МІНІСТЕРСТВО ФІНАНСІВ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНИЙ ПОДАТКОВИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Навчально-науковий інститут економічної безпеки та митної справи
Кафедра митної справи та товарознавства

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на тему

Оптимізація митного забезпечення взаємодії учасників глобальних ланцюгів постачання товарів

Здобувача вищої освіти 4 курсу,
групи ММБ-19-1,
спеціальності 073 «Менеджмент»
ОПП «Менеджмент митної справи»

підпис здобувача вищої освіти Пирожок Євгенія Сергіївна

Науковий керівник
науковий ступінь вчене звання

підпис керівника Мельник Олена Володимирівна, к.е.н., доц.

Гарант освітньої програми
науковий ступінь вчене звання

підпис керівника Микитенко Тетяна Владиславівна, к.е.н., доц.

Допущено до захисту за рішенням
кафедри митної справи та
товарознавства
протокол від 17.05.2023 № 14

підпис завідувача кафедри Гребельник Олександр Петрович, д.е.н., проф.

Ірпінь 2023

Реєстрація № 2 13.06.2023 О.О. Дмитренко
(дата) (підпис відповідальної особи)

Результати перевірки до захисту
(до захисту, на доопрацювання) (дата) (підпис)

Результат захисту 92 (дев'яносто два) 14.06.2023
(оцінка) (дата) (підпис)

Голова комісії: А.В. Дейнеко
(підпис) (ініціали, прізвище)

Члени комісії:

О.П. Чебаевська
(підпис) (ініціали, прізвище)

О.В. Мельник
(підпис) (ініціали, прізвище)

Т.В. Мінтенко
(підпис) (ініціали, прізвище)

БЛАНК ОЦІНЮВАННЯ КВАЛІФІКАЦІЙНОЇ РОБОТИ

Об'єкти контролю	Діапазон оцінки в балах	Фактична кількість балів	Примітки	Дата, П.І.П.: голови комісії членів комісії, секретаря, (підписи)
ОЦІНЮВАННЯ КВАЛІФІКАЦІЙНОЇ РОБОТИ КОМІСІЄЮ ПО ЗАХИСТУ				
1. Доповідь	від 0 до 10			
2. Роздатковий матеріал	від 0 до 5			
3. Знання теоретичного та практичного матеріалу, вміння відповідати на запитання	від 0 до 25			
5. Апробація (участь у конференціях)	від 0 до 10			
РАЗОМ БАЛІВ	від 0 до 50			
ЗАГАЛЬНА КІЛЬКІСТЬ БАЛІВ	від 0 до 100	92		

ПЕРЕВЕДЕННЯ ОЦІНКИ ЗА 100-БАЛЬНОЮ ШКАЛОЮ ДО НАЦІОНАЛЬНОЇ ШКАЛИ ТА ШКАЛИ ЄКТС

Оцінка за 100-бальною шкалою	Оцінка за шкалою ЄКТС	Оцінка за національною шкалою	Дата	П.І.П.: голови, членів комісії, секретаря, (підпис)
92	A	відмінно		

Правила переведення оцінок до національної шкали та шкали ЕКТС

Оцінка за 100-бальною шкалою	Оцінка за шкалою ЄКТС	Оцінка за національною шкалою
90-100	A	5 (відмінно)
80-89	B	4 (добре)
70-79	C	
60-69	Б	3 (задовільно)
50-59	E	
35-49	ЄХ	2 (незадовільно)

МІНІСТЕРСТВО ФІНАНСІВ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНИЙ ПОДАТКОВИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Навчально-науковий інститут економічної безпеки та митної справи
Кафедра митної справи та товарознавства

ЗАТВЕРДЖУЮ
Завідувач кафедри митної справи та товарознавства
_____О. П. Гребельник
01.03.2023

Завдання на кваліфікаційну роботу (проєкт)
здобувачу вищої освіти
Пирожок Євгенії Сергіївни
(прізвище, ім'я, по батькові)

1. Тема випускної кваліфікаційної роботи
Оптимізація митного забезпечення взаємодії учасників глобальних ланцюгів постачання товарів
Затверджена наказом ректора від «07» 10 2022 № 4
2. Строк здачі закінченої роботи 12.05.2023
3. Цільова установка та вихідні дані до роботи
Мета роботи полягає в аналізі та обґрунтуванні шляхів оптимізації процесу митного забезпечення взаємодії учасників глобальних ланцюгів постачання.
Об'єкт дослідження є процес митного забезпечення процесу постачання.
Предмет дослідження є організаційні аспекти митного забезпечення взаємодії учасників глобальних ланцюгів постачання.
4. Перелік графічного матеріалу містить 9 таблиць, 9 рисунків, 1 додаток.
Зміст випускної кваліфікаційної роботи (перелік питань за кожним розділом)

У першому розділі розглянути сутність структури глобальних ланцюгів постачання, а саме такі питання: особливості взаємодії учасників глобальних ланцюгів постачання товарів та напрями митного забезпечення взаємодії учасників глобальних ланцюгів постачання товарів

У другому розділі дослідити практику митного забезпечення взаємодії учасників глобальних ланцюгів постачання в Україні. Розглянути такі питання: аналіз сучасного стану взаємодії учасників глобальних ланцюгів постачання в Україні; оцінка недоліків митного забезпечення взаємодії учасників глобальних ланцюгів постачання під час війни; SWOT-аналіз перспективних напрямків розвитку митного регулювання відносин у ланцюгах постачання товарів.

У третьому розділі запропонувати шляхи оптимізації митн
забезпечення взаємодії учасників глобальних ланцюгів постачання, а са
оцінка ефекту від впровадження нових технологій на митниці України.

5. Календарний план виконання роботи

№ п/п	Назва етапів випускної кваліфікаційної (дипломної) роботи	Строк виконання етапів роботи	
		За планом	Фактичні
1.	Вибір теми, вивчення літературних джере постановка проблеми та складання плану роботи	01.09.2022	01.09.2022
2.	Вибір та вивчення навчальної, наукової та методичної літератури за темою	02.10.2022	02.10.2022
3.	Видача завдання науковим керівником	08.02.2023	08.02.2023
4.	Підготовка першого розділу роботи та подання її керівнику	10.02.2023	10.02.2023
5.	Підготовка другого розділу роботи та подання її керівнику	10.03.2023	10.03.2023
6.	Підготовка третього розділу роботи та подання її керівнику	10.04.2023	10.04.2023
7.	Доопрацювання роботи з урахуванням зауважень керівника	10.05.2023	10.05.2023
8.	Подання роботи для перевірки на наявніст Плагіату	11.05.2023	11.05.2023
9.	Попередній захист роботи	12.05.2023	12.05.2023
10.	Отримання відгуку керівника роботи	06.06.2023	06.06.2023
11.	Отримання зовнішньої рецензії	09.06.2023	09.06.2023
12.	Допуск роботи зав. кафедрою до захисту	09.06.2023	09.06.2023
13.	Захист роботи	15.06-16.06.2023	16.06.2023

6. Дата видачі завдання «08» лютого 2023

7. Керівник кваліфікаційної роботи _____ Мельник О.В.
(підпис) (прізвище, ініціали)

8. Гарант освітньо-професійної програми _____ Микитенко Т.В.
(підпис) (прізвище, ініціали)

9. Завдання до виконання отримав _____ Пирожок Є.С.
здобувач вищої освіти (підпис) (прізвище, ініціали)

Відгук наукового керівника кваліфікаційної роботи (проєкту)

Пирожок Євгенії Сергіївни на тему „Оптимізація митного забезпечення взаємодії учасників мобільних замовлень постачання товарів"

Кваліфікаційна робота присвячена вивченню та вирішенню надзвичайно актуальних у сучасних умовах питань. Робота характеризується послідовністю змісту, логічністю оформлювання завдань, які вирішуються відповідно до поставленої мети дослідження. План кваліфікаційної роботи відображає сутність проблеми, її складність та новизну дослідження. Питання, поставлені в плані, розкриті достатньо повно. Робота оформлена з дотриманням встановлених вимог. Кваліфікаційна робота рекомендується до захисту на ДЕК з позитивною оцінкою.

Науковий керівник кваліфікаційної роботи (проєкту)

(підпис) 13.06.2023 (дата)

Висновок кафедри про кваліфікаційну роботу (проєкт)

Кваліфікаційна робота (проєкт) здобувача вищої освіти

Пирожок Євгенії Сергіївни

(прізвище, ініціали)

після попереднього захисту розглянута на засіданні кафедри, протокол від «17» 05 2023 № 14 допущена/не допущена до захисту на екзаменаційній комісії.

Завідувач кафедри (підпис) Пребельник О.П. (прізвище, ініціали)

РЕЦЕНЗІЯ

на кваліфікаційну роботу (проєкт)

здобувача вищої освіти Державного податкового університету

Пирожок Євгенії Сергіївни

(прізвище, ім'я, по батькові)

Оптимізація митного забезпечення взаємодії учасників глобальних ланцюгів постачання товарів.

(назва теми)

Актуальність теми Актуальність теми полягає в необхідності подальшого розвитку міжнародних торгових відносин, де важливу роль відіграє митний контроль, як частина економічної політики країни.

Наукова новизна Новизна полягає в результатах дослідження (нові результати) отриманих при комплексному дослідженні процесу митного забезпечення взаємодії учасників глобальних ланцюгів постачання в Україні

Якість проведеного аналізу проблеми, текстового та табличного матеріалу В роботі проведено дослідження в достатньому обсязі, розглянутий стан проблеми, запропоновані відповідні шляхи оптимізації митного забезпечення. Робота оформлена грамотно, державною мовою, табличний і графічний матеріал оформлений дуже якісно.

Обґрунтованість пропозицій і висновків та їх практична цінність у роботі підприємства установи, організації, МФУ України

Висновки і пропозиції, що зроблено в роботі є цілком справедливі і обґрунтовані відповідно до виконаних в роботі досліджень. В висновках показано шляхи вирішення проблем, для покращення ефективності системи митного забезпечення взаємодії.

Наявність недоліків На думку рецензента, в роботі непогано було б навести досвід проблем митного забезпечення в європейських країнах з розвиненою економікою і міжнародною торгівельною діяльністю.

Загальний висновок і оцінка роботи Вказані недоліки не впливають на якість роботи. Рівень наукової новизни та важливість отриманих результатів дозволяє оцінити роботу на "відмінно"

Рецензент д.е.н., професор кафедри Економіка і фінанси Тамаєнцева С.О.

(науковий ступінь, вчене звання, посада, місце роботи)

(підпис, М.П.) (ініціали, прізвище)

«09» лютого 2023 р.

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ * ОДЕСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ МОРСЬКИЙ УНІВЕРСИТЕТ * 01127777 * ВІДДІЛ КАДРІВ

Підпис Тамаєнцевої С.О. засвідчую:
Начальник ВК Ольга РЯБОШАПКО

ННІ економічної безпеки та митної справи

Кафедра митної справи та товарознавства

ДОВІДКА

про перевірку кваліфікаційної (дипломної) роботи на академічний плагіат

П. І. Б. автора роботи

Пирожок Євгенія Сергіївна

Курс/група _____ММБ-19-1_____

Тема кваліфікаційної роботи

Оптимізація митного забезпечення взаємодії учасників глобальних ланцюгів постачання товарів

П. І. Б. наукового керівника

Мельник Олена Володимирівна

Дата захисту: 14.06.2023

За результатом перевірки оригінальний текст у роботі становить 81,80%. Відсоток схожості (складається з правомірних запозичень – посилання, цитування; і неправомірних запозичень – пояснення щодо відсотку тексту, який не є оригінальним (н/д, стаття або інші роботи автора, які є у базі, але вони не зазначені в літературних джерелах) 18,20%, цитат 0,85%.

Відповідальна особа за перевірку на кафедрі М. Іщук

АНОТАЦІЯ

Оптимізація митного забезпечення взаємодії учасників глобальних ланцюгів постачання товарів

Мета дослідження полягає в аналізі та обґрунтуванні шляхів оптимізації процесу митного забезпечення взаємодії учасників глобальних ланцюгів постачання.

Відповідно до зазначеної мети в рамках даного дослідження визначено наступні завдання: описати напрями митного забезпечення взаємодії учасників глобальних ланцюгів постачання товарів; проаналізувати сучасний стан взаємодії учасників глобальних ланцюгів постачання в Україні; оцінити недоліки митного забезпечення взаємодії учасників глобальних ланцюгів постачання під час війни; провести SWOT-аналіз перспективних напрямків розвитку митного регулювання відносин у ланцюгах постачання товарів; обґрунтувати напрями оптимізації митного забезпечення взаємодії учасників глобальних ланцюгів постачання.

Предмет дослідження є організаційні аспекти митного забезпечення взаємодії учасників глобальних ланцюгів постачання.

Об’єктом дослідження є митне забезпечення взаємодії учасників глобальних ланцюгів постачання товарів.

За результатами дослідження сформульовані пропозиції з питань шляхів вдосконалення механізмів, які поліпшать процес взаємодії митного забезпечення та учасниками глобальних ланцюгів постачання.

Одержані результати можуть бути використані у діяльності контролюючих митних органів.

Кваліфікаційна робота містить 60 сторінок, 9 таблиць, 9 рисунків, список використаних джерел з 41 найменувань, 1 додаток.

Ключові слова: ланцюг постачання, митне забезпечення.

Рік виконання дипломної роботи 2023.

Рік захисту роботи 2023.

ANNOTATION

Optimizing customs enforcement of the interaction of participants in global supply chains

The purpose of the study is to analyze and justify ways to optimize the process of customs enforcement of the interaction of participants in global supply chains.

In accordance with the specified goal, the following tasks are defined within the framework of this study: to describe the directions of customs enforcement of the interaction of participants in global supply chains of goods; to analyze the current state of interaction of participants of global supply chains in Ukraine; assess the shortcomings of customs enforcement of the interaction of participants in global supply chains during war; conduct a SWOT analysis of promising directions for the development of customs regulation of relations in supply chains; justify directions for optimizing the customs support of the interaction of participants in global supply chains.

The subject of the study is the organizational aspects of customs enforcement of the interaction of participants in global supply chains.

The object of the study is the customs support of the interaction of the participants of the global supply chains of goods.

Based on the results of the study, proposals were formulated on ways to improve mechanisms that will improve the process of interaction between customs enforcement and participants in global supply chains.

The obtained results can be used in the activity of controlling customs authorities.

The qualification work contains 60 pages, 9 tables, 9 figures, a list of used sources with 41 titles, 1 appendix.

Keywords: supply chain, customs security.

The year of completion of the thesis is 2023.

The year of job protection is 2023.

ЗМІСТ

ВСТУП 10
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ МИТНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВЗАЄМОДІЇ УЧАСНИКІВ ГЛОБАЛЬНИХ ЛАНЦЮГІВ ПОСТАЧАННЯ ... 13
1.1.Сутність та визначення структури глобальних ланцюгів постачання 13
1.2. Напрями митного забезпечення та особливості взаємодії учасників глобальних ланцюгів постачання товарів 15
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ПРАКТИКИМИТНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВЗАЄМОДІЇ УЧАСНИКІВ ГЛОБАЛЬНИХ ЛАНЦЮГІВ ПОСТАЧАННЯ В УКРАЇНІ 25
2.1.Аналіз сучасного стану взаємодії учасників глобальних ланцюгів постачання в Україні 25
2.2. Оцінка недоліків митного забезпечення взаємодії учасників глобальних ланцюгів постачання під час війни 40
2.3.SWOT-аналіз перспективних напрямків розвитку митного регулювання відносин у ланцюгах постачання товарів 44
РОЗДІЛ 3. ШЛЯХИ ОПТИМІЗАЦІЇ МИТНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВЗАЄМОДІЇ УЧАСНИКІВ ГЛОБАЛЬНИХ ЛАНЦЮГІВ ПОСТАЧАННЯ ... 47
3.1. Напрями оптимізації митного забезпечення взаємодії учасників глобальних ланцюгів постачання 47
3.2. Оцінка ефекту від впровадження нових технологій на митниці України 51
ВИСНОВКИ ТА РЕКОМЕНДАЦІЇ 57
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ 59
ДОДАТКИ 64

ВСТУП

Актуальність теми. В даний час можна з упевненістю сказати, що ринок перетворився в єдине глобальне поле конкуренції, зі значним ступенем невизначеності, високими темпами зростання і зростаючими вимогами до рівня цін, якості та обслуговування клієнтів. В умовах постійно зростаючої конкуренції і мінливого ринку залежності і відносини між компонентами субринків стають все більш і більш важливі.

Національні ланцюги поставок обмежені територією однієї держави. Всі ланки такого ланцюга поставок знаходяться в межах однієї країни, включаючи постачальників і споживачів. Глобальні ланцюги поставок не обмежені рамками однієї держави, різні ланки такого ланцюга можуть перебувати на території однієї і більше країн.

Специфіка митного регулювання взаємодії учасників глобальних ланцюгів постачання пов’язана із застосуванням норм митного контролю. Митний контроль здійснюється щодо товарів, транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон; осіб, що переміщують ці товари і транспортні засоби через митний кордон; документів, надання яких передбачено при проведенні митних операцій.

Головну роль у процесі регулювання митного забезпечення взаємодії учасників глобальних ланцюгів постачання відіграє митна служба, при цьому одним з інструментів її діяльності є регулювання зовнішньоторговельних відносин за допомогою митного контролю, що проводиться державними митними органами, а митні відносини, будучи інструментом, надають значущий вплив на розвиток міжнародних торгових відносин між країнами. Отже, митний контроль являється головною частиною економічної політики країни та залежить від загальних цілей її економічного розвитку. Зазначене обумовило актуальність даної теми дослідження.

В Україні на сьогодні недостатньо специфічних досліджень з питань митного забезпечення взаємодії учасників глобальних ланцюгів постачання, проте ряд вчених так чи інакше торкаються цієї теми. Зокрема, питання митного контролю піднімалися такими вченими, як І. Бережнюк, Т. Іванов, К. Кондратенко, А. Павлов, П. Пашко, М. Романов, І. Стефанюк, Л. Савченко,С. Терещенко.

Метою даної роботи є аналіз та обґрунтування шляхів оптимізації процесу митного забезпечення взаємодії учасників глобальних ланцюгів постачання. Для досягнення поставленої мети необхідно вирішити наступні **завдання**:

1. Вивчити сутність та структуру глобальних ланцюгів постачання.
2. Описати напрями митного забезпечення взаємодії учасників глобальних ланцюгів постачання товарів.
3. Проаналізувати сучасний стан взаємодії учасників глобальних ланцюгів постачання в Україні.
4. Оцінити недоліки митного забезпечення взаємодії учасників глобальних ланцюгів постачання під час війни.
5. Провести SWOT-аналіз перспективних напрямків розвитку митного регулювання відносин у ланцюгах постачання товарів.
6. Обґрунтувати напрями оптимізації митного забезпечення взаємодії учасників глобальних ланцюгів постачання.

Об’єктом дослідження є митне забезпечення взаємодії учасників глобальних ланцюгів постачання товарів.

Предметом дослідження є організаційні аспекти митного забезпечення взаємодії учасників глобальних ланцюгів постачання.

Методи дослідження. Методологічну основу дослідження становить комплекс заходів наукового пізнання, серед яких аналіз, синтез, системний підхід,статистичний і порівняльно-правовий методи.

Інформаційною базою дослідження являються Податковий кодекс України, Митний кодекс України, інформаційні джерела Міністерства

фінансів України, наукові дослідження і публікації українських та зарубіжних вчених з питань проведення митного контролю, матеріали науково-практичних конференцій, монографії, електронні ресурси світової мережі Internet.

Науково-практична значимість одержаних результатів. Новизна дослідження полягає в комплексному розгляді процесу митного забезпечення взаємодії учасників глобальних ланцюгів постачання:

– досліджені теоретичні засади митного забезпечення взаємодії учасників глобальних ланцюгів постачання;

– розглянуті напрями митного забезпечення взаємодії учасників глобальних ланцюгів постачання товарів;

– проведений аналіз практики митного забезпечення взаємодії учасників глобальних ланцюгів постачання в Україні;

– запропоновані шляхи оптимізації митного забезпечення взаємодії учасників глобальних ланцюгів постачання;

– проведена оцінка ефекту від впровадження нових технологій на митниці України.

Структура та обсяг роботи. Дана робота складається з вступу, трьох розділів, які поділяються на підрозділи, висновків, списку використаних джерел і додатків. Загальний обсяг роботи становить 61 сторінка. Робота містить 9 таблиць, 9 рисунків, 1 додаток. Список використаних джерел налічує 41 найменування.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ МИТНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВЗАЄМОДІЇ УЧАСНИКІВ ГЛОБАЛЬНИХ ЛАНЦЮГІВ ПОСТАЧАННЯ

1.1.Сутність та визначення структури глобальних ланцюгів постачання

Інтерес до логістики та управління ланцюгами поставок не знижується вже досить давно. Безперервність і своєчасність поставки товарів дозволяє постачальникам скоротити витрати, заощадити час і надати якісну послугу споживачеві.

Сучасна наука пропонує безліч різних визначень поняття Supply Chain Management (SCM) – «управління ланцюгами поставок», при цьому розкид думок дуже широкий і залежить від країни, логістичної школи (напряму) і конкретного дослідника. На сьогоднішній день немає консенсусу щодо змісту концепції «управління ланцюгами поставок», вона постійно уточнюється і змінюється [5]. Синтетичне визначення ланцюга поставок, засноване на синтезі думки більшості вітчизняних вчених і фахівців (Божанова В. Ю., Крикавський Є. В., Чухрай Н., Гірна О.) може бути наступним: «ланцюг поставок – три або більше економічних одиниці (організації або особи), безпосередньо залучені у зовнішні і внутрішні потоки продуктів, послуги, фінанси та / або інформація від джерела до споживача» [2, 11, 27]. Визначення ланцюга поставок, засноване на узагальненні формулювань зарубіжних авторів, може звучати наступним чином (Drobot E. V., Klevleeva A. R., Afonin P. N.): «ланцюг поставок – це три або більше економічних одиниць (організації або особи), які безпосередньо беруть участь у зовнішніх і внутрішніх потоках продукції, послуг, фінансів та/або інформації від джерела до споживача» [32].

Поняття SCM (Supply Chain Management), або УЦП (управління ланцюгом поставок), широко використовується в промислово розвинених

країнах з кінця 90-х років XX століття. Разом з тим до теперішнього часу серед фахівців з логістики немає єдиної думки з приводу його досить повного визначення. Хтось розглядає SCM з точки зору інтеграції функціональних логістик, інші вважають SCM концепцією управління дистрибутивної логістикою, а багато, в тому числі і автори, мають на увазі під SCM впровадження сучасних інформаційних платформ і методів управління ланцюгом поставок з позиції фокусного підприємства.

Визначення ланцюга поставок, засноване на узагальненні формулювань зарубіжних авторів, може звучати наступним чином: «ланцюг поставок – це три або більше економічних одиниць (організації або особи), які безпосередньо беруть участь у зовнішніх і внутрішніх потоках продукції, послуг, фінансів та/або інформації від джерела до споживача».

Ланцюг поставок як процес складається з декількох ланок. У ньому бере участь кілька суб'єктів. Ланцюг поставок включає в себе кілька логістичних операцій і починається з надходження матеріалів в організацію для виробництва будь-яких товарів, а закінчується реалізацією кінцевого товару споживачеві. При цьому в ланцюзі поставок може бути кілька постачальників і споживачів. У такому ланцюзі кожен споживач є постачальником для наступного споживача до тих пір, поки готовий продукт не надійде до кінцевого користувача.

Ланцюг поставок являє собою безліч ланок, пов'язаних насамперед матеріальним потоком, в неї зазвичай входять кілька логістичних організацій, хоча це може бути і одна вертикально інтегрована компанія. Ланцюг поставок починається з придбання сировини, готових матеріалів і комплектуючих виробів у постачальників, але не завжди закінчується продажем готових товарів і послуг клієнту. Сучасна ланцюг поставок також включає в себе такі функціонали, як післяпродажний сервіс, реверсивну і утилізаційну логістику.

Існує певний перелік завдань, що вирішуються в процесі управління ланцюгами поставок:

1) вивчаються питання підвищення ступеня стратегічної важливості логістики;

2) виконуються глобальні операції і підвищується рівень міжнародної конкуренції;

3) відбувається інтеграція суб'єктів господарювання і видів діяльності;

4) змінюються вимоги до управління логістикою при виконанні нових типових операцій;

5) вдосконалюються комунікації;

6) виявляються нові вимоги до електронної комерції;

7) підвищується увага до якості продукції і обслуговуванню споживачів;

8) вирішуються проблеми екологічного характеру.

В даний час управління ланцюгами поставок як концепція SCM є одним з ефективних способів збільшення прибутку і частки ринку і активно впроваджується в економіці промислово розвинених країн. Багато великих компаній впроваджують принципи управління ланцюгами поставок як нову бізнес-ідеологію.

Впровадження та розвиток стратегічних переваг логістики як за кордоном, так і в нашій країні сприяє створенню національних координаційних органів, таких як Європейська логістична асоціація(Європейська логістична асоціація – ELA), а консультації професіоналів з управління ланцюгами поставок (рада з управління ланцюгами поставок (Професіонали – CSCMP).

1.2.Напрями митного забезпечення та особливості взаємодії учасників глобальних ланцюгів постачання товарів

Міжнародний ланцюг поставок товарів відноситься до зовнішньоекономічної діяльності і, відповідно, до міжнародної логістики, яка

представляє процес планування,реалізації та контролю потоків товарів інформації між окремими державами.

По об'єктно-суб'єктному складу міжнародні ланцюги поставок поділяються на глобальні та транскордонні. Глобальний ланцюг – це продукт дії корпоративних правил для побудови міжнародного ланцюга поставок [20]. Транскордонний ланцюг поставок – організаційно, технологічно та економічно обумовлена сукупність постачальників, виробників і споживачів товарів і послуг, які функціонують на території двох і більше країн, а товарні і супутні їм потоки не стандартизовані [1].Їх відмінності представлені в табл. 1.1..

Таблиця 1.1

Відмінності між глобальними та транскордонними міжнародними ланцюгами поставок

	Глобальний ланцюг	Транскордонний ланцюг
Суб'єкти	Постачальники, виробники і споживачі товарів і послуг, які об'єднані управляючою компанією, єдиним закупівельним і розподільчим центрами, та які управляються віртуальним системним інтегратором	Постачальники, виробники і споживачі товарів і послуг, які знаходяться на територіях різних країн
Об'єкти	Товарні і супутні їм потоки, сформовані за корпоративними стандартами глобальної компанії	Товарні і супутні їм потоки, сформовані автономно

Джерело: сформовано автором за [1, 9, 20]

В якості основної конкурентної переваги глобальних ланцюгів перед транскордонними є стандартизація потоків. За ступенем охоплення митних територій міжнародна ланцюг поставки товарів може бути двох видів:

– на єдиній митній території двох і більше держав (наприклад, на території Європейського союзу);

– на різних митних територіях різних держав (наприклад, Україна, Китай і ЄС).

Грамотно організовані міжнародні ланцюги поставок дають суб'єктам зовнішньоекономічної діяльності ряд конкурентних переваг. При цьому слід

враховувати фактори,які впливають на формування міжнародних ланцюгів поставок. До них відносяться: глобалізація,технологія, попит, макроекономіка, політична ситуація у світі. Всі ці фактори обумовлюють нестабільність і непередбачуваність аж до повної невизначеності в конкретному часовому інтервалі середовища. Це, в свою чергу, призводить до виникнення різного роду ризиків, з якими стикаються учасники економічних відносин. Необхідність оптимізації витрат в ланцюгах поставок, виключення непередбачених фінансових втрат вимагає розуміння і передбачення можливих ризиків.

Будь-яке підприємство промисловості, торгівлі або сфери послуг для забезпечення своєї діяльності утворює цілісну структуру, що включає крім постачальників і споживачів велике число контрагентів – посередників. До логістичних посередників відносяться фірми, які надають відповідні послуги центральної (фокусної) компанії (ФК) ланцюга поставок: експедитори, перевізники, склади, термінали, митні брокери, страхові компанії, агенти, і т. п..

Крім того, в цьому просторі функціонують і інституційні контрагенти – митні служби, органи контролю, нагляду та ліцензування (санітарна інспекція, ветеринарна та карантинна служби, податкові інспекції тощо). Є також і такі посередники, як банки, компанії інформаційного сервісу, рекламні компанії і т.п. в залежності від кількості ланок ланцюга поставок, розрізняють три рівня складності.

Прямий ланцюг поставок складається з трьох учасників: Постачальника, фокусної компанії (промислової або торгової фірми) і покупця (споживача), що беруть участь у виробництві та просуванні потоків: продукції, послуг, фінансів та інформації. При цьому, як правило, фокусна компанія визначає структуру ланцюга поставок і управління взаємовідносинами з контрагентами по бізнесу.

Розширений ланцюг поставок включає додатково постачальників і споживачів другого рівня (рис 1.1).



Рис. 1.1. Розширений ланцюг поставок

Джерело: розроблено автором на основі [21]

Максимальний ланцюг поставок складається з ФК і всіх її контрагентів (аж до постачальників вихідної сировини і природних ресурсів), що визначають ресурси фокусної компанії – на вході, і мережі розподілу – аж до кінцевих (індивідуальних) споживачів, а також логістичних, інституційних та інших посередників (рис. 1.2.).

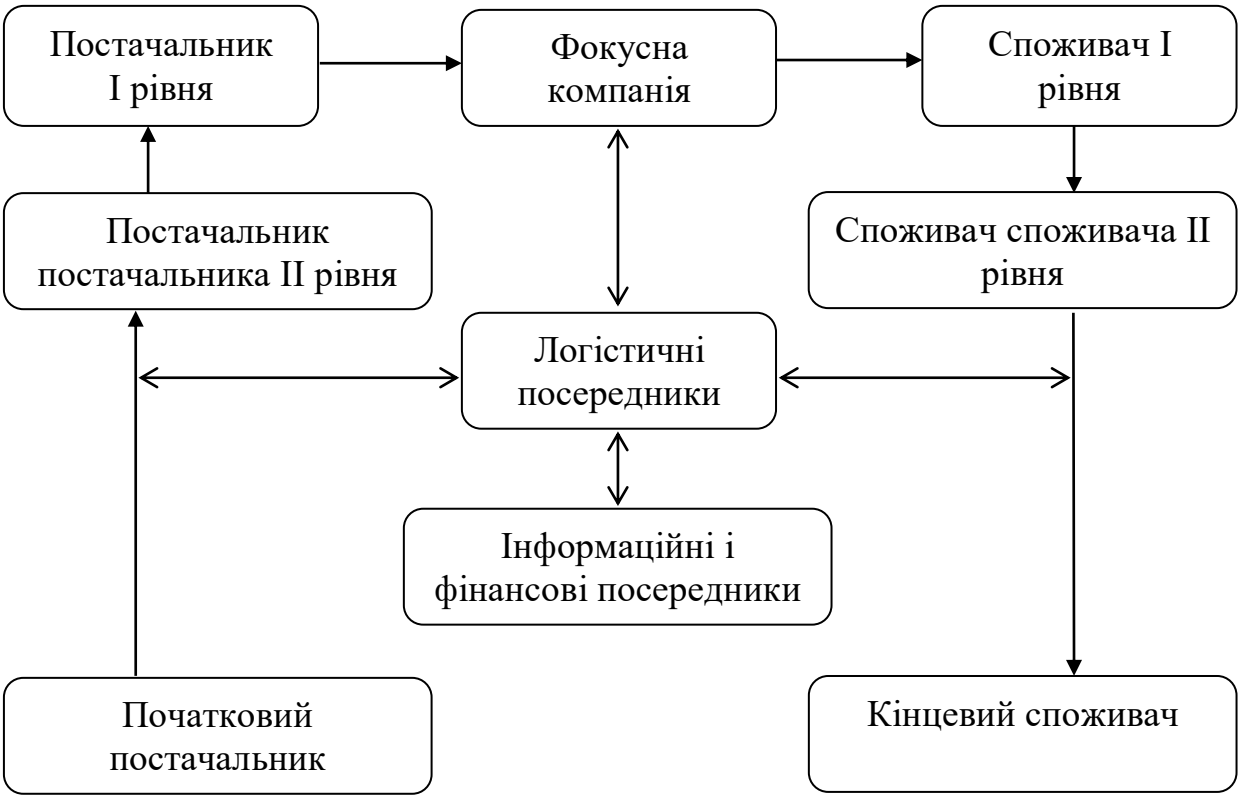


Рис. 1.2. Узагальнений вид максимального ланцюга поставок

Джерело: розроблено авторомна основі[21]

За своєю суттю ланцюги поставок – це впорядковані послідовності постачальників і споживачів, причому кожен споживач також є постачальником, і так триває до тих пір, поки готовий продукт не надійде до кінцевого користувача. Тому можна говорити про «мережеву структуру ланцюгів поставок», в якій кожна компанія (організація або окремий структурний підрозділ) повставляють один одному продукцію або послуги, додаючи певну споживчу вартість до товару.

Зовнішньоекономічна діяльність держави завжди нерозривно пов'язана з митною діяльністю та митною політикою, оскільки причиною виникнення зовнішньоекономічної діяльності є наявність міждержавних економічних (торговельних) зв'язків як об'єкта державного впливу та контролю. Цей факт зумовлює переважання економічного характеру функцій митної політики.

Хоча порядок переміщення товарів через митний кордон – це вираження певної митної політики держави, проте організація безпосереднього здійснення митної справи, а також охоронна діяльність можуть бути розглянуті як елементи, що забезпечують життєздатність і результативність установлених митних правил.

До цієї ж функції належать забезпечення однозначного застосування норм законодавства, створення умов декларативного, документального, оглядового забезпечення для проведення належного митного контролю й митного оформлення, забезпечення системами зв'язку, технічними засобами контролю, оптимізація системи митних органів тощо.

Важливий адміністративний складник цієї функції – забезпечення митних органів висококваліфікованими кадрами як одним із основних ресурсів, необхідних для митної безпеки держави, багаторівневого безперервного їх навчання, підвищення соціальної захищеності митників. Відносно самостійні напрями цієї функції – науково-дослідний і освітній.

Отже, в період перебування товарів під так званим митним контролем, працівники митної служби зобов'язані використовувати заходи для забезпечення виконання діючого законодавства. Дані заходи гарантують

збереження вантажів та транспортних засобів, сприяють дотриманню в незмінному стані основних якісних та кількісних характеристик товарів, та запобігають здійсненню будь-яких незаконних дій по відношенню до об’єктів, які переміщуються та знаходяться під митним контролем.

Згідно ст. 336 Митного Кодексу України, митний контроль здійснюється безпосередньо посадовими особами митних органів шляхом:

1) перевірки документів та відомостей, які відповідно до статті 335цього Кодексу надаються митним органам під час переміщення товарів, транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України;

2) митного огляду (огляду та переоглядутоварів, транспортних засобів комерційного призначення, огляду та переогляду ручної поклажі та багажу, особистого огляду громадян);

3) обліку товарів, транспортних засобів комерційного призначення, щ опереміщуються через митний кордон України;

4) усного опитування громадян та посадових осіб підприємств;

5) огляду територій та приміщень складів тимчасового зберігання, митних складів, вільних митних зон, магазинів безмитної торгівлі та інших місць, де знаходяться товари, транспортні засоби комерційного призначення, що підлягають митному контролю, чи провадиться діяльність, контроль за якою відповідно до цього Кодексу та інших законів України покладено на митні органи;

6) перевірки обліку товарів, що переміщуються через митний кордон України та/або перебувають під митним контролем;

7) проведення документальних перевірок дотримання вимог законодавстваУкраїни з питань митної справи, у тому числі своєчасності, достовірності, повноти нарахування та сплати митних платежів;

8) направлення запитів до інших державних органів, установ та організацій, уповноважених органів іноземних держав для встановлення автентичності документів, поданих митному органу;

9) пост-митний контроль [14].

Різні форми торговельно-економічної інтеграції зумовлюють різні підходи до організації митного забезпечення в глобальних ланцюгах поставок. Митне регулювання в глобальних ланцюгах поставок може здійснюватися в трьох варіантах: при відсутності торговельно-економічної інтеграції, в умовах функціонування в зоні вільної торгівлі,в умовах функціонування на єдиній митній території Митного союзу [11].

При проектуванні та управлінні глобальними ланцюгами поставок враховується необхідність перетину товарних потоків не тільки державних, а й митних кордонів з дотриманням норм митного регулювання. Митне забезпечення взаємодії учасників глобальних ланцюгів постачання товарів – це правове регулювання відносин, пов'язаних з переміщенням товарів через митний кордон; їх перевезенням по єдиній митній території під митним контролем; тимчасовим зберіганням; митним декларуванням; випуском і використанням відповідно до митних процедур; проведенням митного контролю; сплатою митних платежів, а також владних відносин між митними органами та особами, що реалізуютьі розпорядження зазначеними товарами.

Діяльність митних органів регламентується як внутрішнім, так і зовнішнім митним законодавством.

Специфіка митного забезпечення в глобальних ланцюгах поставок пов'язана із застосуванням норм митного контролю до товарних і супутніх потоків. Митний контроль являє собою сукупність заходів, спрямованих на забезпечення дотримання норм митного законодавства всіма учасниками зовнішньоекономічної діяльності на основі системи управління ризиками.

Митний контроль здійснюється щодо товарів і транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон; осіб, що переміщують ці товари і транспортні засоби через митний кордон; документів, надання яких передбачено при проведенні митних операцій.

Норми митного контролю застосовуються щодо перерахованих категорій як у разі їх переміщення через державні та митні кордони

(глобальні ланцюги поставок, спроектовані на різних митних територіях), так і в разі їх переміщення тільки через державні кордони в межах єдиної митної території (глобальні ланцюги поставок, спроектовані в межах єдиної митної території). Різниця буде полягати тільки в необхідності застосування або незастосування тих чи інших норм митного контролю [29].

У разі якщо глобальні ланцюги поставок спроектовані в межах єдиної митної території, митний контроль носить спрощений характер: товари не оглядаються,перевіряється наявність необхідних супровідних документів, декларування товарів і транспортних засобів не здійснюється.

У разі якщо глобальні ланцюги поставок спроектовані на різних митних територіях, здійснюється повний митний контроль: товари оглядаються в пунктах пропуску через митний кордон, перевіряється наявність всіх необхідних супровідних документів, здійснюється декларування товарів і транспортних засобів відповідно із заявленою митною процедурою [7].

Найбільш часто зустрічаються ситуації, коли одна частина ланок глобального ланцюга поставок спроектована і функціонує в межах єдиної митної території, а інша частина – на різних митних територіях.

Багато компаній розміщують виробництво і збутову мережу в межах єдиної митної території (наприклад, виробництво здійснюється на території України, а збут – в Україні і країнах ЄС). При цьому, щоб забезпечити необхідний рівень якості сировини і матеріалів, а також високий рівень логістичного сервісу при їх поставках, закупівлі здійснюються у постачальників з усього світу. У цьому випадку закупівельна діяльність глобального ланцюга поставок здійснюється на різних митних територіях, а збутова діяльність – в межах єдиної митної території.

Можливість проведення митного контролю забезпечується створенням зони митного контролю – зони, де знаходяться товари, транспортні засоби та документи, що містять відомості про них, у тому числі в електронній формі. Зонами митного контролю є місця переміщення товарів через митний кордон,

території складів тимчасового зберігання, митних складів та інші спеціально облаштовані місця [15].

При ввезенні товарів на митну територію вони вважаються такими, що перебувають під митним контролем до моменту їх випуску відповідно до заявленої митної процедури, тобто після закінчення процесу митного декларування та сплати в повному обсязі нарахованих митних платежів. До цього моменту зберігання і переміщення таких товарів може здійснюватися тільки під митним контролем.

Торговельно-економічна інтеграція являє собою процес міждержавної інтеграції з метою зміцнення і розвитку торговельних відносин на базі міждержавних угод без втрати державного суверенітету.

Виділяють два варіанти розвитку торговельно-економічної інтеграції:

– зону вільної торгівлі, при якій торгово-економічна інтеграція проявляється у наданні митно-тарифних преференцій у взаємній торгівлі держав учасниць зони вільної торгівлі;

– Митний союз, при якому торгово-економічна інтеграція проявляється не тільки в наданні митно-тарифних преференцій у взаємній торгівлі, але і в реалізованій єдиній торговельній політиці щодо третіх країн, що базується на введенні єдиного митного тарифу для імпортованих з третіх країн товарів [22].

В умовах відсутності торговельно-економічної інтеграції, норми митного регулювання здійснюється повною мірою: проводиться митний контроль товарів, їх декларування зі сплатою митних платежів, тимчасовим зберіганням і транспортуванням під митним контролем, а також застосовуються норми нетарифного регулювання. У зоні вільної торгівлі здійснюється спрощене митне регулювання: товари не володіють митами. Торгово-економічні відносини у межах митного союзу дозволяють мінімізувати застосування норм митного регулювання: при перетині державних кордонів всередині єдиної митної території перевіряється

наявність необхідних документів; супроводжуючих вантаж, реалізуючи, таким чином, правоохоронну функцію митного регулювання

Отже, в умовах відсутності торговельно-економічної інтеграції необхідне дотримання всіх митних формальностей. Це відбивається на тимчасових і фінансових витратах учасників глобальних ланцюгів поставок і в кінцевому підсумку позначається на ціні готової продукції.

РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ПРАКТИКИМИТНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВЗАЄМОДІЇ УЧАСНИКІВ ГЛОБАЛЬНИХ ЛАНЦЮГІВ ПОСТАЧАННЯ В УКРАЇНІ

2.1.Аналіз сучасного стану взаємодії учасників глобальних ланцюгів постачання в Україні

Багато компаній розміщують виробництво і збутову мережу в межах єдиної митної території (наприклад, виробництво здійснюється на території України, а збут – в Україні і країнах ЄС). При цьому, щоб забезпечити необхідний рівень якості сировини і матеріалів, а також високий рівень логістичного сервісу при їх поставках, закупівлі здійснюються у постачальників з усього світу. У цьому випадку закупівельна діяльність глобального ланцюга поставок здійснюється на різних митних територіях, а збутова діяльність – в межах єдиної митної території.

Можливість проведення митного контролю забезпечується створенням зони митного контролю – зони, де знаходяться товари, транспортні засоби та документи, що містять відомості про них, у тому числі в електронній формі. Зонами митного контролю є місця переміщення товарів через митний кордон, території складів тимчасового зберігання, митних складів та інші спеціально облаштовані місця [15].

При ввезенні товарів на митну територію вони вважаються такими, що перебувають під митним контролем до моменту їх випуску відповідно до заявленої митної процедури, тобто після закінчення процесу митного декларування та сплати в повному обсязі нарахованих митних платежів. До цього моменту зберігання і переміщення таких товарів може здійснюватися тільки під митним контролем.

Торговельно-економічна інтеграція являє собою процес міждержавної інтеграції з метою зміцнення і розвитку торговельних відносин на базі міждержавних угод без втрати державного суверенітету.

Виділяють два варіанти розвитку торговельно-економічної інтеграції:

– зону вільної торгівлі, при якій торгово-економічна інтеграція проявляється у наданні митно-тарифних преференцій у взаємній торгівлі держав учасниць зони вільної торгівлі;

– Митний союз, при якому торгово-економічна інтеграція проявляється не тільки в наданні митно-тарифних преференцій у взаємній торгівлі, але і в реалізованій єдиній торговельній політиці щодо третіх країн, що базується на введенні єдиного митного тарифу для імпортованих з третіх країн товарів [22].

В умовах відсутності торговельно-економічної інтеграції, норми митного регулювання здійснюється повною мірою: проводиться митний контроль товарів, їх декларування зі сплатою митних платежів, тимчасовим зберіганням і транспортуванням під митним контролем, а також застосовуються норми нетарифного регулювання. У зоні вільної торгівлі здійснюється спрощене митне регулювання: товари не володіють митами. Торгово-економічні відносини у межах митного союзу дозволяють мінімізувати застосування норм митного регулювання: при перетині державних кордонів всередині єдиної митної території перевіряється наявність необхідних документів; супроводжуючих вантаж, реалізуючи, таким чином, правоохоронну функцію митного регулювання.

Для оцінки розвитку логістичної системи різних країн та їх порівняння фахівцями Світового банку був розроблений індекс ефективності логістичної системи (Logistics Performanse Index– LPI), значення якого розраховуються з періодичністю один раз на два роки, починаючи з 2007 р. Ефективність логістичної діяльності держави фахівці Світового банку оцінюють на основі опитування міжнародних, національних або регіональних логістичних операторів, транспортно-експедиторських компаній, складських операторів, виробників продукції, дистриб'юторів та інших учасників зовнішньоекономічної діяльності [32].

В 2014р. рейтинг визначався на основі індивідуальних оцінок майже 1000 експертів приватних компаній з 8 країн, що торгують з Україною.

Індекс ефективності логістики сформований за результатами електронного опитування з подальшим агрегуванням і ранжуванням отриманих даних. Індекс LPI складається з шести компонентів, що оцінюються за 5-бальною шкалою. Такими компонентами є:

- якість і компетентність логістичних послуг;
- ефективність митного та прикордонного оформлення;
- простота організації міжнародних поставок товарів;
- дотримання термінів поставок вантажів;
- якість торговельної та транспортної інфраструктури;
- відстеження проходження вантажів [35].

Заслуговує на увагу той факт, що в оцінці Світового банку не відображені в повній мірі особливості окремих країн, наприклад, наявність виходу до моря, площа території і т.д. Дана оцінка в більшій мірі доповнює, але не замінює всебічні дослідження в логістиці, дозволяє визначити країни з випереджаючим розвитком логістики, і висока оцінка не обов'язково означає рівномірно високі показники ефективності логістики. Крім того, у багатьох країнах немає національної статистики з логістики, тому достовірно оцінити якість і структуру логістичних послуг не зовсім можливо. Таким чином, індекс LPI може служити орієнтиром, але його не слід вважати повноцінним діагностичним інструментом.

За глобальним рейтингом логістичної ефективності заLPI 2023 Україна займає 79 місце (рис. 2.1).

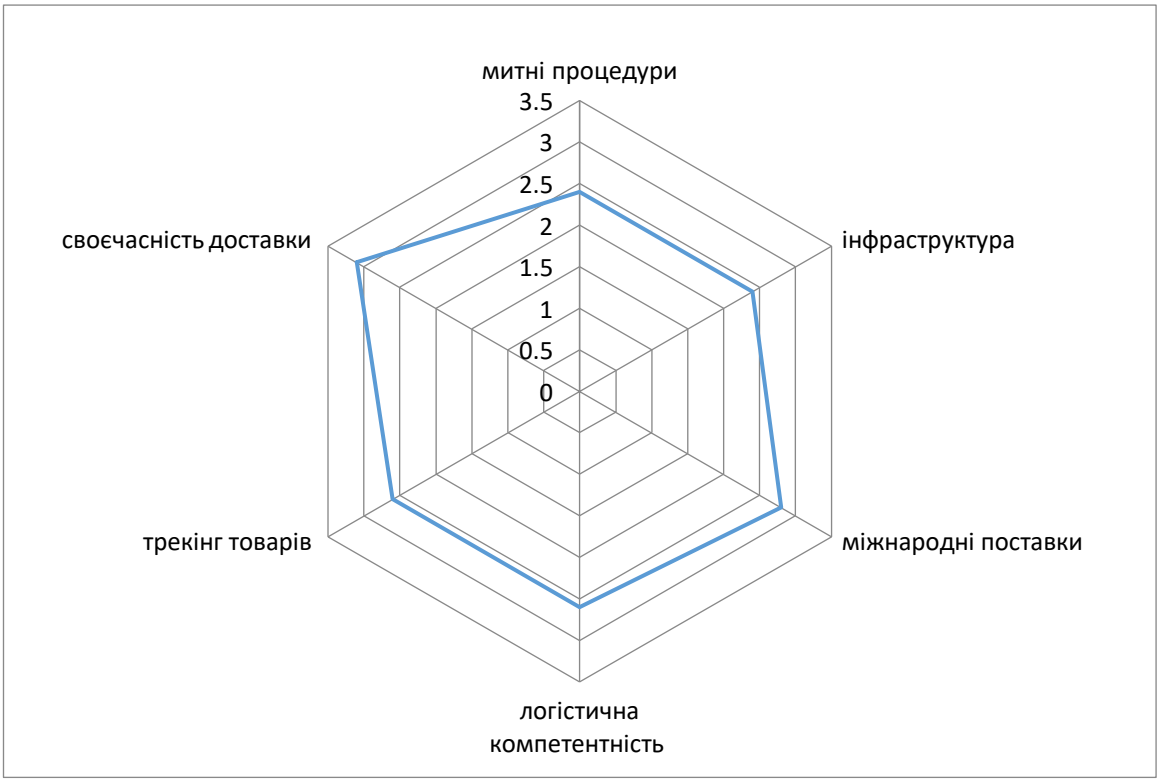


Рис. 2.1. Показники рейтингу України за LPI 2023

Джерело: розроблено автором на базі [33]

Із 139 країн Україна в 2023 році зайняла 79 місце. Україна набрала такі бали:

- митні процедури – 2,4
- інфраструктура – 2,4
- міжнародні поставки – 2,8
- логістична компетентність – 2,6
- трекінг товарів – 2,6
- своєчасність доставки – 3,1.

Загальний рейтинг у 2023 році становить 2,7 бали. Лідером рейтингу став Сінгапур із балом 4,3.

Найбільшими логістичними провайдерами в Україні є(дані станом на початок 2022 р.):

– за обсягами замовлень на кур'єрську доставку: Нова Пошта (52%), Укрпошта (34%), Міст Експрес (4,5%);

– за загальною площею складських приміщень: Kuehne+Nagel (110 тис. кв.м.), Zammler (77 тис. кв.м.), Raben (70 тис. кв.м.), EkolLogistics (61 тис. кв.м.), FM Logistic (60 тис. кв.м.), UVK (45 тис. кв.м.), Логістик Плюс (27 тис. кв.м.), Нова Пошта (23 тис. кв.м.);

– на ринку пасажирських авіаперевезень: 17 вітчизняних авіапідприємств, лідером є авіакомпанія «Міжнародні авіалінії України», «АзурЕйр Україна», «Скайап», «Роза вітрів», «Буковина» (топ-5, 97% від загальних обсягів пасажирських перевезень). Перевезення вантажів та пошти: 19 вітчизняних авіакомпаній, лідери: АТП ДП «Антонов», авіакомпанії «Міжнародні авіалінії України», «ЗетАвіа», «МаксімусЕірлайнс» та «Южмашавіа» (82% загальних обсягів перевезень вантажів та пошти) [12].

Логістична діяльність в Україні здійснюється за допомогою транспортної інфраструктури:

1. Залізничний транспорт. Експлуатаційна протяжність шляхів: 19790 км., локомотиви: 3,9 тис. одиниць, вантажні вагони: 65,4 тис. одиниць. Показник щільності залізничних колій: 35,8 км. доріг/1 км^2. Монополія АТ «Укрзалізниця».

2. Морські порти: Білгород-Дністровський (UABGD), Бердянський (UAERD), Ізмаїльський (UAIZM), Чорноморськ (UAILK), Маріупольський (UAMPW), Миколаївський (UANLV), Одеський (UAODS), Ольвія (UAOCT), Ренійський (UARNI), Скадовський (UASKD), Усть-Дунайськ (UAUDY), Херсонський (UAKHE), Південний (UAYUZ). Частка державних стивідорних компаній – морських торговельних портів у загальному обсязі перевалки вантажів становила 29% у 2018 році.

3. Авіаційний транспорт. 7 основних аеропортів: ДП «Міжнародний Аеропорт Бориспіль» (≈50% вантажів повітряного транспорту, 48 тис. тон), решта вантажів припадає на: ДП «Міжнародний Аеропорт Львів» ім. Данила Галицького (не має власного вантажного терміналу), КП «Міжнародний Аеропорт Одеса», ТОВ «Ньюсистемс АМ» (Міжнародний аеропорт Харків), КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя», ТОВ «Міжнародний аеропорт Дніпропетровськ», КП «Міжнародний Аеропорт Київ (Жуляни)».

Доставка вантажів через українські аеропорти (2018 р.): близько 99 тис. тон (переважно імпорт, доставка з Amazon, AliExpress та ін.). Перспективний розвиток – КП «Білоцерківський вантажний авіаційний комплекс».

4. Автомобільний транспорт. 2022 р. – перевезено 134398,22 тис. т. вантажів, в т.ч. у міжнародному сполученні – 7277,22 тис. т. Автомобільна транспортна система України налічує більше 9,2 млн. транспортних засобів, з них ≈ 1,3 млн. вантажних автомобілів [7].

Узагальнена характеристика основних логістичних процесів у ланцюгах постачання представлена у табл. 2.1.

Таблиця 2.1

Логістичні бізнес-процеси у ланцюгах постачання

Процес	Виконавець	Зміст процесу	Результат процесу
Приймання вантажів	Оператор відділення	Отримання інформації про вантаж, місце доставки та одержувача, відправника, особливості оплати, оптимальний час доставки. Оцінка об'ємної ваги вантажу, визначення вартості перевезення	Вантаж прийнято, інформація щодо вантажу внесена в інформаційну систему, оформлена ТТН
Передача вантажу в зону зберігання та очікування комплектації	Працівник складу відділення	Переміщення вантажу з зони приймання та оформлення в зону зберігання та очікування комплектації (за необхідності – застосування складської техніки)	Вантаж розташовано у зоні зберігання відповідно до черги на відправлення
Комплектування вантажів на відправлення	Комплекту-вальник	Комплектування вантажів у транспортний засіб із врахуванням вимог «ощадливого виробництва» та вимог щодо збереження вантажів під час транспортування	Вантаж укомплектовано в транспортний засіб
Транспортування вантажів	Водій-експедитор	Перевезення вантажу транспортними засобами компанії або перевізниками-підрядниками	Вантаж транспортується до місця призначення (склад компанії або клієнту напряму)
Розвантаження та зберігання вантажів у відділенні логістичної компанії	Працівник складу	Розвантаження вантажів із транспортного засобу та розміщення на складі відділення компанії відповідно до умов зберігання	Вантаж розвантажено та розміщено на складі у відділенні компанії
Видача вантажу отримувачу	Оператор відділення	Видача клієнту вантажу із врахуванням додаткових вимог вантажовідправника (післяплата, тощо)	Вантаж отримано клієнтом

Джерело: складено автором за [4, 25]

Реалізація бізнес-процесів у ланцюгах постачання характеризується специфічними особливостями в технології, організації та управлінні і має загальну технологічну основу (рис. 2.2).

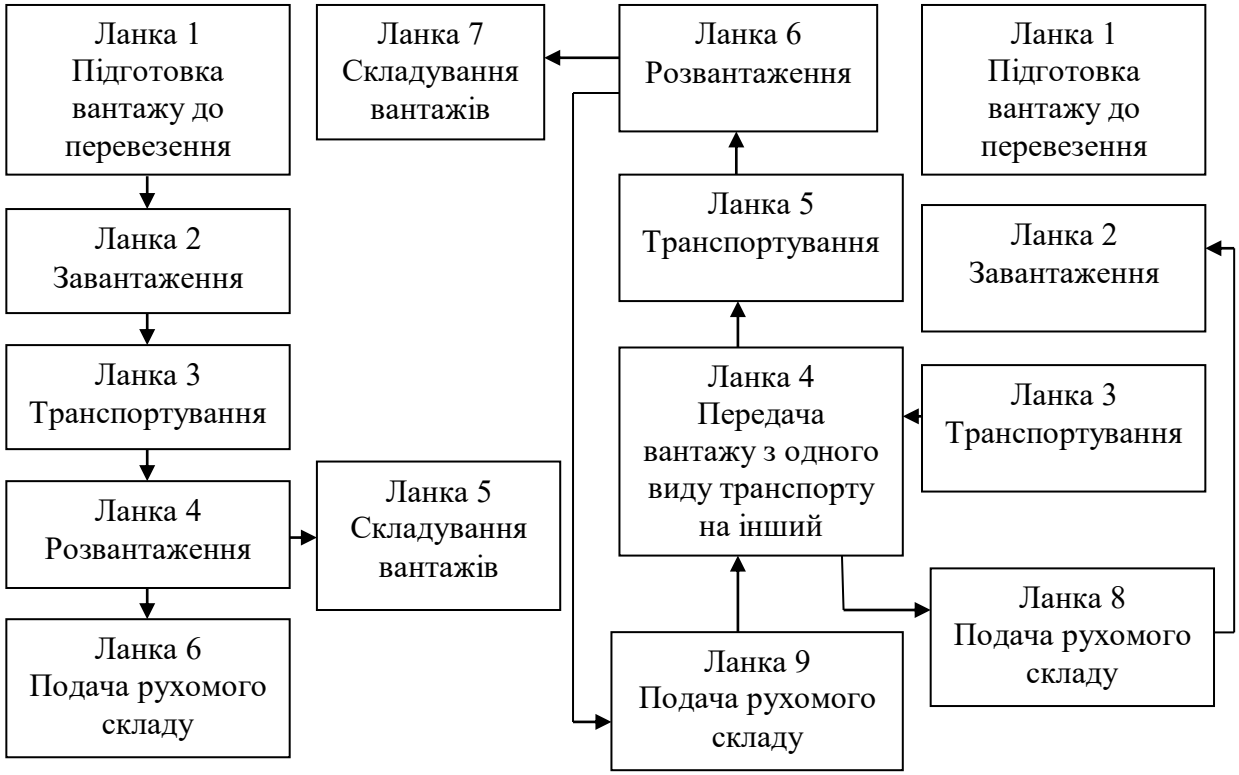


Рис. 2.2. Технологічна схема доставки товарів у ланцюгах постачання

Джерело: розроблено автором на базі [24]

Операційну систему доставки товарів на підприємство-замовник представимо на рис. 2.3.

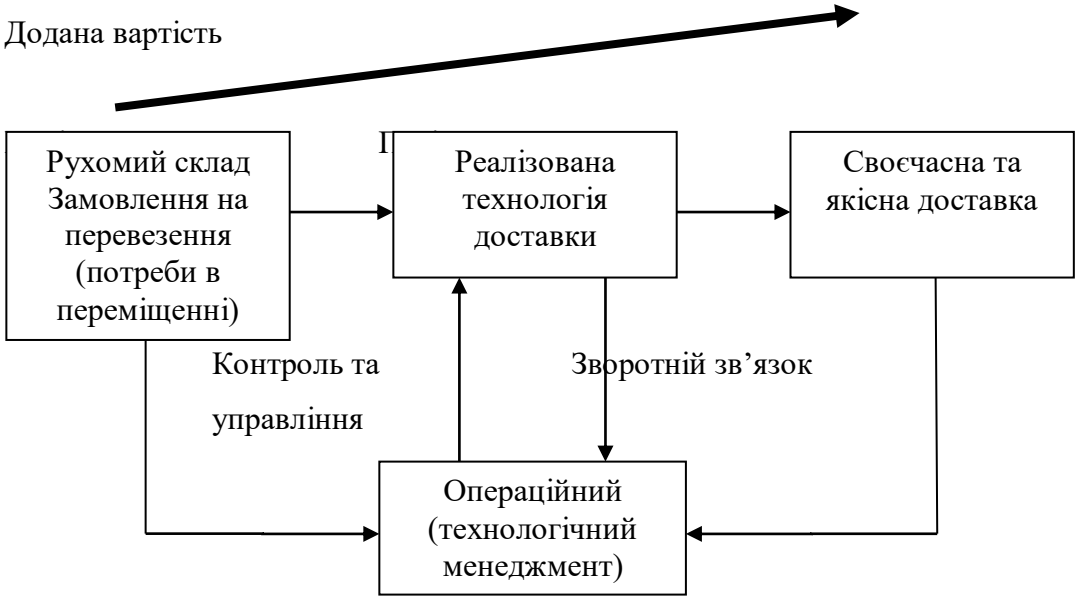


Рис. 2.3. Операційна схема доставки товарів у ланцюгах постачання

Джерело: розроблено автором на базі [14]

На вході такої системи мають наявність певної кількості та видів транспортних засобів, а також замовлення (попит) на товари. Вихід із системи – це своєчасна доставка товарів у місце призначення. В даній системі як трансформаційні процеси виступають дії щодо перетворення входу у вихід, тобто своєчасна якісна доставка товарів із найменшими витратами.

Оновлений ланцюжок створення вартості для основних категорій клієнтів у ланцюгах постачання представлено на рис. 2.4.



Рис. 2.4. Ланцюжок створення цінностей для клієнта за умов постачання

Джерело: розроблено автором

Далі розглянемо стан функціонування глобальних ланцюгів постачання під час воєнного стану в нашій країні. За офіційними даними Міністерства економіки України у зв'язку з агресією росії лише у березні 2022 року експорт українських товарів скоротився вдвічі, імпорт – більше ніж утричі, порівняно із даними за лютий 2022 року.

Митний контроль здійснюється щодо товарів і транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон; осіб, що переміщують ці товари і транспортні засоби через митний кордон; документів, надання яких передбачено при проведенні митних операцій.

Норми митного контролю застосовуються щодо перерахованих категорій як у разі їх переміщення через державні та митні кордони (глобальні ланцюги поставок, спроектовані на різних митних територіях), так і в разі їх переміщення тільки через державні кордони в межах єдиної митної території (глобальні ланцюги поставок, спроектовані в межах єдиної митної території). Різниця буде полягати тільки в необхідності застосування або незастосування тих чи інших норм митного контролю[29].

У разі якщо глобальні ланцюги поставок спроектовані в межах єдиної митної території, митний контроль носить спрощений характер: товари не оглядаються,перевіряється наявність необхідних супровідних документів, декларування товарів і транспортних засобів не здійснюється.

У разі якщо глобальні ланцюги поставок спроектовані на різних митних територіях, здійснюється повний митний контроль: товари оглядаються в пунктах пропуску через митний кордон, перевіряється наявність всіх необхідних супровідних документів, здійснюється декларування товарів і транспортних засобів відповідно із заявленою митною процедурою [6].

Найбільш часто зустрічаються ситуації, коли одна частина ланок глобального ланцюга поставок спроектована і функціонує в межах єдиної митної території, а інша частина – на різних митних територіях.

Відповідно до положень ст. 9 Закону України «Про зовнішньоекономічну діяльність» Верховна Рада України є вищим органом, який здійснює державне регулювання зовнішньоекономічної діяльності, і саме до її повноважень належить прийняття рішень щодо застосування заходів у відповідь на дискримінаційні та/або недружні дії інших держав шляхом встановлення повного/часткового ембарго на торгівлю, скасування

РНР або пільгового спеціального режиму. У той же час, статтею 29 Закону про ЗЕД також передбачено, що у разі якщо дискримінаційні та/або недружні дії щодо України застосовуються державою, визнаною ВРУ державою-агресором та/або державою-окупантом, заходи у відповідь можуть застосовуватися за рішенням Кабінету Міністрів України за спрощеною процедурою.

24 лютого, відразу після нападу росії, Державна митна служба України опублікувала коротке зведення щодо припинення роботи окремих митних пунктів пропуску на кордоні з росією та білоруссю. Надалі було опубліковано Розпорядження КМУ № 188-р від 26 лютого 2022 року, згідно з яким перелік пунктів пропуску через державний кордон та пунктів контролю були офіційно тимчасово закриті (переважно мова про ті пункти, які знаходяться на кордоні з росією та білоруссю або у безпосередній близькості від районів, де проводяться активні бойові дії). Отже, митне оформлення товарів із росії та білорусі фактично припинено.

Вже зараз до імпорту товарів з росії не застосовуються запроваджені урядом правила щодо спрощеного порядку митного оформлення. Щодо білорусі – то цей виняток щодо білоруських товарів не діє, оскільки ВРУ не визнала білорусь державою-агресором.

Додатково, 7 квітня 2022 року Прем’єр-міністр України Денис Шмигаль анонсував запровадження Україною ембарго на торгівлю товарами з рф (очевидно, йтиметься про повну заборону імпорту російських товарів, оскільки часткове ембарго запроваджено Україною вже зараз). Тому незабаром можемо очікувати на відповідне рішення Уряду.

Аналіз динаміки рівня показників експорту в Україні під час війни виконаємо за допомогою даних географічної структури зовнішньою торгівлі з країнами ЄС (табл. 2.2).

Таблиця 2.2

Динаміка рівня показників експорту в Україні у 2021-2022 рр.

Рік	2021 р.	10 місяців 2022 р.	Зміни (2022 р. до 2021 р.)	
Країна			тис. дол. США	%
1	2	3	4	5
Усього	20750742	17933714	-2817027	86,42
Австрія	598319,5	579946,5	-18373	96,93
Бельгія	680704,4	560880,3	-119824	82,40
Болгарія	482168,2	511494,7	29326,5	106,08
Греція	274211,5	178811	-95400,5	65,21
Данія	25468,7	216856,1	191387,4	851,46
Естонія	139859,9	109713	-30146,9	78,44
Ірландія	153235,2	94389,9	-58845,3	61,60
Іспанія	1500801	1249808	-250994	83,28
Італія	2418875	1928443	-490432	79,72
Кіпр	43043,5	31818,2	-11225,3	73,92
Латвія	300080,9	229392	-70688,9	76,44
Литва	410798,4	431501,6	20703,2	105,04
Люксембург	20179	17415	-2764	86,30
Мальта	41427,2	8851,3	-32575,9	21,37
Нідерланди	184824,7	1802813	1617988	975,42
Німеччина	2383003	2071079	-311924	86,91
Польща	3295847	3273271	-22576	99,32
Португалія	282174,2	234020,6	-48153,6	82,93
Румунія	1005591	1080844	75252,7	107,48
Словаччина	709620,1	446703,2	-262917	62,95
Словенія	38945,3	40279,7	1334,4	103,43
Угорщина	1562809	1264281	-298528	80,90
Фінляндія	46178,7	54534,1	8355,4	118,09
Франція	596505,8	592527,1	-3978,7	99,33
Хорватія	37197,4	29587,5	-7609,9	79,54
Чехія	920901,6	826260,7	-94640,9	89,72
Швеція	77068,7	72524,9	-4543,8	94,10

Джерело: розроблено автором [6, 21]

На основі отриманих даних у табл. 2.2 бачимо, що обсяги експорту України за 10 місяців 2022 році зменшилися порівняно з 2021 роком на 2817027 тис. Дол. США, або на 13,58%. Дані зміни відбулися за рахунок зменшення експорту з наступними країнами: Австрія, Бельгія, Греція, Естонія, Ірландія, Іспанія, Італія, Кіпр, Латвія, Люксембург,

Мальта,Німеччина, Польща, Португалія, Словаччина, Угорщина, Франція, Хорватія, Чехія та Швеція.

Зарубіжні країни і міжнародні організації з початку війни в Україні надали Києву допомогу на загальну суму понад $150,8 млрд. Майже третина – $48,5 млрд – пішла на українські військові потреби. Таким чином, загальний обсяг західної допомоги Україні з початку війни в 2,7 рази перевищив її бюджет на 2022 рік ($55,5 млрд). А тільки військова допомога Києву становить $51,1 млрд. Ця сума враховує як військову, так і фінансову допомогу, а також витрати на підтримку біженців.

Згідно з даними проекту Кільського інституту світової економіки, до 3 жовтня загальна підтримка від США досягла понад $50 млрд, Європа надала €29 млрд, а решта країн світу ще близько €12 млрд в основному за рахунок гуманітарної допомоги.

Найбільш порівняно з розмірами своїх економік в Україну вкладалися Латвія, Естонія та Польща – до 0,9% ВВП. Незважаючи на непомітну частку у загальному бюджеті, для Прибалтики суми виявилися суттєвими. США у цьому списку лідирують із великим відривом, на другому місці знаходиться Великобританія.

Загалом Україні допомогли вже 40 країн, включаючи Індію та Китай, які надали кілька пакетів гуманітарної допомоги.

За даними Мінфіну, у березні 2021 року сума зросла в гривневому еквіваленті на 102 млрд гривень (на 3,7%), а в доларовому еквіваленті на 3,49 млрд доларів (на 3,7%).

Станом на 31 березня 2022 року зовнішній борг України склав 1,73 трлн грн або $59,2 млрд, внутрішній борг – 1,1 трлн грн або $37,61 млрд.

Державний борг України становив 2,5 трлн грн або $86,28 млрд. Гарантований державою борг України становив 307,84 млрдгрн або $8,83 млрд.

Нагадаємо, дефіцит зведеного платіжного балансу України у березні становив $58 млн, тоді як у березні 2021-го – $713 млн. Про це свідчать дані

Національного банку. Згідно з ними, профіцит поточного рахунку платіжного балансу у березні становив $1,4 млрд, тоді як у березні 2021 року був дефіцит $790 млн.

Основними факторами, що визначають попит на комплексні транспортно-логістичні послуги, є динаміка світової економіки і міжнародного товарообміну, глобалізація вантажопотоків і ускладнення схем доставки, потреби в оптимізації витрат, пов'язаних з перевезенням, зберіганням і дистрибуцією товарів.

У 2021-2022 рр. траєкторія розвитку світового ринку транспортно-логістичних послуг визначалася уповільненням темпів зростання світової економіки і торгівлі. Зниження зовнішнього попиту, викликаного рецесією в зоні євро, серйозно стримувало зростання експорту енергетичних і сировинних товарів, а також готових промислових виробів з країн, що розвиваються, включаючи Україну. У середньостроковій перспективі економічна кон'юнктура залишатиметься нестабільною.

Згідно з даними Державного комітету статистики України в 2022 році транспортними підприємствами було перевезено 1948 млн. тонн вантажів, що на 10% більше, ніж у попередньому році. Вантажообіг склав 426400млн.т/км і зріс на 1,8% (рис. 2.5).

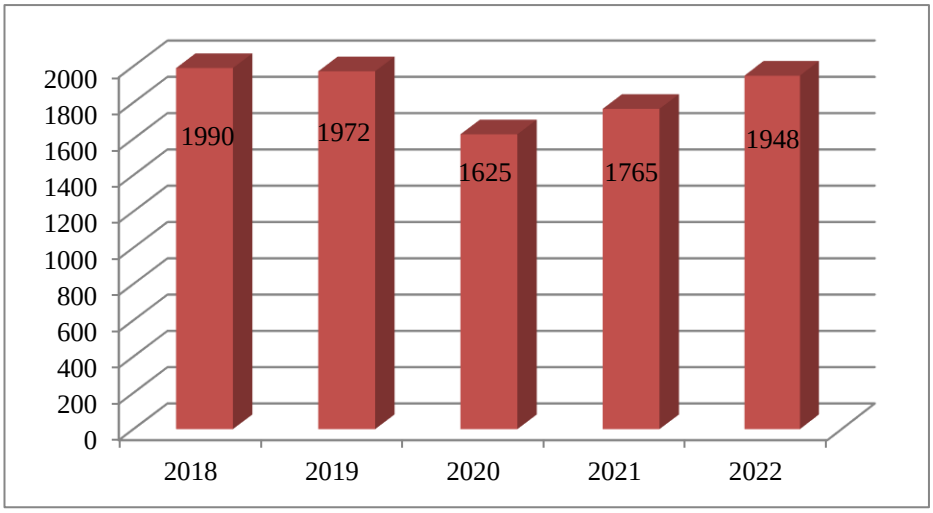


Рис. 2.5. Обсяг перевезення вантажів всіма видами транспорту в Україні за 2018-2022 рр., в млн. тонн

Джерело: розроблено автором

За 2022 р. підприємствами транспорту перевезено 757,6 млн. т вантажів, що становило 98,1% від обсягу перевезень вантажів у 2021 р. (табл. 2.3)

Таблиця 2.3

Обсяг перевезення вантажів в Україні за 2021-2022 рр.

Вид транспорту	Перевезено вантажів			Вантажооборот		
	млн. т	Питома вага,%	У % до 2021 р.	млн. т/км	Питома вага, %	У % до 2021 р.
Всього	757,6	100,0	98,1	379045,0	100,0	
у тому числі						96,1
залізничним	441,8	58,32	96,6	224017,8	59,10	94,2
автомобільним	183,5	24,22	103,0	40487,2	10,68	103,2
водним	6,3	0,83	81,0	4615,2	1,22	86,7
трубопровідним	125,9	16,62	98,1	109651,8	28,93	98,2
авіаційним	0,1	0,01	80,8	273,0	0,07	75,2

Джерело: розроблено автором

Для забезпечення роботи господарства країни всі види транспорту повинні бути взаємопов’язані та працювати злагоджено при транспортуванні вантажів.

За 8 місяців 2022 року залізниці України перевезли 286,304 млн. тонн вантажів, що менше, ніж за аналогічний період минулого року на 17,838 млн. тонн, або на 5,9%. Через падіння обсягів перевезення вантажів залізниці України недоотримали 2,6 млрд. грн. доходних надходжень, порівняно з аналогічним періодом минулого року.

Таблиця 2.4

Обсяг перевезення вантажів в Україні за 2021-2022 рр.

Найменування показників	Січень-серпень 2021 рік	Січень-серпень 2022 рік	% до 2021 р.
Перевезено, млн. тонн	304,142	286,304	93,2
Транзит	28,75	22,45	78,1
Імпорт	23,04	22,65	98,3
Експорт	92,87	92,57	99,7
Внутрішні	159,48	148,64	93,2

Джерело: розроблено автором на основі [1, 5, 19]

Обсяги перевезення зменшились у всіх видах сполучення: у внутрішньому – на 10840,6 тис. тонн або на 6,8%, транзитному – на 6306,6 тис. тонн або на 21,9%, імпортному – на 388,6 тис. тонн або на 1,7% та експортному – на 302,4 тис. тонн або на 0,3%.

За 8 місяців 2022 року обсяги транзитних вантажів склали 22446,7 тис. тонн, що на 6306,6 тис. тонн або 21,9% менше, ніж за 8 місяців 2012 року.

У структурі транзитних перевезень вантажів перше місце посідає нафта і нафтопродукти – 28,5%; друге місце посіли перевезення руди залізної та марганцевої – 24,3%; третє посідає кам'яне вугілля – 15,1%; на четвертому місці – хімміндобрива (8,2%); п'яте місце посіли хімікати – 7,5%; шосте місце за чорними металами – 6,1%.

Однією з найбільш обговорюваних сьогодні тем, крім економічної кризи, безумовно, стає тема продовольчої безпеки в цілому, і великих міст, зокрема.

На жаль, до теперішнього часу сільгосппродукція на наших ринках коштує необґрунтовано дорого: продовольчий міст між селом і містом зайнятий армією посередників. Поки продукти проходять від виробників до реалізаторів, ціни на них виростають на 100 і більше відсотків.

Важливим є організація інфраструктурних проектів, що дозволять диверсифікувати постачання і зберігання продуктів харчування з нульовими втратами товарних якостей.

Для переробки, зберігання, доставки продуктів потрібно будувати сучасні контейнерні та вантажопереробні термінали, а також логістичні центри, призначені для зберігання і переробки продуктів.

Зростання споживчого ринку України призводить до швидкого розвитку компаній з їх обслуговування. Однак відсутність повноцінного ринку логістичних послуг є стримуючим чинником зростання місцевих компаній і приходу на ринок міжнародних корпорацій. Проблема відсутності на ринку компаній, здатних задовольнити логістичні потреби клієнтів, стала досить актуальною.

Перебуваючи в центрі Європи, Україна володіє значним транзитним потенціалом, надаючи азіатським країнам географічно безальтернативний наземний транспортну зв'язок з Європою. Коридори дозволяють значно скоротити відстань у сполученні Схід-Захід і терміни доставки вантажів.

Для створення сприятливих умов розвитку транзитного потенціалу країни і шляху, що проходить по території України, необхідно формування сучасної логістичної інфраструктури в основних транзитних точках.

2.2. Оцінка недоліків митного забезпечення взаємодії учасників глобальних ланцюгів постачання під час війни

Інституційні перетворення у митній сфері, які відбуваються в умовах модернізації економіки України як відповідь на виклики глобалізації та цифровізації в усьому світі, вимагають злагодженої роботи митних органів та підвищення ефективності митного контролю у всіх його формах. З огляду на зазначене, діяльність митних органів, які реалізують його на практиці, має відповідати вимогам сучасності. Це зумовлено також тим, що забезпечуючи понад 40% щорічних грошових надходжень до бюджету, митні органи працюють в умовах за яких більше третини товарно-грошових потоків у сфері зовнішньої торгівлі перебуває в тіні, а внутрішній ринок оптово-роздрібної торгівлі залежить від тіньового імпорту, який негативно відбивається на законності та прозорості їхньої діяльності.

Проведені трансформації у митній сфері мали як свої позитивні, так і негативні ефекти. У 2020 р. Україна покращила свої позиції у міжнародному рейтингу простоти ведення бізнесу, зайнявши 64 місце, тоді як у 2019 р. 71 місце [6]. Однак, субіндекс «міжнародна торгівля» не змінився, залишившись на позиції 74. Покращення позицій у 2018 р. відзначено і за таким індексом, як індекс ефективності логістики, а саме з 80 місця у 2016 р. на 69 у 2018 р. Проте, зниження відмічено за його субіндексом «інфраструктура» з 84 у 2016 р. до 119 у 2018 р. та «дотримання термінів постачання товарів» з 54 до 56

відповідно. Не зважаючи на покращення загальних позицій за рейтингом простоти ведення бізнесу та рейтингом ефективності логістики, їхні субіндекси доводять необхідність подальших змін у митній сфері. Це пояснюється необхідністю вдосконалення інфраструктури та дотримання термінів постачання товарів, високими витратами часу на оформлення та подання документів через відсутність міжвідомчої співпраці державних контролюючих органів у процесі документообігу.

Побудуємо лінії тренду для визначення обсягів експорту в Україні на 2023-2024 рр. на рис. 2.5 та занесемо їх значення у табл. 2.5.

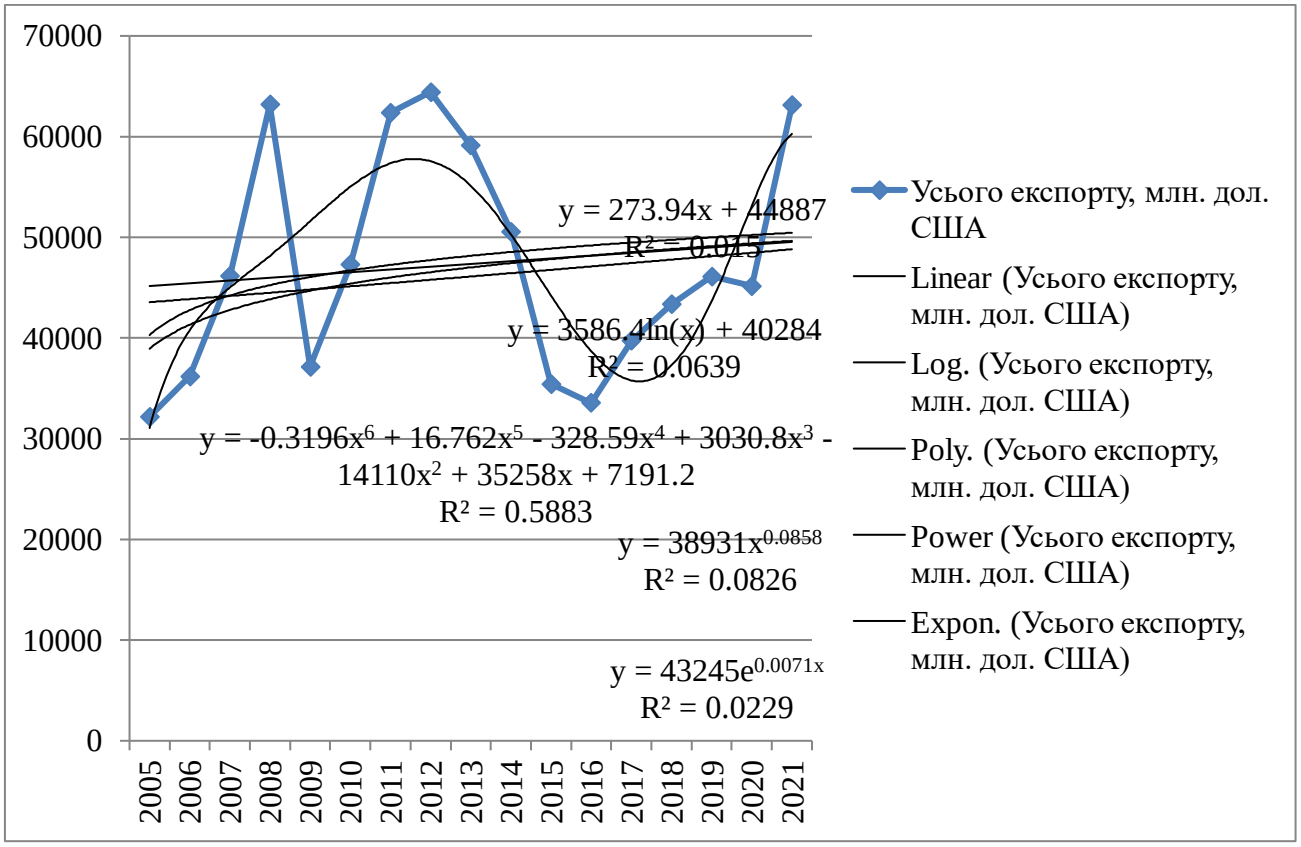


Рис. 2.5. Лінійний тренд динаміки експортних операцій в Україні

Джерело: розроблено автором

Таблиця 2.5

Прогнозування розвитку експорту в Україні за допомогою ліній тренду

Вид тренда	Рівняння тренда	Коефіцієнт детермінації
Лінійний	y=273,94x+44887	0,015
Логарифмічний	$y = 3586,4\ln(x) + 40284$	0,0639
Поліном 6-го порядку	$y = -0,3196x^6 + 16,762x^5 - 328,94x^4 + 3030,8x^3 - 14110x^2 + 35258x + 7191,2$	0,5883
Степеневий	$y = 38931x^{0,0858}$	0,0826
Експоненційний	$y = 43245e^{0,0718x}$	0,0229

Джерело: розроблено автором

За розрахованим коефіцієнтом кореляції у табл. 2.3 можливо стверджувати, що для експорту найбільш якісним є тренд поліном 6-го порядку. За визначеним лінійним видом тренду, підставляючи значення прогнозованого періоду у рівняння замість X, розрахуємо прогнозовані обсяги експорту в Україні на 2023 та 2024 роки. Отримані результати наведемо у табл. 2.6.

Таблиця 2.6

Прогнозові значення обсягів експорту в Україні на 2023 та 2024 роки

Рік	Усього експорту, млн. дол.. США
2006	32184
2007	36174
2008	46168
2009	63188
2010	37134
2011	47299
2012	62383
2013	64427
2014	59106
2015	50552
2016	35420
2017	33560
2018	39701
2019	43341
2020	46091
2021	45143
2022	63113
2023	3760,94

2024	35434,88

Джерело: розроблено автором

За отриманими розрахунками бачимо, що обсяг експортних операцій у 2023 році сягатиме 3760,94 млн. дол. США, а в 2024 році – 35434,88 млн. дол. США. Отримані значення свідчать про значне погіршення зовнішньоекономічної діяльності України у прогнозованих періодах, що являється наслідками жорстокої агресії росії та потенційно вказує на зменшення обсягів митних платежів.

Результати проведеної Радою національної безпеки і оборони України перевірки свідчать, що останнім часом, поряд із деякими позитивними тенденціями, в діяльності Державної митної служби України, її органів і посадових осіб у справі додержання вимог законодавства та ефективності роботи мали місце й суттєві недоліки:

Не забезпечено виконання повною мірою законів України, інших нормативно-правових актів щодо реалізації державної політики у сфері митної справи, боротьби з контрабандою і порушеннями митних правил, захисту економічних інтересів України в зовнішньоекономічній діяльності.

Державною митною службою України видано деякі нормативно-правові акти, які ускладнюють роботу суб'єктів господарської діяльності. Запроваджено порядок здійснення митного контролю, митного оформлення товарів і транспортних засобів, який не сприяє спрощенню митних процедур. Це призвело до численних і справедливих нарікань з боку суб’єктів господарювання.

Недостатньо вжито ефективних заходів щодо захисту економічних інтересів держави під час визначення декларованої вартості імпортованих товарів. Унаслідок цього Державний бюджет України зазнав втрат, знизилася конкурентоспроможність товарів вітчизняного виробництва на внутрішньому ринку, створилося підґрунтя для службових зловживань працівників митниці.

До цього часу не вжито заходів щодо спрощення порядку надання фінансових гарантій на перевезення транзитних підакцизних вантажів. Це

значно ускладнює роботу перевізників і зменшує привабливість України як транзитної держави.

Не організовано ефективного контролю за додержанням вимог законодавства, спрямованих на викорінення корупції й хабарництва в митних органах, що сприяє зростанню організованої злочинності, зміцненню її економічної бази, перешкоджає діяльності легально діючих підприємців, порушує їхні законні права та інтереси.

Мають місце випадки недодержання вимог законодавства під час звільнення працівників митних органів, через що переважну більшість звільнених поновлено на роботі за рішенням суду. Керівниками митних органів не надано принципової оцінки цьому явищу, не вжито вичерпних заходів до підвищення ефективності кадрової роботи з особовим складом.

Допускалося нецільове використання бюджетних коштів, зокрема під час надання працівникам центрального апарату значних сум безпроцентних позик для поліпшення житлових умов.

2.3.SWOT-аналіз перспективних напрямків розвитку митного регулювання відносин у ланцюгах постачання товарів

Формування єдиного економічного і митного простору на сучасному етапі визначає умови становлення і розвитку ринку митних послуг у глобальному масштабі. Довгострокові євроінтеграційні перспективи України і зростаюча конкурентоспроможність вітчизняної продукції дозволяє все більшій кількості підприємств підкорювати міжнародні ринки.

Для розробки концептуальної моделі розвитку митного адміністрування доцільно використовувати модель SWOT-аналізу. SWOT-аналіз – це метод стратегічного планування, який полягає у виявленні факторів внутрішнього і зовнішнього середовища об’єкта аналізу. Аналіз перспективних напрямків розвитку митного регулювання відносин у ланцюгах постачання товарів виконаємо за допомогою SWOT-аналізу у табл.

2.7.

На основі отриманих даних SWOT-аналізу можливо стверджувати, що основною загрозою для розвитку митного регулювання відносин у ланцюгах постачання товарів являється воєнний стан в країні, що викликає велику кількість ризиків у діяльності Державної митної служби.

У табл. 1 Додатку А визначимо рівень самооцінки діяльності Державної митної служби в умовах воєнного стану за допомогою інструментів ISO 9004:2015.

Таблиця 2.7

SWOT-аналіз перспективних напрямків розвитку митного регулювання відносин у ланцюгах постачання товарів

Сильні сторони	**Можливості**
1. Зростання авторитету України на глобальній арені та інтенсифікація відносин із впливовими міжнародними організаціями, головно ООН. 2. Створення сприятливого клімату для активізації співробітництва з багатьма державами світу. 3. Надходження додаткових фінансових ресурсів до державного бюджету. 4. Використовується удосконалена система митного регулювання експортно-імпортних операцій.	1. Розширення та розвиток конструктивного співробітництва з державами світу та міжнародними організаціями з питань експорту та імпорту товарів. 2. Розвиток новітніх технологій,реформування та модернізація митного контролю 3. Можливість проведення робіт з оцінки відповідності митних тарифів вимогам технічних регламентів Митного Союзу. 4. Створення сучасної електронної системи митного регулювання.
Слабкі сторони	**Загрози**
1.Загроза здоров'ю та життю населенню під час воєнного стану. 2. Застаріле програмне забезпечення (робоча база даних); 2. Велика кількість ризиків у діяльності Державної митної служби; 3. Не застосовується ризик-орієнтований підхід у діяльності Державної митної служби.	1. Багатовекторність зовнішньої політики як перешкода національним інтересам. 2. Наявність великої кількості ризиків у діяльності, що може призвести до наявних недоліків діяльності митної служби. 3. Прийняття законодавчих актів, які звужують сферу діяльності Державної митної служби.

Джерело: розроблено автором

При проведенні даного аналізу можна зробити наступні висновки:

1. Регулювання зовнішніх та внутрішніх чинників у діяльності Державної митної служби має посередній рівень. Головними недоліками являються невизначення ризиків та можливостей відповідно до створеної ситуації; процеси визначення та розглядання зовнішніх і внутрішніх чинників неформальні та їх виконують ситуативно.

2. Місія та бачення Державної митної служби знаходяться на високому рівні; у підрозділі відсутнє розуміння сучасної культури разом із процесом розглядання потреби в зміні цієї культури; найвище керівництво не залучається до визначення місії, бачення та цінностей на основі процесів, які пояснюють, як визначати та підтримувати середовище організації стосовно її встановленої ідентичності.

3. Загальні положення лідерства у Державної митної служби наявні, але потребують подальшого розвитку.

4. Політика та стратегія Державної митної служби являється досконалою, але потребує удосконалення за напрямком миттєвого регулювання при зміні певної ситуації. Процеси та їх взаємодії потрібно систематично визначати, щоб гарантувати те, що політика та стратегія забезпечують комплексну структуру для керування процесом, щоб підтримати поширення та полегшення внесення змін, а також результативно враховувати застосовні аспекти та чинники.

5. Відповідальність та повноваження у Державної митної служби, пов’язані з процесом діяльності, але потребують формування такої організаційної структури, що буде забезпечувати відповідальність та повноваження для взаємодій між процесами. Для кожного процесу потрібно призначати керівника, для якого визначено відповідальність та надано повноваження щодо встановлення, підтримання, контролювання та поліпшування даного процесу.

РОЗДІЛ 3. ШЛЯХИ ОПТИМІЗАЦІЇ МИТНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВЗАЄМОДІЇ УЧАСНИКІВ ГЛОБАЛЬНИХ ЛАНЦЮГІВ ПОСТАЧАННЯ

3.1. Напрями оптимізації митного забезпечення взаємодії учасників глобальних ланцюгів постачання

Ефективний розвиток будь-якої країни, особливо після війни, неможливий без здійснення інтеграційних процесів та поширення економічних зв'язків з іншими країнами. Вони повинні здійснюватись як на рівні держави в цілому, так і на рівні окремих підприємств. Здійснення інтеграційних процесів може відбуватися в декількох напрямках відповідно до розвитку економіки держави. Для країн з перехідною економікою характерно розширення зовнішньоекономічних зв'язків при здійсненні експортно-імпортних операцій по купівлі та продажу товарів, послуг або виконання різних робіт.

Недосконаліть існуючого в Україні податкового, митно-тарифного та нетарифного регулювання ЗЕД як засобів її державного регулювання є одним з найбільш істотних факторів, які «стимулюють» зростання тінізації ЗЕД і, в першу чергу, зростання її найпоширенішого прояву – контрабанди товарів.

Значні розміри ввізних митних зборів на різні види товарів, зокрема, на м'ясо та м'ясну продукцію, цукор та інші продукти харчування, при тому, що собівартість ввезених в Україну м'ясної продукції і цукру залишається значно нижче собівартості аналогічної продукції, виробленої в Україні, спричинили за собою, за оцінці фахівців, зростання обсягів їх ввезення в Україну поза митним контролем і з приховуванням від митного контролю.

Діюча в Україні в теперішній час система митних тарифів потребує реформування у світлі адаптації митного законодавства України до вимог СОТ, кінцевою метою якого має стати досягнення по завершенні перехідного періоду рівня середньо зваженої ставки ввізного мита не більше, ніж 14% на

всі види товарів. Дане зниження ставки ввізного мита зробить економічно невигідним ввезення в Україну товарів за контрабандними схемами. У свою чергу, переорієнтація товарного потоку з нелегальних (поза митним контролем і з приховуванням від митного контролю) каналів ввезення налегальні дозволить посилити контроль такої продукції, спрямований на попередження ввезення в Україну недоброякісних товарів.

У той же час на перехідний період не можна впадати і в крайність надмірної лібералізації тарифно-митної політики. Різке зниження ставок мита на імпортовані в Україну товари в умовах незбалансованості внутрішнього товарного ринку в Україні може мати і зворотний ефект – придушити вітчизняного товаровиробника, тому що розмір експортних митних зборів істотно впливає на масштаби вітчизняного виробництва окремих видів товарів.

Можна виділити наступні напрямки вдосконалення тарифно-митного регулювання ЗЕД:

– внесення змін до законів з питань оподаткування (зокрема, Закон України «Про Єдиний митний тариф») з метою оптимізації ставок ввізного мита, акцизного збору, податку на додану вартість з урахуванням забезпечення необхідного рівня захисту внутрішнього ринку;

– перегляд надмірно високих ставок ввізного мита з метою виведення певних груп товарів з тіньового обороту;

– уніфікація ставок ввізного мита на ідентичні та аналогічні товари з метою відходу від надмірної деталізації та запобігання зловживань;

– перегляд ставок акцизного збору та податку на додану вартість на імпортовані товари з метою встановлення їх обґрунтованого рівня;

– створення рівних умов господарювання для імпортерів в частині перегляду окремих податкових пільг при ввезенні товарів на митну територію України;

– вжиття заходів до недопущення надання пільг виробникам, які використовують ввезені на пільгових умовах товари не за призначенням

(зокрема, пропонується внесення змін до Законів України «Про державну підтримку сільського господарства» та «Про операції з давальницькою сировиною у зовнішньоекономічних відносинах», які б передбачали здійснення операцій з давальницькою сировиною у зовнішньоекономічних відносинах, об'єктами яких є товари, що належать до 1-24 груп УКТЗЕД,

– лише за умови вивезення готової продукції за межі митної території України).

Не менш актуальною є і проблема вдосконалення нетарифного регулювання ЗЕД, насамперед системи квотування ліцензування експорту товарів, а також реєстрації зовнішньоекономічних контрактів.

Саме наявність багато в чому невиправданих обмежень і заборон на експорт окремих найменувань товарів тягне за собою прагнення суб'єктів ЗЕД до їх вивезення за межі України в обхід існуючих обмежень, тобто до вивезення з України з приховуванням від митного контролю.

Фактично нетарифне регулювання ЗЕД в силу своєї недосконалості в даний час не вирішує основного стоїть перед ним двоєдиного завдання – забезпечення захисту економічних інтересів України та законних інтересів суб'єктів ЗЕД. Водночас зважаючи на недосконаліть існуючого механізму тарифно-митного регулювання ЗЕД в даний час повна відмова держави від використання механізмів нетарифного регулювання ЗЕД неможлива. Однак для підвищення його ролі в детінізації ЗЕД в Україні цей правовий інститут потребує вдосконалення, основним напрямком якого в найбільш схематичному вигляді має стати зниження затвердженого на законодавчому рівні переліку обсягів застосування заходів нетарифного регулювання ЗЕД.

Таким чином, генеральною лінією вдосконалення нетарифного регулювання ЗЕД в Україні як одного з господарсько-правових методів мінімізації контрабандних проявів має стати зниження кількості найменувань товарів, вивезення яких з України підпадає під застосування заходів нетарифного регулювання ЗЕД.

Підводячи підсумок викладеному, слід виділити такі основні напрями реформування інститутів митно-тарифного та нетарифного регулювання ЗЕД. Концепція вдосконалення митного тарифу повинна включати:

– підтримка раціонального співвідношення вивезення та ввезення товарів, валютних доходів та витрат на території України;

– заходи щодо захисту економіки України від несприятливого впливу іноземної конкуренції;

– забезпечення умов для ефективної інтеграції України у світову економіку.

Митні тарифи на готову продукцію, аналоги якої виробляються в Україні, повинні бути встановлені на максимальному рівні. Однак повинна залишатися можливість коригування ставок митних зборів, насамперед товарів широкого вжитку і продукції сільського господарства. Збільшення ставок вивізних мит підвищить зацікавленість вітчизняного виробника в нарощуванні випуску продукції і, відповідно, збільшить надходження від них до бюджету.

З метою усунення неузгодженості в застосування ставок платежів, преференцій, податків і пільг до окремих видів товарів, що виникає з огляду на те, що нарахування та сплата митних і податкових платежів не врегульовані єдиним нормативним актом, пропонується прийняття консолідованого нормативного акта, що регламентує основи нарахування і справляння всіх без винятку платежів до бюджету – Податкового кодексу України.

Пріоритетом реформування нетарифного регулювання ЗЕД в Україні слід вважати зниження кількості найменувань товарів, вивезення яких з України підпадає під застосування заходів нетарифного регулювання ЗЕД з поступовою заміною заходів нетарифного регулювання ЗЕД заходами фіскального, митно-тарифного регулювання.

3.2. Оцінка ефекту від впровадження нових технологій на митниці України

Враховуючи воєнний стан в нашій країні та вимоги до митниці здійснювати свою діяльність в умовах онлайн, оцінимо майбутні ефекти від впровадження нових технологій на митниці України.

Цифрова економіка – це доволі нова для України парадигма розвитку. Її основу становлять не тільки ІТ-компанії, а й усі інші компанії та організації, які є користувачами продуктів і послуг ІТ-компаній. Розпорядження Кабінету Міністрів України № 67-Р від 17.01.2018 року «Про концепцію розвитку цифрової економіки та суспільства України на 2018-2020 роки» – перший комплексний крок у напрямку розбудови цифрової економіки в Україні.

Застосування системного підходу дозволило нам виокремити чинники, що перешкоджають розвитку цифрової економіки у світі (табл. 3.1).

Таблиця 3.1

Чинники, що перешкоджають розвитку цифрової економіки

№ з/п	Назва	Сутність
1	Організаційні	Нерозвиненість інфраструктури для поширення інформації, систематизації й керування інформацією, використання послуг посередників тощо
2	Практичні	Незадовільна організація, супровід пілотних проєктів та автоматизація процесів, використання значної кількості інформації тощо
3	Маркетингові	Існування двобічності під час зв'язку зі споживачем, збору відомостей про споживачів тощо
4	Правові	Недостатні безпека клієнтів і забезпечення конфіденційності трансакцій, захист інформації, вимоги до укладення угод в електронній формі, недосконалість законодавства
5	Соціально-економічні	Недостатня обізнаність з цією сферою населення малорозвинених країн і регіонів

Джерело: розроблено автором на основі [12]

При здійсненні ретроспективного аналізу передумов розвитку цифрової економіки встановлено, що формування інформаційного суспільства, поширення мережі Інтернет і перенесення окремих бізнес-процесів до віртуального простору сприяло виникненню специфічного виду

господарської діяльності – електронної комерції і стало основою побудови цифрової економіки. Таким чином, дослідження сутності цифрової економіки, її основних ознак і специфічних особливостей дозволило удосконалити понятійний апарат у досліджуваній сфері. Разом з тим, застосування системного підходу дало змогу виокремити та згрупувати чинники, що перешкоджають розвитку цифрової економіки, а саме: організаційні, практичні, маркетингові, правові та соціально-економічні, на усуненні яких слід зосередити увагу на державному рівні задля розвитку цифрової економіки в Україні та світі.

З метою прискорення процесів цифрової трансформації економіки та суспільства в Україні 18 вересня 2019 року створено міністерство цифрової трансформації. До основних повноважень міністерства згідно відповідного положення відносять:

– процеси цифрового розвитку (цифровізації, економіки, інновацій, електронного урядування та електронної демократії, інформаційного суспільства);

– стимулювання розвитку цифрових компетенцій та цифрових прав населення;

– розвитку національних електронних інформаційних ресурсів та інтероперабельності, інфраструктури широкосмугового доступу до Інтернету та телекомунікацій, електронної комерції та бізнесу, експертиза відкритих даних;

– впровадження електронних довірчих послуг та електронної ідентифікації та інвестицій в ІТ-індустрію;

– надання електронних та управлінських послуг;

– підтримки розвитку ІТ-індустрії [27].

Основними цілями міністерства, що мають бути досягнуті до 2025 року є:

– забезпечення 100% доступу громадянам та бізнесу до публічних

послуг онлайн;

– забезпечення доступу понад 95% транспортної інфраструктури, населених пунктів та їх соціальних установ до високошвидкісного Інтернету;

– рівень залучення громадян до програм розвитку цифрових навичок – понад 6 млн осіб;

– зростання питомої ваги ІТ сфери у ВВП України до 10%.

Заявлені цілі є позитивними і амбітними, проте потребують розробки чітких стратегій їх досягнення, а також відповідного правового, адміністративного та ресурсного забезпечення.

Мета реалізації Концепції розвитку сфери штучного інтелекту в Україні полягає у визначенні основних напрямів реалізації та завдань розвитку технологій штучного інтелекту для подальшого забезпечення реалізації прав і законних інтересів фізичних і юридичних осіб, створення конкурентоспроможної економічної системи суспільства, а також удосконалення системи державного управління. Зокрема, передбачається створення відносно самостійного організму, який значним чином полегшує повсякденне життя людини, знижує рівень навантаження на співробітників органів державного управління, а також дозволяє економити людські, виробничі та інші ресурси.

Основні завдання концепції розвитку сфери штучного інтелекту в Україні:

– формування умов для подальшої участі України у діяльності міжнародних інституцій та дослідженнях з питань формування стратегії розвитку, регулювання та стандартизації штучного інтелекту;

– заняття державою високих позицій на світовому ринку і технології штучного інтелекту, а також у міжнародних рейтингах;

– забезпечення доступу до інформації, її використання у технологіях штучного інтелекту з метою застосування у процесі виробництва товарів;

– запровадження технологій штучного інтелекту в таких сферах як економіка, державне управління, оборона тощо, з метою досягнення високого рівня конкурентоспроможності держави на міжнародному ринку;

– підвищення захисту та покращення стану процесів реалізації прав та інтересів фізичних і юридичних осіб;

– сприяння поширенню та підвищенню рівня якості наукових досліджень у галузі штучного інтелекту;

– приведення українського законодавства у сфері застосування технологій штучного інтелекту у відповідність до європейських та світових стандартів.

Основні напрямки державної політики у сфері штучного інтелекту наведемо на рис. 3.1.



Рис. 3.1. Основні напрямки державної політики у сфері штучного інтелекту

Джерело: розроблено автором на основі[12]

Отже, Міністерство цифрової трансформації України було створено не досить давно – у 2019 році. Не зважаючи на такий невеликий термін своєї діяльності, було запроваджено цілу низку проєктів, які спрямовані на реальне полегшення та підвищення комфорту здійснення населенням повсякденних дій. Серед них особливу увагу варто приділити, по-перше, веб-порталу «Дія», про який вже було зазначено вище, а також проектаме-резиденство та е-малятко. Основною позитивною ознакою е-резидентства є те, що воно здатне наповнити державний бюджет за рахунок податків нерезидентів, які здійснюють підприємницьку діяльність на території України, а також підвищить інвестиційний імідж України на міжнародній арені.

Варто зауважити, що необхідною умовою успішної реалізації реформи митних органів України є максимальна автоматизація процесів організації діяльності митних підрозділів. На сьогоднішній день податкові органи мають у розпорядженні достатньо розвинену автоматизовану систему, включаючи центральний, регіональний та місцевий рівні. Означені органи користуються у своїй діяльності значним масивом інформації, а тому актуальним нині є дослідження організаційно-правових засад забезпечення інформаційної безпеки у митній сфері.

Питання інформаційної безпеки митних органів не може бути вирішено без розробки збалансованої політики безпеки, моніторингу інформаційного середовища податкової служби, аналізу наслідків небезпечних інформаційних впливів.

Отже, цифровізація митниці є критичною не лише для розв’язання локальних логістичних та інших проблем, але й для інтеграції України в цифровий єдиний ринок (Digital Single Market – ініціатива ЄС щодо розвитку транскордонної торгівлі та взаємодії).

Ключовими для реалізації електронної митниці в Україні є такі проекти:

– Упровадження 100% електронного оформлення: повністю автоматизоване, цілодобове митне оформлення за принципом «єдиного

вікна» – від заповнення декларації на перевірку до відстежування проходження документів та повідомлення про результати.

– Упровадження системи відстежування переміщення вантажів за їх номерами на всіх стадіях (розвантаження, перевезення, зберігання, митне оформлення).

– Виконання робіт щодо гармонізації документів електронної митниці з вимогами ЄС та введення Єдиного уніфікованого документу (SAD).

– Організація сумісності чинної в митних органах України системи контролю за переміщенням вантажів із загальноєвропейською NCTS.

– Удосконалення наявної системи управління ризиками та налагодження інтеграції визначених баз даних для контролю та боротьби з контрабандою, ухиленням від сплати мита тощо.

ВИСНОВКИ

За результатами проведеного дослідження можна зробити наступні висновки: глобалізація промисловості і торгівлі надала не тільки багато переваг, але і створило багато завдань, компанії, які колись обслуговували лише місцеві ринки, зараз працюють з клієнтами і споживачами, що знаходяться далеко від своїх основних місць базування. У той же час, їх постачання і виробничі можливості мають всесвітній масштаб. В результаті їх мережі постачання та розподілу стали більш складними і часто більш невизначеними. Завдання управління та координації цієї глобальної мережі матеріальних та інформаційних потоків стали ключовим пріоритетом для підприємств, оскільки вони прагнуть залишатися конкурентоспроможними на постійно мінливому ринку. Отже, потреба в більш високому рівні матеріально-технічного забезпечення та управління ланцюжками поставок сьогодні як ніколи велика

В даний час сучасний стан взаємодії учасників глобальних ланцюгів постачання в Україні мають ряд проблем: високий ступінь витрат, тривалість здійснення митних процедур, що іноді призводить до необґрунтованих затримок в потоці товарів, простій транспортних засобів, втрачена економічна вигода, недостатньо розвинена нормативна правова, організаційна, управлінська та кадрова база для забезпечення взаємодії між митними органами та учасників глобальних ланцюгів постачання.

Раціональний спосіб вирішення поставлених завдань – знайти механізми, які поліпшать процес взаємодії митного забезпечення та учасниками глобальних ланцюгів постачання.

Впровадження взаємодії митного забезпечення та учасників глобальних ланцюгів постачання необхідно на всіх етапах митного контролю. До перетину кордону – це попередня інформація, консультації, круглі столи, на кордоні – дистанційне очищення,митний контроль, митні операції, списання платежів, після перетину кордону – круглі столи,

підтвердження виконання зобов'язань. Взаємодія повинна здійснюватися з використанням інформаційних технологій, які зменшать вплив суб'єктивних факторів і, отже,корупційну складову.

Митні органи здійснюють митне регулювання виключно в рамках адміністративно-правових відносин. Інші форми практичних відносин не реалізуються. Це суперечить сучасним тенденціям у розвитку світової практики митного регулювання зовнішньоекономічної діяльності, яка, зокрема, спирається на допомогу, співробітництво, державно-приватне партнерство між митницею та бізнесом. Для вирішення цієї проблеми може бути запропоновано створити спеціалізовану систему навчання, основним завданням якої буде інтерактивне освітнє навчання, яка, в свою чергу, буде систематизувати знання, підвищить професійну компетентність. В результаті вищезазначених досліджень можна сказати, що підвищення ефективності взаємодії між митними органами та учасниками зовнішньоекономічної діяльності скоротить час, трудомісткість і, в кінцевому рахунку, знизить вартість митних процедур в умовах високої інтенсивності торгівлі, як для держави, так і для учасників глобальних ланцюгів постачання.

На закінчення слід зазначити, що нині діючий механізм взаємодії Державної митної служби України і учасників глобальних ланцюгів постачання йде по шляху активного розвитку. Як буде вибудовуватися нова ідеологія в області митного адміністрування, має дуже важливе значення як для держави в цілому, так і для бізнес спільноти зокрема. Ефективна система митного адміністрування, є важливою передумовою до підвищення ефективності ЗЕД, і збільшення доходів державної скарбниці.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Антонюк К. І. Забезпечення безпеки споживання в Україні в процесі євроінтеграції: теоретико-методологічні основи та прикладні аспекти: монографія. Запоріжжя: ФОП Мокшанов В. В., 2020. 452 с.

2. Божанова В. Ю. Розробка і обґрунтування ефективного логістичного ланцюга щодо впровадження нової продукції на підприємствах, що втягуються в інтернаціоналізацію. *Інвестиції: практика та досвід*. Дніпро, 2013. № 20. С. 13-17.

3. Глущевський В.В. Моделювання потокових процесів розподілу ресурсів і продукції на мережі бізнес-процесів підприємства. *Вісник КНУТД: Серія «Економічні науки».* 2015. №2 (85). С. 139-148.

4. Гукалюк А. Ф. Удосконалення ланцюгів постачання в умовах трендів міжнародного бізнесу. Економічний аналіз: зб. наук. праць. Тернопіль: Видавничо-поліграфічний центр Тернопільського національного економічного університету «Економічна думка», 2015. Т. 21. № 2. С. 48-54.

5. Гуцул І.А. Митна політика у фіскальному просторі України. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія «Економіка і менеджмент».* Тернопіль, 2015. Вип. 10. С. 232-234

6. Державна податкова служба України. Офіційний портал. URL:https://tax.gov.ua/media-tsentr/novini/441268.html(дата звернення 01.05.2023).

7. Доходи держбюджету України. URL: https://index.minfin.com.ua/ua/finance/budget/gov/income/2019 (дата звернення 04.05.2023).

8. Дьяченко О. В., Вишинська Т. Л., Литвин С. М. Митний контроль як один із засобів виявлення правопорушень у сфері митного регулювання зовнішньої діяльності. *Вісник Хмельницького національного університету*. 2016. № 2. Т. 1. С. 218-227. URL:

http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vchnu_ekon_2016_2%281%29__43(дата звернення 01.05.2023).

9. Економіка логістики: навч.посіб. / Є. В. Крикавський, та ін. Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2014. 640 с. .

10. Ільченко Н. Б. Логістичні стратегії в торгівлі: монографія. Київ: КНТЕУ, 2016. 431 с.

11. Колодізєва Т. О. Управління ланцюгами поставок: навч. посібник.. Харків: ХНЕУ ім. С. Кузнеця, 2016. 164 с.

12. Крикавський Є. В. Логістика та управління ланцюгами поставок: навч. посібник. Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2017. 844 с.

13. Крикавський Є. В., Чорнописька Н. В. Україна в глобальних ланцюгах поставок. *Логістика: теорія та практика*. Львів, 2012. № 1(2). С. 92-100.

14. Лабораторія цифрової безпеки: Як Мінцифри бачить AI в Україні: аналіз концепції розвитку штучного інтелекту. URL:https://dslua.org/publications/yak-mintsyfry-bachyt-ai-v-ukraini-analiz-kontseptsii-rozvytku-shtuchnoho-intelektu/(дата звернення 01.05.2023).

15. Міщенко Л.О., Міщенко Д.А. Маркетингове дослідження бізнес-середовища в Україні. *Ефективна економіка*. Дніпро, 2020. № 9. URL: http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=8177(дата звернення 01.05.2023).

16. Міністерство фінансів України. URL: https://mof.gov.ua/uk/vat-refund (дата звернення 07.05.2023).

17. Митний кодекс України: Закон, Кодекс України № 4495-VI від 13.03.2012 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17 (дата звернення 01.05.2023).

18. Мосякіна О.А. Митна політика та принципи її реалізації в Україні. *Публічне управління та митне адміністрування*. Дніпро, 2015. № 2 (13). С. 56-61.

19. Мужев О.О., Покатаєва О.В. Прогнозування обсягів митних платежів як інструмент реалізації митної політики держави. *Східна Європа: економіка, бізнес та управління*. Запоріжжя , 2019. Вип. 1(18). С. 360-368.

20. Організація виробничої та маркетингової діяльності малого і середнього бізнесу:монографія.За наук. ред. д.е.н., професора, академіка АЕНУ К. С. Жадька. Дніпро: УМСФ, 2019. 224 с.

21. Основні статистичні дані про діяльність ДПС. Державна податкова служба України. URL: https://tax.gov.ua/diyalnist-/pokazniki-roboti/ (дата звернення 06.05.2023).

22. Офіційна сторінка Міністерства економічного розвитку і торгівлі України URL: http://www.me.gov.ua/Documents/List?lang=uk-UA&id=5dee0c19-31f9-4a56-9f86-c05dc322cbb4&tag=ProgramiPidtrimkiPidprimtsiv (дата звернення 06.05.2023).

23. Пашко П. В., Пашко Д. В. Митний аудиторський контроль як пріоритет у справі реформування митного адміністрування. Реформування податкової системи України відповідно до європейських стандартів: матеріали VII Міжнар. наук.-практ. конф., 22 грудня 2015 р. Ірпінь: НУДПСУ, 2015. С. 233-248. URL: http://ndi-fp.nusta.edu.ua/report/communication/20160914114041.pdf (дата звернення 01.05.2023).

24. Помазун О.М. Моделі та інформаційні технології підтримки прийняття рішень з управління бізнес-процесами підприємства: дис. на здобуття наукового ступеню к.е.н.. Київ, Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана, 2016. С.11-14.

25. Пономаренко В.С. Теорія та практика моделювання бізнес-процесів: монографія. Харків: Вид. ХНЕУ, 2013. 244 с.

26. Токмакова І. В., Овчиннікова В. О., Корінь М. В. Управління ланцюгами постачань: Конспект лекцій. Харків: УкрДУЗТ, 2021. Ч. 1. 55 с

27. Урбанєц М. Міжнародний маркетинг міжнародної торгівлі та митної справи. *Молодь і ринок*. Ченстохова, 2012. № 8 (91). С. 19-25.

28. Фабіянська В. Ю., Блоха А. М. Український митний пост-аудит, наближення до європейських норм та стандартів. *Ефективна економіка*. Вінниця, 2015. № 4. URL: http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=3988(дата звернення 01.05.2023).

29. Чудновець І. В. Митно-тарифна політика як інструмент впливу на економіку держави. *Вісник Харківського національного технічного університету сільського господарства ім. Петра Василенка*. 2017. № 50. С. 354-357.

30. Чухрай Н., Гірна О. Формування ланцюга поставок: питання теорії та практики:монографія. Львів: Інтелект-Захід, 2007. 232 с.

31. Чухрай Н.І., Криворучко Я.Ю. Оцінювання і розвиток відносин між бізнес-партнерами:монографія. Львів: Видавництво «Растр-7». 2008. 360 с.

32. Швиданенко Г.О. Оптимізація бізнес-процесів: навч. посіб. Київ: КНЕУ, 2012. 487 с.

33. Шереметинська О. В., Кравець Ю. Т. Особливості проведення митного пост-аудиту в Україні. *Ефективна економіка*. 2016. № 3. URL: http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=4829 (дата звернення 01.05.2023).

34. Шульга М. Г. Митні відносини в рамках нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності. *Проблеми законності: Респ. міжвідом. наук. зб. Харків: Нац. юрид. акад. України*. 2013. Вип. 61. С. 167-171.

35. Customs Code of the EAEU. URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/tam_sotr/dep_tamoj_zak/SiteAssets/Customs%20Code%20of%20the%20EAEU.pdf (дата звернення 01.05.2023).

36. Doing Business: Comparing Business Regulation in Economies. Washington,2020.URL: https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/32436/9781464814402.pdf(дата звернення 01.05.2023).

37. Drobot E. V., Klevleeva A. R., Afonin P. N. &Gamidullaev S. N. Riskmanagementincustomscontrol. *Economyofregion.*2017. Vol. 13. Issue 2. Pp. 551-558.

38. Ibragimov Z., Kapsalyamov K., Kapsalyamova S. Problemsof organizational-tactical activity of customs authorities incombating economic smuggling on transport. *Procedia Computer Science*. 2019. Vol. 149. Pp. 491-499. URL: https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1877050919301759 (дата звернення 01.05.2023).

39. International Conventionon the simplification and harmonization of customs procedures: website. URL: http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/conventions/pf_revised_kyoto_conv/kyoto_new.aspx (дата звернення 01.05.2023).

40. Paul A. Myerson. Supply Chain and Logistics Management Made Easy: Methods and Applications for Planning, Operations, Integration, Control and Improvement, and Network Design. Pearson FT Press; 1 edition (April 6, 2015), 353 p.

41. The Union Customs Code: website. URL: https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/union-customscode_en(дата звернення 01.05.2023).

ДОДАТКИ

Додаток А

Таблиця 1

Аналіз самооцінки Державної митної служби за допомогою інструментів ISO 9004:2015

Підрозділ	Рівень досконалості			Висновок
	Рівень	Пункт	ТАК	Результат/коментар
1. Зовнішні та внутрішні чинники	1	Процеси визначення та розглядання зовнішніх і внутрішніх чинників неформальні чи їх виконують ситуативно	-	Регулювання зовнішніх та внутрішніх чинників у діяльності метрологічного підрозділу знаходиться на посередньому рівні, головним недоліком являється не визначення ризиків та можливостей відповідно до створеної ситуації
	2	Наявні процеси визначення та розглядання чинників	+	
		Ризики та можливості, пов’язані з чинниками, ідентифікують та визначають у неформальний чи ситуативний спосіб	-	
	3	Процеси визначення внутрішніх чинників, які можуть впливати на здатність організації досягати сталого успіху, ідентифіковано	+	
		Процеси визначення зовнішніх чинників, які можуть впливати на здатність організації досягати сталого успіху, ідентифіковано	+	
	4	Зовнішні та внутрішні чинники визначають, а також їх розглядають за такими аспектами, як законодавчі, регламенту вальні вимоги та специфічні галузеві вимоги, глобалізація, інновація, види робіт і пов’язані процеси, стратегія та рівні компетентності та знань організації	-	
		Ризики та можливості визначають, а також їх розглядають, користуючись інформацією про минуле організації та її поточний стан	+	
		Процеси розглядання чинників, які вважають ризиками для сталого успіху чи можливостями для посилення сталого успіху, установлюють, запроваджують та підтримують	+	
	5	Процеси постійного моніторингу, аналізування та оцінювання зовнішніх і внутрішніх чинників установлюють, запроваджують і підтримують, враховуючи дії, що випливають із цього процесу та які треба виконувати	+	

2. Місія, бачення, цінності та культура	1	Процеси визначення ідентичності організації разом зі встановленням місії, бачення, цінностей та культури неформальні чи їх виконують ситуативно	+	Місія та бачення підрозділу знаходяться на високому рівні; у підрозділі відсутнє розуміння сучасної культури разом із процесом розглядання потреби в зміні цієї культури.
	2	Наявне базове розуміння місії, бачення та цінностей організації	+	
		Розуміння сучасної культури та чи є потреба її змінювати носять неформальний чи ситуативний характер	-	
	3	Найвище керівництво залучено до визначення місії, бачення та цінностей на основі процесів, які пояснюють, як визначати та підтримувати середовище організації стосовно її встановленої ідентичності	-	
		Наявне розуміння сучасної культури разом із процесом розглядання потреби в зміні цієї культури	-	
		Зміни до ідентичності організації неофіційно повідомляють заінтересованим сторонам, яких сприймають	-	
	4	Культуру організації узгоджують з її місією, баченням і цінностями	+	
		Чітко визначене розуміння сучасної культури разом з процесом розглядання потреби в зміні цієї культури запроваджують та підтримують	+	
		Стратегічний напрям організації та її політику узгоджують з її місією, баченням, цінностями та культурою	+	
		Зміни до будь-якого з цих елементів ідентичності повідомляють персоналу організації та її заінтересованим сторонам, залежно від обставин	+	
	5	Процес аналізування цих елементів у заплановані проміжки часу найвищим керівництвом належно встановлюють та підтримують. Це охоплює розглядання зовнішніх і внутрішніх чинників як частини перевіряння узгодженості між елементами ідентичності організації, її середовищем, її стратегічним напрямом та її політикою	+	
3. Лідерство – Загальні положення	1	Процеси визначення, підтримання бачення, місії та цінностей найвищим керівництвом та інформування про них, а також сприяння внутрішньому середовищу, у якому персонал залучено до досягнення цілей організації та вважає своїм обов’язком досягати цілей організації, виконують неформально чи ситуативно	+	Загальні положення лідерства у метрологічному підрозділі наявні, але потребують подальшого

2	Ключові процеси, а саме процеси, пов’язані з установленням ідентичності організації, сприянням культури довіри, цілісності та підтриманням командної роботи, забезпеченням необхідними ресурсами, наданням можливості навчання та наданням повноважень діяти, сприянням особливостям поведінки, встановлюють; а також визначають процеси, пов’язані з підтриманням розвитку лідерства	-	розвитку.
	Визначають лише деякі взаємозв’язки між лідерством та зобов’язаннями, зокрема підтримання конкурентної організаційної структури, підтримання єдності призначеності та напрямку, а також зміцнення цінностей та очікувань	+	
3	Процеси та взаємодії видів робіт, пов’язаних з ідентичністю організації, культурними аспектами, забезпеченням ресурсами, підготовленням персоналу, наданням повноважень діяти, та чинники поведінки враховують	+	
	Конкурентну організаційну структуру та єдність призначеності встановлюють	+	
	Цінності та очікування встановлюють, та про них повідомляють	+	
	Розвиток лідерства визначають	-	
	Процеси щодо підтримання культури та сприяння діяти відповідально виконують	+	
	Підтримання організаційної структури та єдності призначеності стосовно середовища організації, особисте та/чи регулярне підсилення цінностей та очікувань є складовими під час визначення процесу	+	
4	Процеси та їх взаємодії систематично визначають таким чином, що їх виходи та результати є змістовними та створюють внутрішнє середовище, у якому персонал залучено до досягнення цілей організації та в якому персонал вважає своїм обов’язком досягати цілей організації, а також сприяють розумінню та підтриманню здатності організації досягати сталого успіху	-	
	Усі відповідні чинники та їхні взаємозв’язки розглядають під час визначення процесу	+	
5	Процеси та взаємодії найвищого керівництва з усіма рівнями організації динамічно визначають та використовують для встановлення та підтримання успіху організації	+	

4. Політика та стратегія	1	Процеси визначення політики та стратегії організації виконують неформально чи ситуативно	+	Політика та стратегія підрозділу являється досконалою, але потребує удосконалення за напрямком миттєвого регулювання при зміні певної ситуації.
	2	Політику, стратегію та основну стратегічну структуру визначають	+	
	3	Процеси та взаємодії, пов’язані з політикою та стратегією, визначають, щоб розглядати всі застосовні аспекти, моделі та чинники	+	
		Ідентичність організації, середовище організації та довгострокову перспективу, конкурентний профіль та розгляд чинників конкуренції визначають	+	
		Рішення щодо політики та стратегії аналізують стосовно постійної придатності та вносять зміни, якщо найвище керівництво вважає це за потрібне	+	
	4	Процеси та їх взаємодії систематично визначають, щоб гарантувати те, що політика та стратегія забезпечують комплексну структуру для керування процесом, щоб підтримати поширення та полегшення внесення змін, а також результативно враховувати застосовні аспекти та чинники	-	
		Процеси підтримання стандартизованої чи індивідуально розробленої моделі стратегічної структури та політики визначають, а також розглядають ризики та допомагають у зменшенні ризиків, використовуючи вигоди від упровадження можливостей	+	
	5	Процеси та взаємодії між політикою та стратегічним напрямом динамічно визначають, враховуючи всі застосовні аспекти чи чинники таким чином, що є всебічна основа для забезпечення встановлення, підтримання процесів та керування ними	+	
		Потреби заінтересованих сторін розглядають та політику і стратегію використовують для комплексного керування бізнесом	+	
5. Відповідальність та повноваження, пов’язані з процесом	1	Відповідальність, пов’язану з процесом, визначають у неформальний чи ситуативний спосіб	+	Відповідальність та повноваження у підрозділі, пов’язані з процесом, але потребують формування
	2	Керівника процесу призначають для кожного процесу	-	
		Компетентність, потрібну для персоналу, пов’язаного з окремими процесами, не визначають	+	

3	Для кожного процесу призначають керівника процесу, для якого визначено відповідальність та надано повноваження щодо встановлення, підтримання, контролювання та поліпшування процесу	-	такої організаційної структури, що буде забезпечувати
	Наявна політика уникнення та вирішення потенційних суперечок під час керування процесами	+	відповідальність та повноваження
	Компетентність, потрібну для керівника процесу, визначають	+	для взаємодій між процесами.
4	Керівника процесу призначають для кожного процесу з достатньою відповідальністю, повноваженнями та компетентністю встановлювати, підтримувати, контролювати та поліпшувати процес і його взаємодії з іншими процесами	-	
	Компетентність, потрібну для персоналу, пов’язаного з окремими процесами, добре визначають та постійно підвищують	+	
5	Відповідальність, повноваження та обов’язки керівника процесу визнають у всій організації	+	
	Відповідальність та повноваження для взаємодій між процесами добре визначено	-	
	Персонал, пов’язаний з окремими процесами, має достатню компетентність для виконання завдань та робіт, до яких його залучено	+	