist, wenn der einschlägigen Bestimmung im der Konv. über den Beförderungsvertrag im internat. Strassgüterverkehr (CMR) die Klasse der Gefahr der Gefahr nicht angegeben ist, die Gefahr der Gefahr nach der Konv. über den Beförderungsvertrag im internat. Strassgüterverkehr (CMR) zu transportieren.

Кладовщик ОП
 РАДКОВЕЦЬ Ю.В.

УКРАЇНА (форма МД-2)		1 ДЕКЛАРАЦІЯ		А МИТНИЙ ОРГАН ВІДПРАВЛЕННЯ ЕКСПОРТУ/ПРИЗНАЧЕННЯ	
3	8	2 Відправник/Експортер № ВУ/0000000000 СП ВАТ "Брестгазоапарат"		UA401160/2020/027886	
Примірник для відправника/експортера		3 Форми 1 4 Вид спец. 1/0		Електронне декларування	
		5 Всього т-не 1 6 Всього місць 210 7 Довідковий номер Вн. № 5879			
Примірник для отримувача		8 Сдеркувач № UA/0037098460 Приватне підприємство "Діал лок"		9 Особа, відповідальна за фінансове регулювання № UA/0037098460 Приватне підприємство "Діал лок" м.Хмельницький, вул. Курчатова, 63/3. Україна UA10037098460	
		14 Декларант/Представник № UA/0037098460 Приватне підприємство "Діал лок" UA10037098460		10 Країна першого вивозу ВУ 11 Торг. країна вивозу ВУ 12 Відомості про вартість 864214.61 13 ЄСП	
		15 Країна відправлення експорту Білорусь 16 Країна походження 17 Країна призначення		15 Код кр. відл/експ ВУ 17 Код країни признач.	
		18 Ідентифікація і країна реєстрації трансп. засобу при відправленні/прибутті AK1352-1/8460AA-1 ВУ 0		19 Коэф. FCA ВУ Брест	
		21 Ідентифікація і країна реєстрації активного транспортного засобу на кордоні AK1352-1/8460AA-1 ВУ		22 Валюта та загальна сума за рахунком EUR 23 Курс валюти 25800.00 24 Характер угоди 33.38770000 Q11 EUR	
		25 Вид транспорту на кордоні 30 26 Вид транспорту в місці країни 30 27 Місце навантаження/розвантаження		28 Фінансові та банківські відомості ЄДРПОУ: 20953647 Акціонерний банк "Південний"	
3	8	29 Митний орган вивозу/везу UA205060 Волинська митниця		30 Місце накрощення товарів 401-013-1-1 МФО: 328209	
31 Вантажні місця та інші товари		32 Товари		33 Код товару	
		1. Плита газова побутова "GEFEST" для приготування та підігрівання їжі, яка має чотири газові конфорки, без електрогриля, нова: з газовою духовкою об'ємом 63 л - ПГ 1200-С6 К33 - 50 шт; ПГ 1200-С7 К39 - 50 шт; з газовою духовкою об'ємом 42 л - ПГ 3200-06 К43 - 50 шт; з газовою духовкою об'ємом 52 л - Див. доп.		73211110 00 0	
44 Додаткова інформація/піддані документи/сертифікати і довідки		41 Додаткові одинці виміру		42 Ціна товару	
0380 3569 0730 2533 3001 27 3004 78 m4103 1 m4104 До-77-9038-2019 Див. доп.		796/210		25800.0000 43 Код МВБ 1	
		45 Код ДУ		46 Статистична вартість	
				864214.61	
47 Нарахування платежів		48 Відстрочені платежі		49 Реквізити складу	
Вид Основна нарахування Ставка Сума сп		020 864214.61 10 % 86421.46 06 028 864214.61 20 % 172842.92 01		В ПОДРОБИЦІ РОЗРАХУНКІВ 028 172842.92 37098460 [37098460]	
		Усього:			
50 Принципал №		Підпис:		с МИТНИЙ ОРГАН ВІДПРАВЛЕННЯ	
51 Передача митної органі (і країни) транзиту		представлений Митським деп.			
52 Гарантія не дійсна для		Код		53 Митний орган (і країна) призначення	
54 Відомості Митного органу відправлення/призначення		Печатка		54 Місце і дата	
Результат: ПМК 3/400 17.09.2020 ОНП 3/400 17.09.2020				м.Хмельницький, вул. Курчатова, 63/3. Україна	
Накладення пломби		Номер		Віднос. і прізвище декларанта/представника: Козак Т.В.	
Тип				+380382701390 2818313356	
Строк доставки (дата)				edeclvmdkm@ukr.net	
Підпис:					

УКРАЇНА (форма МД-6)

Доповнення №

1

до ВМД №

UA401160/2020/027886

Товар № 1 до графи 31:
 ПГ 6100-01 0300 - 30 шт;
 ПГ 6100-01 0301 - 30 шт.
 Всього: 210 шт.
 Торговельна марка: GEFEST.
 Виробник: СП ВАТ "Брестгазоапарат".
 Див. "електронний інвойс"
 2. Місце - 210
 СТ/150
 SW/60
 3. 0

 Товар № 1 до графи 44:
 m4301 Б/Н 20.05.19
 7006 ВУUA0201005952 4303325 15.09.20

ВІДМІТКИ МИТНОГО ОРГАНУ ВІДПРАВЛЕННЯ/ПРИЗНАЧЕННЯ

Печатка

Місце і дата:

М. Хмельницький, вул. Курчатово
 63/3, Україна
 Підпис: Г. провінція декларанта/відставника

Козак Т.В.
 +380382701390 2818313356
 edeclvmdkm@ukr.net



Товариство з обмеженою відповідальністю
«Сільськогосподарське підприємство

«Мед Поділля»

Україна, 21010, м. Вінниця,
вул. Салтикова-Щедрина 131
Тел.: (0432) 662 075, 662 064
Факс: (0432) 611 032
e-mail: medpodillya@ukr.net

08.09.2020

Довідка

про впровадження результатів дисертаційної роботи

Дудорової Тетяни Юріївни

«Управління розвитком інтегрованих процесів митно-логістичного
обслуговування» подану на здобуття наукового ступеня доктора філософії
за спеціальністю 076 Підприємництво, торгівля та біржова діяльність
(07 Управління та адміністрування)

Довідка видана Дудоровій Тетяні Юріївні про те, що її методичні розробки та практичні рекомендації використані у діяльності ТОВ "СП" Мед Поділля"

Серед наукових розробок автора найбільшу значущість має запропонований методичний підхід щодо сполучення різноспрямованих інтересів учасників ЗЕД, провайдерів послуг в митних процедурах і взаємодії з митними органами при зовнішньоекономічній діяльності, для вирішення яких розроблений і запропонований механізм взаємодії суб'єктів системи митного обслуговування на основі аутсорсинга.

Запропоновано використання керованого аутсорсинга як концептуальної основи організації митно-логістичного обслуговування. Проведено порівняльний аналіз витрат підприємства на митне оформлення при повному та керованому аутсорсингу, запропонована методика переважного вибору.

Запропоновані автором результати проведеного дослідження дозволили обґрунтувати ефективність використання керованого аутсорсинга при зростанні об'ємів зовнішньоторговельної ТОВ "СП" Мед Поділля".

Директор ТОВ "СП" Мед Поділля"

Микитюк І.Г.

ЄДРПОУ 00692096, свід. платника под. № 01858413, інд. № 006920902289
р/р 26005010311382 у ПАТ «Міжнародний Інвестиційний Банк» (ЄДРПОУ 35810511)
м. Київ, МФО 380582

ПРИВАТНЕ ПІДПРИЄМСТВО
"ЛАЗУРИТ-А"

м.Вінниця, вул.Фрунзе, б.24, кв.184, Україна, тел. (0432) 61-23-47
ЗКПО 36243765, pp.lazurit@gmail.com ПАТ "МІБ" МФО 380582 р/р 26007010318156

№ 07/09 від 07.09.2020 р.

Довідка
про впровадження результатів дисертаційної роботи
Дудорової Тетяни Юріївни
«Управління розвитком інтегрованих процесів митно-логістичного обслуговування»
подану на здобуття наукового ступеня доктора філософії
за спеціальністю 076 Підприємництво, торгівля та біржова діяльність
(07 Управління та адміністрування)

Довідка видана Дудоровій Тетяні Юріївні про те, що її методичні розробки та практичні рекомендації використані у діяльності брокерського приватного підприємства "Лазурит-А".

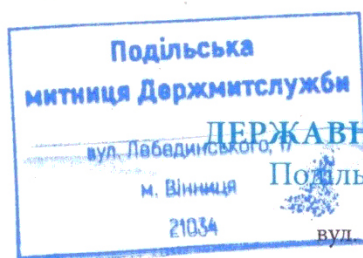
Зокрема, науково-методичний підхід щодо впровадження організації митно-логістичного обслуговування зовнішньоекономічної діяльності, особливістю якого стало системне, послідовне і взаємообумовлене виявлення ключових елементів митного обслуговування, що припускає комплексне використання багаторівневого, функціонального та витратного підходів, що дозволило виявити маловивчені аспекти митного адміністрування.

Використання запропонованих автором методичних розробок та практичних рекомендацій дозволило виявити ключові закономірності і тенденції формування ринку послуг у митній сфері, на основі проведеного ретроспективного структурно-функціонального аналізу визначені перспективи суб'єктного розвитку інтегрованих комплексних послуг в митній сфері. Доведена наявність потреби у інтегрованому операторові, який забезпечує повний супровід зовнішньоторговельної угоди і виступає провідним суб'єктом серед митної інфраструктури.

Директор ПП "Лазурит-А"



А.В. Буряченко



ДЕРЖАВНА МИТНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

Подільська митниця Держмитслужби

вул. Лебединського, 17, м.Вінниця, 21034,
тел./факс (0432) 61-82-95, 27-80-93

E-mail: pd.post@customs.gov.ua Код ЄДРПОУ 43350542

від _____ 20__ р. № _____ на № _____ від _____ 20__ р.

Довідка

про впровадження результатів дисертаційної роботи

Дудорової Тетяни Юріївни

«Управління розвитком інтегрованих процесів митно-логістичного обслуговування» подану на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 076 Підприємництво, торгівля та біржова діяльність (07 Управління та адміністрування)

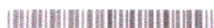
Довідка видана Дудоровій Тетяні Юріївні про те, що її методичні розробки та практичні рекомендації використані у діяльності Подільської митниці Держмитслужби.

Зокрема, науково-методичний підхід щодо впровадження інтегрованого процесу митно-логістичного обслуговування, на основі якого розроблені моделі системи митно-логістичного обслуговування ЗЕД: поліваріантна і моноцентрична, що характеризують структуру і зміст діяльності з надання послуг в митній сфері і відображають інтеграційні тенденції їх розвитку.

Використання запропонованих автором методичних розробок та практичних рекомендацій дозволило підвищити ефективність прийняття управлінського рішення, щодо впровадження інтегрованого процесу митно-логістичного обслуговування в діяльності Подільської митниці Держмитслужби.

В.о. начальника митниці

Юрій МАЦБОРА





**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ТЕХНОЛОГІЙ ТА ДИЗАЙНУ**

вул. Немировича-Данченка, 2, м. Київ, 01011, тел./факс: 280-05-12, тел. 256-84-23
E-mail: knutd@knutd.edu.ua Web: http://www.knutd.edu.ua Код ЄДРПОУ 02070890

03.09.2020 № 06-82/В65

На № _____ від _____

Довідка

про впровадження результатів дисертаційного дослідження

Результати дисертаційного дослідження, проведеного Дудоровою Тетяною Юріівною в дисертаційній роботі на тему: «Управління розвитком інтегрованих процесів митно-логістичного обслуговування», впроваджені у Київському національному університеті технологій та дизайну у навчальний процес кафедри підприємництва та бізнесу при викладанні дисциплін «Митна справа», «Логістика», «Митно-транспортні операції», а саме: уточнено категорії теорії управління процесами митно-логістичного обслуговування в контексті трансформаційних процесів економіки; методика аналізу і формування системи митно-логістичного обслуговування, яка дозволяє учасникам ЗЕД і суб'єктам комплексів послуг в митній сфері об'єднувати зусилля із вдосконалення митного адміністрування, що забезпечить зростання ефективності зовнішньоекономічної діяльності і підвищення конкурентоспроможності як підприємств, що здійснюють експортно-імпортні операції, так і національної економіки в цілому. Оригінальність основних положень дисертації полягає в авторському підході до визначення науково-методичного підходу до імплементації інтегрованого процесу митно-логістичного обслуговування, на основі якого розроблені моделі системи митно-логістичного обслуговування ЗЕД: поліваріантна і моноцентрична, що характеризують структуру і зміст діяльності з надання послуг в митній сфері і відображують інтеграційні тенденції їх розвитку.

Завідувач кафедри
підприємництва та бізнесу
д.е.н., професор

І.М. Мягих

Проректор з науково-педагогічної
діяльності (освітня діяльність)
Київського національного
університету технологій та дизайну,
д.т.н., професор

С.С. Гаркавенко

