

УНІВЕРСИТЕТ ДЕРЖАВНОЇ ФІСКАЛЬНОЇ СЛУЖБИ УКРАЇНИ

СЕРІЯ «ПОДАТКОВА ТА МИТНА СПРАВА В УКРАЇНІ»

Серію «Митна справа в Україні» засновано в 2001 р. Її продовженням є серія «Податкова та митна справа в Україні», яку започатковано в 2015 р.

О. Є. Сушкова

МИТНА ЛОГІСТИКА

Навчальний посібник

**Ірпінь
2018**

УДК 339.543:005.932(075.8)

ББК 67.401.143.1я73

С91

*Рекомендовано до друку Вченою радою
Університету державної фіскальної служби України
(протокол № 4 від 27 квітня 2018 року)*

Рецензенти:

Івашова Людмила Миколаївна, доктор наук з державного управління, професор, професор кафедри публічного управління та митного адміністрування Університету митної справи та фінансів;

Тимченко Олена Миколаївна, доктор економічних наук, професор, професор кафедри фінансів ДВНЗ «Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана».

Сушкова О. Є.

С91

Митна логістика : навч. посібник / О. Є. Сушкова. –
Ірпінь : Університет ДФС України, 2018. – 266 с. – (Серія
«Податкова та митна справа в Україні», т. 109).

ISBN 978-966-337-482-6

У навчальному посібнику розглянуто основні аспекти управління міжнародними ланцюгами постачання товарів. Значну увагу приділено питанням організації міжнародних перевезень різними видами транспорту, надання митних послуг у міжнародних ланцюгах поставок товарів, організації зовнішньоекономічної діяльності суб'єктів господарювання, оптимізації митних платежів, перевезення, зберігання і розпорядження товарними потоками, що перебувають під митним контролем.

Розрахований на викладачів і студентів вищих навчальних закладів, зокрема тих, що здійснюють підготовку фахівців митного спрямування, а також усіх, хто цікавиться проблемами функціонування митно-посередницького сектору.

УДК 339.543:005.932(075.8)

ББК 67.401.143.1я73

© Сушкова О. Є., 2018

© Університет державної
фіскальної служби України, 2018

ISBN 978-966-337-482-6

ЗМІСТ

ВСТУП.....	6
РОЗДІЛ 1. СУТНІСТЬ І ОСОБЛИВОСТІ МИТНОЇ ЛОГІСТИКИ В СИСТЕМІ МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН.....	9
1.1. Поняття та види логістичних систем.....	9
1.2. Сутність та види потоків.....	17
1.3. Логістичні операції та їхні види.....	22
1.4. Інформаційне забезпечення міжнародної логістики.....	25
<i>Питання для самоконтролю.....</i>	<i>32</i>
РОЗДІЛ 2. ВИЗНАЧЕННЯ ТА ХАРАКТЕРИСТИКА ЛАНЦЮГІВ ПОСТАВОК.....	33
2.1. Економічна сутність логістичного ланцюга поставок.....	33
2.2. Структура логістичного ланцюга поставок.....	34
2.3. Фактори, що впливають на структуру ланцюга поставок.....	41
<i>Питання для самоконтролю.....</i>	<i>42</i>
РОЗДІЛ 3. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ КОНЦЕПЦІЇ УПРАВЛІННЯ ЛАНЦЮГОМ ПОСТАВОК.....	44
3.1. Теоретичні основи управління ланцюгами поставок.....	44
3.2. Концепція SCM (управління ланцюгами поставок), її визначення, принципи та напрями.....	46
3.3. Моделі прийняття рішень.....	54
3.4. Інструменти вирішення завдань управління поставками: методи оптимізації, статистичні методи, імітація.....	60
<i>Питання для самоконтролю.....</i>	<i>68</i>
РОЗДІЛ 4. МИТНІ ПОСЛУГИ В МІЖНАРОДНИХ ЛАНЦЮГАХ ПОСТАВОК ТОВАРІВ.....	70
4.1. Митні процедури при переміщенні товарних потоків через митний кордон України різними видами транспорту.....	70
4.2. Суб'єкти та об'єкти логістичної діяльності у митній справі.....	72
4.3. Митні посередники та основні засади організації їхньої діяльності.....	77
<i>Питання для самоконтролю.....</i>	<i>85</i>

РОЗДІЛ 5. ПЕРЕВЕЗЕННЯ, ЗБЕРІГАННЯ І РОЗПОРЯДЖЕННЯ ТОВАРНИМИ ПОТОКАМИ, ЩО ПЕРЕБУВАЮТЬ ПІД МИТНИМ КОНТРОЛЕМ.....	87
5.1. Порядок оформлення товарних потоків, що переміщуються між митницями на територію України.....	87
5.2. Застосування Митної конвенції про міжнародне перевезення вантажів з використанням книжки МДП.....	96
<i>Питання для самоконтролю.....</i>	<i>100</i>
РОЗДІЛ 6. ОПТИМІЗАЦІЯ МИТНИХ ПЛАТЕЖІВ.....	101
6.1. Порядок нарахування та стягнення митних платежів та податків при митному оформленні.....	101
6.2. Оптимізація митних платежів: завдання та методи.....	132
<i>Питання для самоконтролю.....</i>	<i>137</i>
РОЗДІЛ 7. ОРГАНІЗАЦІЯ МІЖНАРОДНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ.....	139
7.1. Роль залізничного транспорту в зовнішньоекономічній діяльності. Транспортні умови залізничної доставки вантажів.....	139
7.2. Порядок транспортування вантажу транзитом через територію третіх країн у прямому залізничному сполученні.....	150
7.3. Документальне оформлення залізничних перевезень.....	154
7.4. Провізні платежі та порядок їх нарахування. Міжнародні залізничні тарифи. Платежі за перевезення вантажу.....	157
<i>Питання для самоконтролю.....</i>	<i>162</i>
РОЗДІЛ 8. ОРГАНІЗАЦІЯ МІЖНАРОДНИХ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ.....	164
8.1. Транспортні умови автомобільної доставки вантажів.....	164
8.2. Правові основи автомобільних вантажних і пасажирських перевезень.....	171
8.3. Класифікація вантажних перевезень і вантажів. Перевізні і взаємопов'язана документація вантажних і пасажирських перевезень.....	178
8.4. Принципи побудови системи МДП. Книжка МДП (карнет TIR). Схема функціонування системи МДП. Накладна CMR.....	184
<i>Питання для самоконтролю.....</i>	<i>193</i>

РОЗДІЛ 9. ОРГАНІЗАЦІЯ МІЖНАРОДНИХ АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ.....	194
9.1. Міжнародні норми регулювання діяльності повітряного транспорту.....	194
9.2. Керівні документи повітряних вантажних і пасажирських перевезень. Складові та функції авіанакладної.....	198
9.3. Тарифна система авіаперевезень.....	204
9.4. Митне оформлення вантажів, що перевозяться повітряним транспортом.....	205
<i>Питання для самоконтролю.....</i>	<i>209</i>
РОЗДІЛ 10. ОРГАНІЗАЦІЯ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВОДНИМ ТРАНСПОРТОМ.....	210
10.1. Форми організації перевезень водним транспортом.....	210
10.2. Кодекс торговельного мореплавства. Міжнародні конвенції щодо морських перевезень.....	213
10.3. Транспортні умови морської доставки вантажів при базисних умовах FOB або CIF.....	222
10.4. Тарифне ціноутворення на лінійному судноплаванні.....	232
10.5. Основні умови фрахтування суден при морських перевезеннях.....	238
10.6. Перевізні і взаємопов'язана документація. Види і функції коносаментів.....	241
<i>Питання для самоконтролю.....</i>	<i>244</i>
РОЗДІЛ 11. АУТСОРСИНГ У МИТНІЙ СПРАВІ.....	245
11.1. Аутсорсинг в сучасному господарюванні: сутність, концепції реалізації.....	245
11.2. Фактори розвитку аутсорсингу.....	249
11.3. Прийняття рішень про аутсорсинг: критерії, алгоритми, ризики.....	250
<i>Питання для самоконтролю.....</i>	<i>253</i>
ПОНЯТТЯ ТА ТЕРМІНИ.....	254
СПИСОК РЕКОМЕНДОВАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	262

ВСТУП

Розвиток логістики та розширення функціональних сфер її застосування приводить до розширення сфер її діяльності. Зростання зовнішньоекономічних операцій, розширення транспортно-складської інфраструктури зумовили виділення в окремий напрям митної логістики. Тому логістичну функцію митної діяльності впевнено називають важливою серед таких її функцій, як тарифно-регулююча, інформаційно-аналітична, контрольно-пропускна, фінансово-економічна.

В основі логістичної функції митної справи лежить логістична організація процесу митної переробки вантажів, що поєднує процеси реалізації митних режимів, пов'язаних з фізичним переміщенням зовнішньоторговельних вантажів через митний кордон. Логістика повинна забезпечити погодженість матеріальних (товарних), інформаційних і фінансових потоків, оптимальну технологію переміщення товарів через митний кордон з метою прискорення цього процесу, а також відпрацювання стандартних логістичних вимог як щодо митних режимів (тобто митниць), так і до учасників зовнішньоторговельної діяльності.

Навчальний посібник «Митна логістика» розроблений для підготовки фахівців другого (магістерського) рівня вищої освіти та спрямований на отримання студентами комплексних теоретичних та практичних знань з митної логістики в системі міжнародних відносин. У ньому розглянуто теоретичні та практичні засади митної логістики в умовах України та її євроінтеграційного курсу.

Основною метою його підготовки є формування у студентів системи фундаментальних знань у сфері теорії і практики управління ланцюгами поставок, що відповідають міжнародним стандартам та нормам міжнародного митного законодавства.

Для досягнення мети визначено такі основні завдання:

- 1) сформулювати у студентів комплексні знання щодо управління ланцюгом поставок у зовнішній торгівлі;
- 2) сформулювати у студентів знання міжнародних правил перевезень і порядок та умови переміщення товарів у митних режимах;

3) засвоїти студентами сучасні інформаційні системи та інформаційні технології, що застосовуються в управлінні ланцюгом поставок у митній справі;

4) засвоїти студентами законодавчі норми щодо порядку визначення митної вартості товарів та транспортних засобів;

5) сформувати у студентів комплексні знання щодо умов поставки експортно-імпортних товарів та їх впливу на митні процедури;

6) сформувати у студентів комплексні навички раціональної організаційної структури логістичної підсистеми підприємства-учасника ЗЕД, адекватної стратегії, цілям і завданням, а також внутрішнім і зовнішнім умовам її діяльності;

7) отримати студентами практичні навички оптимізації матеріальних, фінансових, інформаційних та сервісних потоків ресурсів підприємства-учасника ЗЕД.

Успішне засвоєння матеріалу, який наведено в навчальному посібнику «Митна логістика», дозволить студентам

знати:

- сутність та особливості митної логістики в системі міжнародних відносин;

- визначення, характеристику та концепцію управління ланцюгом поставок;

- методи діагностики макро- і мікрологістичних ланцюгів поставок;

- розподіл та тенденції розвитку логістичних операторів в Україні,

- порядок оформлення експортно-імпортних операцій;

- роль митних процедур у логістиці;

- порядок та умови переміщення товарів у митних режимах;

- митно-тарифне регулювання при експорті та імпорті товарів;

- митне оформлення товарів і транспортних засобів;

- митний контроль товарів і транспортних засобів;

- зберігання товарів та інших предметів під митним контролем. Митні склади;

- умови поставки експортно-імпортних товарів та їхній вплив на митні процедури;

- автоматизовані системи митного оформлення та контролю;

уміти:

– приймати управлінські рішення, що дозволяють оптимізувати матеріальні, фінансові, інформаційні та сервісні потоки ресурсів підприємства-учасника ЗЕД;

– використовувати способи підвищення ефективності митного адміністрування і створення сприятливих умов для підприємств-учасників ЗЕД за рахунок підвищення якості послуг, що надаються;

– раціоналізувати організаційну структуру логістичної підсистеми підприємства-учасника ЗЕД, адекватно стратегії, цілям і завданням, а також внутрішнім і зовнішнім умовам її діяльності;

володіти:

– навичками використання сучасних аналітичних інструментів логістичного менеджменту, а також методів діагностики і вирішення проблем у рамках управління ланцюгами поставок;

– сучасними інформаційними системами та інформаційними технологіями, що застосовуються в управлінні ланцюгами поставок у митній справі.

Для більш ефективного засвоєння матеріалу, який наведено в навчальному посібнику «Митна логістика», студенти повинні володіти знаннями та навичками, отриманими під час вивчення навчальних дисциплін «Товарознавство та експертиза в митній справі», «Організація митного контролю та оформлення», «Менеджмент», «Правознавство», «Фінанси», «Міжнародна економіка», «Основи ЗЕД», «Страхування», «Оподаткування ЗЕД», «Митна вартість та методи її визначення», «Економіка підприємства», «Митна справа», «Адміністрування митних платежів».

РОЗДІЛ 1

СУТНІСТЬ І ОСОБЛИВОСТІ МИТНОЇ ЛОГІСТИКИ В СИСТЕМІ МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН

- 1.1. Поняття та види логістичних систем.
- 1.2. Сутність та види потоків.
- 1.3. Логістичні операції та їх види.
- 1.4. Інформаційне забезпечення міжнародної логістики.

Ключові поняття: логістика, система, логістична система, логістична операція, потік, матеріальний потік, напруженість, потужність, інформаційний потік, логістична інформаційна система.

1.1. Поняття та види логістичних систем

Логістика – наука про планування, організацію, управління, контроль і регулювання переміщення матеріальних та інформаційних потоків у просторі та часі від їхнього первинного джерела до кінцевого споживача.

Логістика як наука з управління матеріальними, інформаційними та іншими потоками включає в коло своїх інтересів значну частину сфери економічного життя суспільства. У зв'язку з цим для формалізації наукових досліджень і практичних розробок вона поділяється на декілька напрямів (табл. 1.1).

В економічній літературі найбільш розповсюдженим принципом структуризації логістики є характер господарської діяльності. Відповідно до цього принципу виділяють такі види логістики: закупівельну, виробничу, розподільчу, транспортну, інформаційну і т.д. Однак у цьому випадку коректніше зазначати не про види логістики, а про її функціональні області.

Основна ідея логістики – організація у рамках єдиного потокового процесу переміщення матеріалів та інформації вздовж усього ланцюга – від постачальника до споживача. Принципи логістичного підходу вимагають інтеграції матеріально-технічного

забезпечення, виробництва, транспорту, збуту і передачі інформації про пересування товарно-матеріальних цінностей у єдину систему, що повинно підвищити ефективність роботи у кожній із цих сфер і міжгалузеву ефективність.

Таблиця 1.1

Види логістики

Ознака класифікації	Види логістики та їхня характеристика
За масштабами розроблюваних проблем	<i>макрологістика</i> – у сферу досліджень входять процеси, які протікають на регіональному, міжрегіональному, загальнонаціональному і міждержавному рівнях
	<i>мікрологістика</i> – займається комплексом питань з управління матеріальними, інформаційними та іншими потоками, ґрунтуючись на інтересах окремого підприємства або корпоративної групи підприємств, об'єднаних загальними цілями щодо оптимізації господарських зв'язків
За характером зон управління	<i>зовнішня</i> – займається питаннями регулювання потокових процесів, які виходять за рамки діяльності, але перебувають у сфері впливу суб'єкта господарювання
	<i>внутрішня</i> – спрямована на координацію й удосконалення господарської діяльності, пов'язаної з управлінням потоковими процесами в межах підприємства або корпоративної групи підприємств

Найбільш розповсюдженим підходом є виділення «**шести правил логістики**», так званого логістичного міксу (за аналогією з маркетинговим міксом) чи комплексу логістики.

1. **Продукт** – потрібний продукт.
2. **Кількість** – у необхідній кількості.
3. **Якість** – необхідної якості.
4. **Час** – необхідно доставити у потрібний час.
5. **Місце** – у потрібне місце.
6. **Витрати** – з мінімальними витратами.

Мета логістичної діяльності буде реалізована, якщо наведені вище правила виконані, тобто забезпечена найкраща і швидка відповідь на ринковий попит при найменших витратах.

Основна мета логістики конкретизується в її завданнях, які за ступенем значимості розділяють на три групи (табл. 1.2).

Основні завдання логістики

Групи	Завдання логістики
<i>Глобальні</i>	– створення комплексних інтегрованих систем матеріальних, інформаційних, а якщо можливо, й інших потоків
	– стратегічне узгодження, планування і контроль за використанням логістичних потужностей сфер виробництва й обігу
	– постійне вдосконалювання логістичної концепції в рамках обраної стратегії в ринковому середовищі
	– досягнення високої системної гнучкості шляхом швидкого реагування на зміни зовнішніх і внутрішніх умов функціонування
<i>Загальні</i>	– здійснення наскрізного контролю за поточними процесами в логістичних системах
	– розробка та удосконалення способів управління матеріальними потоками
	– багатоваріантне прогнозування обсягів виробництва, перевезень, запасів і т.д.
	– виявлення незбалансованості між потребами виробництва і можливостями матеріально-технічного забезпечення, а також потребами у логістичних послугах під час збуту і можливостями логістичної системи
	– стандартизація вимог до якості логістичних послуг і окремих операцій
	– раціональне формування господарських зв'язків
	– виявлення центрів виникнення втрат часу, матеріальних, трудових і грошових ресурсів
	– оптимізація технічної та технологічної структури транспортно-складських комплексів
<i>Часткові (локальні)</i>	– визначення стратегії та технології фізичного переміщення матеріальних ресурсів, напівфабрикатів, готової продукції
	– формалізація актуалізованих (поточних оперативних) логістичних цілей і параметрів функціонування логістичної системи
	– оптимізація запасів усіх видів і на всіх етапах товароруху
	– максимальне скорочення часу зберігання продукції
	– скорочення часу перевезень
	– швидка реакція на вимоги споживачів
	– підвищення готовності до постачань
	– зниження витрат у всіх ланках логістичного ланцюга
	– раціональний розподіл транспортних засобів
	– гарантування якісного післяпродажного обслуговування
<i>Часткові (локальні)</i>	– підтримка постійної готовності до прийому, обробки і видачі інформації
	– послідовність і поетапність просування через трансформаційні об'єкти і т.д.

Практична реалізація методології логістики виражається через її функціональні важелі. З концептуальних позицій можна виділити чотири функції логістики (табл. 1.3).

Таблиця 1.3

Основні функції логістики

Функція	Характеристика
<i>Системо- утворююча</i>	Логістика є системою ефективних технологій забезпечення процесу управління ресурсами. У вузькому значенні слова логістика утворює систему управління товарорухом (формування господарських зв'язків, організація пересування продукції через місця складування, формування і регулювання запасів продукції, розвиток і організація складського господарства)
<i>Інтегра- ційна</i>	Логістика забезпечує синхронізацію процесів збуту, зберігання і доставки продукції з орієнтацією їх на ринок засобів виробництва і надання посередницьких послуг споживачам. Вона забезпечує узгодження інтересів логістичних посередників у логістичній системі. Логістика дозволяє здійснити перехід від часткових завдань до загальної оптимізації
<i>Регулятивна</i>	Логістичне управління матеріальними і супутніми потоками спрямоване на економію всіх видів ресурсів, скорочення витрат живої й упредметненої праці на стику різних організаційно-економічних рівнів і галузей. У широкому значенні управлінський вплив полягає в підтримці відповідності поведінки частини логістичної системи інтересами цілого. Чим вищий ресурсний потенціал будь-якої підсистеми, тим більше вона у своїй діяльності повинна орієнтуватися на стратегію логістичної системи. В іншому випадку, за умови припинення підсистемою визначеного, наперед заданого рівня автономності, може виникнути небезпека руйнування самої системи
<i>Результативна</i>	Логістична діяльність спрямована на постачання продукції в необхідній кількості у зазначений час і місце із заданою якістю (станом) з мінімальними витратами. Логістика прагне охопити всі етапи взаємодії ланцюга «постачання-виробництво-розподіл-споживання», іншими словами, вона є алгоритмом перетворення ресурсів у постачання готової продукції відповідно до існуючого попиту

Поняття логістичної системи є одним із базових понять логістики. Існують різні системи, які забезпечують функціонування економічного механізму. У цій множині необхідно розрізняти саме логістичні системи з метою їхнього аналізу та удосконалення.

Поняття **логістичної системи** є похідним від загального поняття «система». Логістичні системи вкладаються у загальноприйняте поняття «системи», бо складаються із системоутворюючих елементів, тісно взаємопов'язаних і взаємозалежних між собою, які мають впорядковані зв'язки й утворюють певну структуру із заздалегідь заданими властивостями. Відрізняються ці системи високим ступенем узгоджених вхідних продуктивних сил з метою управління наскрізними потоками.

Система (від грецької мови – ціле, складене із частин; сполучення) – це множина елементів, які перебувають у відношеннях та зв'язках один з одним, утворюють визначену цілісність, єдність.

Логістична система (далі – ЛС) – це адаптивна система зі зворотним зв'язком, яка виконує певні логістичні функції (операції), складається із підсистем і має розвинені внутрішньосистемні зв'язки та зв'язки із зовнішнім середовищем.

Як ЛС, можна розглядати промислове підприємство, територіально-виробничий комплекс, торговельне підприємство тощо.

Будь-яка логістична система складається із сукупності елементів, так званих ланок логістичної системи, між якими встановлені певні функціональні зв'язки і відношення. Внутрішньосистемні зв'язки є більш міцними, ніж зв'язки із зовнішнім середовищем. Зазвичай вони мають циклічний характер, бо відображають послідовність передачі матеріального та інформаційного потоків між ланками відповідного логістичного ланцюга.

Більшості реально функціонуючих на практиці логістичних систем, як і систем загалом, притаманні такі властивості (табл. 1.4).

Основні властивості логістичних систем

Характерна риса	Опис
<i>Складність</i>	характеризується такими основними ознаками: • наявність великої кількості елементів (ланок) • складний характер взаємодії між окремими елементами • складність функцій, виконуваних системою • наявність складноорганізованого управління • вплив на систему великої кількості стохастичних факторів зовнішнього середовища
<i>Ієрархічність</i>	підпорядкованість елементів нижчого рівня (порядку, рангу) елементам вищого рівня у контексті лінійного чи функціонального логістичного управління
<i>Цілісність</i>	властивість системи виконувати задану цільову функцію реалізована тільки логістичною системою в цілому, а не окремими її ланками або підсистемами. ЛС є цілісною сукупністю елементів, що взаємодіють один з одним. Декомпозицію ЛС на елементи можна здійснювати по-різному. На макрорівні при проходженні матеріального потоку від одного підприємства до іншого як елементи можуть розглядатися самі ці підприємства та транспорт, що їх пов'язує. На мікрорівні ЛС може бути представлена у вигляді таких основних підсистем, як закупівля, планування та управління виробництвом, збут
<i>Структурованість</i>	передбачає наявність певної організаційної структури ЛС, яка складається із взаємопов'язаних об'єктів і суб'єктів управління, що реалізує задану мету
<i>Рухливість</i>	мінливість параметрів елементів ЛС під впливом зовнішнього середовища, а також рішень, прийнятих учасниками логістичного ланцюга
<i>Унікальність, непередбачуваність і невизначеність поведінки в конкретних умовах і під впливом зовнішнього середовища</i>	
<i>Наявність зв'язків</i>	між елементами ЛС є суттєві зв'язки, які визначають інтеграційні властивості. У макрологістичних системах основу між елементами становить угода. У мікрологістичних системах елементи пов'язані всередині виробничими зв'язками
<i>Адаптивність</i>	здатність ЛС змінювати свою структуру і вибирати варіанти поведінки відповідно до нових цілей і під впливом зовнішнього середовища

Продовження таблиці 1.4

Характерна риса	Опис
<i>Організація</i>	зв'язки між елементами ЛС визначеним чином упорядковані, тобто ЛС має організацію
<i>Інтеграційні властивості</i>	ЛС володіє інтеграційними властивостями, які не притаманні ні одному із елементів окремо. Це здатність доставити необхідний товар у необхідний час у необхідне місце необхідної якості з мінімальними витратами, а також здатність адаптуватися до змінних умов зовнішнього середовища (зміна попиту на товар, непередбачений вихід з ладу технічних засобів тощо). Інтеграційні властивості ЛС дозволяють їй закуповувати матеріали, пропускати їх через свої виробничі потужності і видавати їх у зовнішнє середовище, досягаючи при цьому раніше запланованих цілей

Логістичні системи класифікуються за такими ознаками (табл. 1.5).

Таблиця 1.5

Види логістичних систем

Ознака	Види логістичних систем
<i>Просторове обмеження</i>	• макрологістичні – великі ЛС управління поточковими процесами за участі декількох і більше незалежних суб'єктів господарювання, не обмежених у територіальному розташуванні; • Види макрологістичних ЛС: – регіональні; – національні (міжрегіональні); – міжнаціональні
	• мікрологістичні – охоплює внутрішньовиробничу логістичну сферу одного підприємства або групи підприємств, об'єднаних на корпоративних засадах
<i>Вид логістичних ланцюгів</i>	• логістичні системи з прямими зв'язками – це системи, у яких матеріальний потік доводиться до споживача без посередників на основі прямих господарських зв'язків
	• ешелоновані (багаторівневі) логістичні системи – це системи, у яких матеріальний потік доводиться до споживача за участі, як мінімум, одного посередника
	• гнучкі логістичні системи – системи, у яких доведення матеріального потоку до споживача здійснюється як за прямими зв'язками, так і за участі посередників

Створення *макрологістичних систем* обумовлене необхідністю забезпечити чітку взаємодію різногалузевих структур з метою поліпшення економічного стану на глобальному рівні. Під час створення макрологістичних систем особливу увагу приділяють узгодженню інтересів кожного учасника незалежно від його ролі у створеній системі.

Цілі створення макрологістичних систем можуть значно відрізнятися від цілей і критеріїв синтезу мікрологістичних систем. У більшості випадків критерій мінімуму загальних логістичних витрат використовується і під час синтезу макрологістичних систем. Однак найчастіше критерії формування макрологістичних систем визначаються екологічними, соціальними, військовими, політичними та іншими цілями. Наприклад, для поліпшення екологічної ситуації в регіоні може бути створена макрологістична система оптимізації транспортних (вантажних) регіональних потоків, що вирішує завдання оптимізації маршрутів, розв'язки транспортних потоків, переключення з одного виду транспорту на інший. З погляду державних органів управління, які також можуть брати участь у створенні макрологістичної системи, позитивний ефект може виражатися, наприклад, у поліпшенні загальної економічної ситуації в регіоні, країні або між державами.

Таким чином, макрологістична система є високоінтегрованою інфраструктурою економіки регіону, країни або групи країн.

До *мікрологістичної системи* належать технологічно пов'язані виробництва, об'єднані єдиною інфраструктурою, які працюють на єдиний економічний результат. Мікрологістичну систему підприємства можна подати у вигляді основних підсистем: закупівлі, виробництва і збуту.

1. *Закупівля* – підсистема, яка забезпечує надходження матеріального потоку в логістичну систему.

2. *Планування та управління виробництвом* – ця підсистема приймає матеріальний потік від підсистеми закупівель та управляє ним у процесі виконання різних технологічних операцій, які перетворюють предмет праці у продукт праці.

3. *Збут* – підсистема, яка забезпечує вибуття матеріального потоку з логістичної системи.

Як бачимо, елементи логістичних систем різноякісні, але одночасно сумісні. Сумісність елементів забезпечується єдністю цілі, якій підпорядковане функціонування кожного з елементів логістичної системи.

Іноді в економічній літературі можна зустріти думку, що мікрологістичні системи є окремими ланками макрологістичних систем. Однак це не завжди так. Виробничо-господарські структури, які входять у макрологістичну систему і є юридично незалежними, можуть виконувати всі вимоги і функції цієї системи, сприймаючи їх як фактор зовнішнього середовища. При цьому свою внутрішньовиробничу і господарську діяльність вони можуть здійснювати традиційно.

З іншого боку, підприємство, яке функціонує на основі логістичної концепції, може не входити в макрологістичну систему, тим більше якщо її немає. Воно будує свою діяльність як локальна мікрологістична система, що адаптується до динамічного зовнішнього середовища.

1.2. Сутність та види потоків

Новизна логістичного підходу в управлінні ресурсами полягає в зміні пріоритетів господарської діяльності. Головну роль відіграє не продукт, а процес у формі потоку (матеріального, інформаційного, фінансового тощо). Управління поточковими процесами, їх перетворення й інтеграція є новою формою управління, що перевершує традиційні як за рівнем творчого потенціалу, так і за ефективністю кінцевих результатів. Оптимізація поточкових процесів в економіці стала можливою лише завдяки переорієнтації з кількісних критеріїв оцінки господарської діяльності на якісні.

Основними категоріями логістики є потік і запас, які взаємопов'язані.

Потік – це сукупність об'єктів, що сприймаються як єдине ціле. Він існує як процес на деякому часовому інтервалі і вимірюється в абсолютних одиницях за певний період.

Поняття матеріального потоку є ключовим у логістиці. Матеріальні потоки утворюються в результаті транспортування,

складування і виконання інших матеріальних операцій із сировиною, напівфабрикатами і готовими виробами – починаючи від первинного джерела сировини до кінцевого споживача. Матеріальні потоки можуть проходити між різними підприємствами або всередині одного підприємства.

Поняття матеріального потоку узагальнює безперервність зміни і переміщення продуктів праці у сфері обігу і виробництва.

Матеріальний потік – це сукупність товарно-матеріальних цінностей, які розглядаються на часовому інтервалі у процесі застосування до них різних логістичних операцій.

Матеріальні потоки можуть проходити як усередині одного підприємства, так і між різними підприємствами. При цьому кожному матеріальному потоку відповідає деякий інформаційний потік, який у тимчасовому і просторовому аспектах може не збігатися з матеріальним.

Матеріальні потоки можуть перебувати у двох протилежних станах: *динамічному* і *статистичному*. У тих випадках, коли матеріальні потоки розглядаються не в часовому інтервалі, а у визначений момент часу, вони утворюють матеріальні запаси. Форма існування матеріального потоку обумовлена самим визначенням і проявляється в матеріально-речовинних утвореннях, які можуть змінюватися залежно від етапу просування.

Сукупність ресурсів одного найменування, які перебувають упродовж усього шляху від конкретного джерела виробництва до моменту споживання, утворює *елементарний матеріальний потік*. Множина елементарних потоків, що формуються на підприємстві, становить *інтегральний (загальний) матеріальний потік*, який забезпечує нормальне функціонування підприємства.

Матеріальні потоки характеризуються кількісними і якісними показниками. Основними з них є напруженість і потужність матеріального потоку. Між цими показниками, як правило, спостерігається обернена залежність. На них прямий вплив здійснюють обсяг (маса), час і форми постачань.

Наприклад, під час транзитного постачання підприємству великих обсягів сировини або продукції матеріальний потік може мати велику потужність, але через довготривалу періодичність напруга логістичного ланцюга може бути невеликою. І, навпаки,

під час організації постачань за методом «точно у термін» обсяги переміщуваних вантажів можуть бути невеликими, але самі постачання дуже частими, що робить цей логістичний ланцюг і, відповідно, матеріальний потік досить напруженим.

Крім перерахованих, на потужність і напруженість впливають також інші фактори. Так, у сфері виробництва ці показники залежать, у першу чергу, від форми виробництва, технології виконання логістичних операцій, рівня механізації та автоматизації робіт тощо. Важливе значення має також вид продукції, її призначення. Якщо її використовують на підприємствах сфери виробництва, то матеріальні потоки будуть, як правило, більш потужними за обсягом, але менш напруженими за формою постачань. Інша ситуація спостерігається під час управління матеріальними потоками, які за змістом складаються з продукції споживчого призначення. У цьому випадку відносно часті постачання порівняно великій кількості споживачів роблять канал матеріального потоку менш потужним, але більш напруженим.

Впливає на потужність і напруженість матеріальних потоків також вид транспортних засобів, відстань транспортування та інші фактори.

Таким чином, **напруженість матеріального потоку** – це інтенсивність переміщення матеріальних ресурсів, напівфабрикатів і готової продукції, а **потужність матеріального потоку** – це обсяги продукції, які переміщуються за одиницю часу. Тому потік має розмірність «обсяг/одиниця часу», тобто є дробом, у чисельнику якого міститься одиниця виміру вантажу (штуки, тонни і т.д.), а в знаменнику – одиниця виміру часу (доба, місяць, рік і т.д.).

Показники потужності та напруженості матеріальних потоків прямо залежать від стану інфраструктури суб'єкта господарювання, обраної логістичної системи з управління процесами виробництва і обігу, стратегії підприємства і т.д.

Крім перерахованих, матеріальні потоки можна охарактеризувати такими ознаками: номенклатурою продукції, початковими, кінцевими і проміжними пунктами, наявністю і величиною запасів у цих пунктах, способом переміщення.

Вивчення матеріальних потоків є основою для оптимізації технологічних процесів виробництва, матеріально-технічного

забезпечення, транспортування і збуту продукції, раціоналізації документообігу, проектування виробничих, складських і допоміжних приміщень, створення високоефективної комунікаційної інфраструктури та організаційних структур управління.

Найважливішими ознаками класифікації матеріальних потоків є такі (табл. 1.6).

Таблиця 1.6

Види матеріальних потоків

Ознака	Види
<i>Відносно логістичної системи</i>	• зовнішній – це потік, який проходить в зовнішньому щодо даної ЛС середовищі. Цю категорію складають не будь-які вантажі, що пересуваються поза підприємством, а лише ті, до організації яких підприємство причетне
	• внутрішній – це потік, що проходить у внутрішньому середовищі відносно даної ЛС
<i>За призначенням</i>	• вхідний – це зовнішній потік, який надходить у ЛС із зовнішнього середовища. У нашому прикладі він визначається сумою величин матеріальних потоків на операціях розвантаження
	• вихідний – це потік, який виходить з ЛС і надходить у зовнішнє для неї середовище
<i>За ритмічністю</i>	• неперервні – на конвеєрних або автоматизованих лініях у процесі виробництва, транспортування матеріальних ресурсів трубопроводом і т.д.
	• дискретні – організація забезпечення потреб у формі складських і транзитних поставок, подача на робочі місця матеріальних ресурсів за умови дрібносерійного і середньосерійного виробництва, регулярне відвантаження готової продукції постійним контрагентам і т.д.
	• бліц-потоки – це разові поставання, подача на робочі місця рідкоживаних предметів і засобів праці
<i>Залежно від предмета вивчення</i>	• продуктові – об'єктом вивчення (аналізу, планування) яких є переміщення конкретних продуктів і засобів праці
	• операційні – потоки матеріальних ресурсів щодо конкретних логістичних операцій
	• ділянкові – сукупні потоки, які розглядаються на окремій ділянці ЛС. Основою для їх розрахунку є операційні логістичні потоки
	• системні потоки – матеріальні потоки, які циркулюють у цілому у ЛС, їх параметри визначаються як сума ділянкових матеріальних потоків

Ознака	Види
<i>За натурально-речовинним складом</i>	• одноасортиментні
	• багатоасортиментні
<i>За кількісною ознакою</i>	• масові – потоки, що виникають у процесі транспортування не одним транспортним засобом, а їхньою групою
	• крупні – декілька залізничних вагонів, автомашин
	• середні – займають проміжок між великими і мілкими. До них належать потоки, які утворюють вантажі, що надходять окремими вагонами або автомобілями
	• мілкі – утворюють кількість вантажів, які не дозволяють повністю використати вантажопідйомність транспортного засобу і потребують при перевезенні сумісництва з іншими, попутними вантажами
<i>За питомою вагою</i>	• тяжкі – потоки, що забезпечують повне використання вантажопідйомності транспортних засобів, потребують меншого складського об'єму. Тяжкі потоки утворюють вантажі, у яких маса одного місця перевищує 1 тону (при перевезеннях водним транспортом) і 0,5 тонн (при перевезеннях залізничним транспортом, наприклад транспортування металу)
	• легкі – вантажі, які не дозволяють повністю використовувати вантажопідйомність транспорту. Одна тону вантажу легкого потоку займає обсяг більше 2 куб. м, наприклад табачні вироби у процесі транспортування утворюють такі потоки
<i>За ступенем сумісності, що утворюють потік вантажів</i>	• сумісні
	• несумісні
<i>За консистенцією вантажів</i>	• насипні – вантажі, які перевозяться без тари (наприклад зерно). Головна їх ознака – сипучість. Можуть перевозитися в спеціальних транспортних засобах: вагонах бункерного типу, відкритих вагонах, на платформах, у контейнерах, в автомашинах
	• навалові вантажі – як правило, це вантажі мінерального походження (сіль, вугілля, руда, пісок і т.д.), що перевозяться без тари, деякі з них можуть змерзатися, злежуватися, спікатися. Також мають ознаку – сипучість

Ознака	Види
	• тарно-штучні – вантажі, що мають різні фізико-хімічні властивості, питому вагу, об’єм. Це можуть бути вантажі в контейнерах, ящиках, мішках, вантажі без тари, довгомірні та негабаритні вантажі • наливні – вантажі, що перевозяться наливом у цистернах або наливних суднах. Логістичні операції з наливними вантажами, наприклад перевантаження, збереження тощо, виконуються за допомогою спеціальних технічних засобів

За умови збереження на підприємстві запасів на одному рівні вхідний матеріальний потік буде дорівнювати вихідному. Вхідні або вихідні матеріальні потоки є формою реалізації циклічних зв’язків, тобто зв’язків, у яких вихід з однієї мікрологістичної системи одночасно є входом в іншу і навпаки. Такі циклічні зв’язки мають найважливіше значення у процесі адаптації системи до динаміки зовнішнього середовища.

Ознака ступеня сумісності вантажів, що утворюють потік, враховується в основному при транспортуванні, збереженні і вантажопереробці продовольчих товарів.

Управління матеріальними потоками передбачає визначення параметрів траєкторії переміщення матеріалів, до яких належать:

- найменування матеріальних ресурсів;
- кількість матеріальних ресурсів;
- початкова точка (вибір постачальника);
- кінцева точка (вибір споживача);
- час (у які строки потрібно виконати замовлення і доставити продукцію).

Завдання логістики полягає у тому, щоб організувати процеси переміщення, які у сукупності були б оптимальними для цієї сфери і логістичної системи в цілому.

1.3. Логістичні операції та їхні види

Матеріальний потік утворюється в результаті сукупності дій з матеріальними об’єктами. Ці дії називають логістичними операціями. Однак поняття логістичної операції не обмежується

діями лише з матеріальними потоками. Для управління матеріальним потоком необхідно приймати, обробляти і передавати інформацію, яка відповідає цьому потоку. Виконувані при цьому дії також належать до логістичних операцій.

Логістична операція – це відокремлена сукупність дій з реалізації логістичних функцій, спрямована на перетворення матеріального і/або інформаційного потоку.

До логістичних операцій з матеріальним потоком можна віднести навантаження, транспортування, розвантаження, комплектування, складування, пакування та інші операції. Логістичні операції з інформаційним потоком – це, як уже зазначалося, збирання, обробка і передавання інформації, яка відповідає матеріальному потоку. Слід зауважити, що витрати на виконання логістичних операцій з інформаційними потоками становлять суттєву частину логістичних витрат.

Виконання логістичних операцій з матеріальним потоком, який надходить до ЛС або покидає її, відрізняється від виконання цих же операцій всередині ЛС. Це визначається переходом права власності на товар і переходом страхових ризиків з однієї юридичної особи на іншу.

Виділяють такі логістичні операції (табл. 1.7).

Таблиця 1.7

Види логістичних операцій

Ознака	Види
<i>За природою потоку</i>	• логістичні операції з матеріальним потоком: – складування; – транспортування; – комплектація; – завантаження; – розвантаження; – внутрішні переміщення сировини та матеріалів під час реалізації логістичних функцій виробництва; – упакування вантажу; – укрупнення вантажних одиниць; – зберігання
	• логістичні операції з інформаційним потоком: – збір інформації; – зберігання інформації;

Продовження таблиці 1.7

Ознака	Види
	– обробка інформації; – передача інформації
Відносно логістичної системи	• зовнішні – орієнтовані на інтеграцію логістичної системи із зовнішнім середовищем (операції у сфері постачання і збуту). На зовнішні логістичні операції випадкові змінні впливають більшою мірою, ніж внутрішні • внутрішні – операції, що виконуються всередині логістичної системи
За характером виконання робіт	• операції з доданою вартістю, які змінюють споживчі властивості товарів (розкрій, розфасування, сушіння і т.д.) • операції без доданої вартості (зберігання товарів)
За переходом права власності на товар	• односторонні – операції, не пов'язані з переходом права власності на продукцію і страхових ризиків, виконуються всередині ЛС • двосторонні – операції, пов'язані з переходом права власності на продукцію і страхових ризиків від однієї юридичної особи до іншої

До логістичних операцій можна також зарахувати такі, як прогнозування, контроль, оперативне управління.

Зазначені логістичні операції є *прямими*. Однак у логістиці, крім прямих, виділяють і *зворотні* логістичні операції. Цей тип операцій передбачає переміщення матеріального потоку та інформації в напрямку, протилежному до вихідного. Тут варто зазначити, що якщо товари виробничо-технічного і споживчого призначення повертаються від споживача до постачальника, то вони не обов'язково проходять тим же логістичним ланцюгом, яким вони доставлялися від постачальника до споживача. Найбільш розповсюдженими прикладами реалізації зворотної логістичної операції є повернення торговим посередником своєму постачальнику товару, термін реалізації якого вичерпано, повернення покупцем торговому посереднику дефектного товару, повернення тари споживачем постачальнику і т.п.

Укрупнена група логістичних операцій, спрямованих на реалізацію мети логістичної системи, називається **логістичною функцією**. До основних логістичних функцій належать: постачання, виробництво, збут. Серед інших логістичних функцій, які мають підтримуючий характер трьох перерахованих вище, мож-

на виділити такі: транспортування, управління запасами, складування, інформаційно-комп'ютерна підтримка, підтримка стандартів обслуговування споживачів та ін.

1.4. Інформаційне забезпечення міжнародної логістики

Сучасний стан логістики багато в чому визначається бурхливим розвитком і впровадженням в усі сфери інформаційно-комп'ютерних технологій. Реалізація більшості логістичних концепцій і систем була б неможливою без використання швидкодіючих комп'ютерів, локальних обчислювальних мереж, телекомунікаційних систем та інформаційно-програмного забезпечення. Значення інформаційного забезпечення логістичного процесу настільки важливе, що багато фахівців виділяють особливу інформаційну логістику, яка має самостійне значення в бізнесі та управлінні інформаційними потоками і ресурсами.

Інформаційна логістика організовує потік даних, що супроводжують матеріальний потік, і є тією істотною для підприємства ланкою, яка пов'язує постачання, виробництво і збут. Вона охоплює управління всіма процесами переміщення і складування реальних товарів на підприємстві, дозволяючи забезпечувати своєчасну доставку цих товарів у необхідних кількостях, комплектації, якості з точки їх виникнення в точку споживання з мінімальними витратами й оптимальним сервісом.

Інформація є рушієм діяльності логістичної системи і тримає її відкритою – здатною пристосовуватися до нових умов. У зв'язку з цим одним із ключових понять логістики є поняття **інформаційного потоку**.

У загальному вигляді інформаційний потік є переміщенням у деякому середовищі даних, виражених у структурному вигляді. Щодо логістики, **інформаційний потік** – це сукупність циркулюючих у логістичній системі, між логістичною системою і зовнішнім середовищем повідомлень, необхідних для управління і контролю за логістичними операціями.

Зростання ролі інформаційних потоків у сучасній логістиці обумовлено такими основними причинами:

– для споживача інформація про статус замовлення, наявність товару, строки постачання, відвантажувальні документи та ін. є необхідним елементом споживчого логістичного сервісу;

– з позицій управління запасами в логістичному ланцюзі наявність повної та дострокової інформації дозволяє скоротити потребу в запасах і трудових ресурсах за рахунок зменшення невизначеності рівня попиту;

– інформація збільшує гнучкість логістичної системи щодо того, як, де і коли можна використовувати ресурси для досягнення конкурентних переваг.

У логістиці виділяють такі види інформаційних потоків (табл. 1.8).

Таблиця 1.8

Види інформаційних потоків

Ознака	Види
<i>Залежно від виду систем, які пов'язуються потоком</i>	горизонтальний, який належить до одного рівня ієрархії логістичної системи
	вертикальний – від верхнього рівня логістичної системи до нижнього
<i>Залежно від місця проходження</i>	зовнішній, що циркулює всередині ЛС і зовнішнім середовищем
	внутрішній, що циркулює всередині ЛС або її окремого елемента
<i>Залежно від напряму відносно ЛС</i>	вхідний
	вихідний
<i>За видом носіїв інформації</i>	на паперових носіях
	на магнітних носіях
	електронні
	інші
<i>Залежно від призначення</i>	директивні (управляючі)
	нормативно-довідкові
	обліково-аналітичні
	допоміжні

Взаємозв'язок матеріального та інформаційного потоків є очевидним, однак відповідність одного потоку іншому є умовною. Власне кажучи, вміст матеріального потоку, як правило, відображають дані інформаційного потоку, але за часовими пара-

метрами вони можуть не збігатися. На практиці в логістичних системах матеріальні та інформаційні потоки нерідко випереджають або запізнюються один щодо одного.

Векторна взаємовідповідність матеріальних та інформаційних потоків також має специфічну особливість, яка полягає в тому, що вони можуть бути як *односпрямовані*, так і *різнострамовані*:

- випереджаючий інформаційний потік у зустрічному напрямку містить, як правило, відомості про замовлення;
- випереджаючий інформаційний потік у прямому напрямку – це попередні повідомлення про майбутнє прибуття вантажу;
- одночасно з матеріальним потоком йде інформація в прямому напрямку про кількісні та якісні параметри матеріального потоку;
- услід за матеріальним потоком у зустрічному напрямку може проходити інформація про результати приймання вантажу за кількістю або за якістю, різноманітні претензії, підтвердження.

Шлях, яким рухається інформаційний потік, у загальному випадку може не збігатися з маршрутом переміщення матеріального потоку.

Вимірюється інформаційний потік кількістю обробленої або переданої інформації за одиницю часу. Інформаційний потік ґрунтується на переміщенні паперових або електронних документів. Залежно від цього він може вимірюватися або кількістю оброблених і переданих одиниць паперових документів, або сумарною кількістю документорядків у цих документах, або кількістю інформації (біт), яка міститься в тому чи іншому повідомленні.

Інформаційний потік характеризується такими **параметрами**:

- джерело виникнення;
- напрямок руху потоку;
- періодичність;
- вид існування;
- швидкість передачі та прийому;
- інтенсивність потоку та ін.

Управління інформаційним потоком можна здійснювати так:

- 1) змінюючи напрямок потоку;

2) обмежуючи швидкість передачі до відповідної швидкості прийому;

3) обмежуючи обсяг потоку до величини пропускної здатності окремого вузла або ділянки шляху.

Мета інформаційного забезпечення в логістиці полягає у тому, щоб отримати можливість управління, контролю і комплексного планування переміщення матеріального потоку.

Для того щоб інформація ефективно підтримувала логістичні процеси, побудова логістичної інформаційної системи повинна спиратися на шість **основних принципів**:

1) *повнота і придатність інформації для користувача*. Логістична інформаційна система повинна подавати інформацію в тому місці, того виду і повноти, що потрібна для виконання відповідних логістичних функцій і операцій. Особа, яка приймає рішення, повинна володіти необхідною і достатньою інформацією для прийняття рішень у центрі своєї відповідальності, до того ж в необхідному їй вигляді;

2) *точність*. Точність вихідної інформації має принципове значення для прийняття правильних рішень. Наприклад, інформація про рівень запасів у розподільчій мережі в сучасних логістичних системах допускає не більше 1 % помилок або невизначеності для прийняття ефективних рішень у фізичному розподілі, створенні запасів і задоволенні запитів споживачів. Велике значення має точність і достовірність вихідних даних для прогнозування попиту, планування потреб у матеріальних ресурсах та ін.;

3) *своєчасність*. Логістична інформація повинна надходити в систему менеджменту вчасно, як цього вимагають багато логістичних технологій, особливо заснованих на концепції «точно у термін». Своєчасність інформації важлива практично для всіх комплексних логістичних функцій. Крім того, багато завдань у транспортуванні, операційному менеджменті, управлінні замовленнями і запасами вирішуються в режимі реального часу. Вимога своєчасності знаходження і обробки інформації реалізується сучасними логістичними технологіями сканування, штрихового кодування, електронного обміну даних;

4) *орієнтованість*. Інформація в логістичній інформаційній системі повинна бути орієнтована на виявлення додаткових можливостей поліпшення якості продукції, сервісу, зниження

логістичних витрат. Способи отримання, передачі, відображення і попередньої обробки інформації повинні сприяти виявленню «вузьких» місць, резервів економії ресурсів та ін.;

5) *гнучкість*. Інформація, яка циркулює в логістичній інформаційній системі, повинна бути пристосованою до конкретних користувачів і мати найбільш зручний для них вигляд. Це стосується як персоналу фірми, так і логістичних посередників, і кінцевих споживачів;

6) *придатний формат даних*. Формат даних і повідомлень, застосовуваний у комп'ютерних і комунікаційних мережах логістичної інформаційної системи, повинен максимально ефективно використовувати продуктивність технічних засобів (обсяг пам'яті, швидкодію, пропускну здатність та ін.). Види і форми документів, розташування реквізитів на паперових документах, розмірність даних та інших параметрів повинні полегшувати машинну обробку інформації. Крім того, необхідна інформаційна сутність комп'ютерних і телекомунікаційних систем логістичних посередників та інших користувачів за форматами даних у логістичній інформаційній системі.

Різноманітні інформаційні потоки, які циркулюють всередині і між елементами логістичної системи, між логістичною системою і зовнішнім середовищем, утворюють логістичну інформаційну систему.

Логістична інформаційна система (далі – ЛІС) – це певним чином організована сукупність взаємопов'язаних засобів обчислювальної техніки, різних довідників і необхідних засобів програмування, що забезпечує вирішення певних функціональних завдань з управління матеріальними потоками.

Так само, як і будь-яка інша система, інформаційна система повинна складатися з упорядковано взаємозалежних елементів та володіти деякою сукупністю інтегративних якостей. Декомпозицію інформаційних систем на складові можна здійснювати по-різному. Найчастіше інформаційні системи поділяють на дві підсистеми: функціональну і забезпечувальну.

Функціональна підсистема складається із сукупності розв'язуваних завдань, згрупованих за ознакою спільності мети.

Забезпечувальна підсистема, у свою чергу, включає такі елементи:

- технічне забезпечення, тобто сукупність технічних засобів, які забезпечують обробку і передачу інформаційних потоків;
- інформаційне забезпечення, які містять у собі різні довідники, класифікатори, кодифікатори, засоби формалізованого опису даних;
- математичне забезпечення, тобто сукупність методів вирішення функціональних завдань. Логістичні інформаційні системи, як правило, є автоматизованими системами управління логістичними процесами. Тому математичне забезпечення в логістичних інформаційних системах – це комплекс програм і сукупність засобів програмування, які забезпечують вирішення завдань управління матеріальними потоками, обробку текстів, отримання довідкових даних і функціонування технічних засобів.

Інформаційні системи в логістиці можуть створюватися з метою управління матеріальними потоками як на мікро-, так і на макрорівні.

На рівні окремого підприємства інформаційні системи поділяють на три групи:

1) *планові* – створюються на адміністративному рівні управління і слугують для прийняття довгострокових рішень стратегічного характеру. Серед розв’язуваних завдань можуть бути такі:

- створення й оптимізація ланок логістичного ланцюга;
- управління малозмінними даними;
- планування виробництва;
- загальне управління запасами;
- управління резервами та інші завдання.

У планових інформаційних системах найвищий рівень стандартизації під час вирішення задач, що дозволяє з найменшими труднощами адаптувати тут стандартне програмне забезпечення;

2) *диспозитивні (або диспетчерські)* – створюються на рівні управління складом або цехом і слугують для забезпечення налагодженої роботи логістичних систем. Тут можуть вирішуватися такі завдання:

- детальне управління запасами (місцями складування);
- керування внутрішньоскладським або внутрішньозаводським транспортом;

– відбір вантажів за замовленням та їх комплектування, облік вантажів, які відправляються, та інші завдання.

У диспозитивних інформаційних системах можливість пристосувати стандартний пакет програм нижча. Це зумовлено рядом причин, наприклад: виробничий процес на підприємствах зумовлюється історично і важко піддається суттєвим змінам заради стандартизації; структура оброблюваних даних істотно розрізняється в різних користувачів;

3) *виконавчі (або оперативні)* – створюються на рівні адміністративного або оперативного управління. Обробка інформації в цих системах здійснюється в темпі, зумовленому швидкістю її надходження на ЕОМ. Це так званий режим роботи в реальному масштабі часу, який дозволяє отримувати необхідну інформацію про переміщення вантажів у поточний момент часу і вчасно видавати відповідні адміністративні та керуючі впливи на об'єкт управління. Цими системами можуть вирішуватися різноманітні завдання, пов'язані з контролем матеріальних потоків, оперативним управлінням переміщеннями та ін. У виконавчих інформаційних системах на оперативному рівні управління застосовують, як правило, індивідуальне програмне забезпечення.

Логістичні інформаційні системи, які входять у різні групи, відрізняються як своїми функціональними, так і забезпечувальними підсистемами. Функціональні підсистеми відрізняються складом розв'язуваних завдань. Забезпечувальні підсистеми можуть відрізнятися всіма своїми елементами, тобто технічним, інформаційним і математичним забезпеченням.

Відповідно до концепції логістики інформаційні системи, які належать до різних груп, інтегруються в єдину інформаційну систему. Розрізняють *вертикальну* і *горизонтальну* інтеграцію.

Вертикальною інтеграцією вважається зв'язок між плановою, диспозитивною і виконавчою системами за допомогою вертикальних інформаційних потоків.

Горизонтальною інтеграцією вважається зв'язок між окремими комплексами завдань у диспозитивних і виконавчих системах за допомогою горизонтальних інформаційних потоків.

У цілому переваги інтегрованих інформаційних систем можна сформулювати так:

– зростає швидкість;

- зменшується кількість помилок в обліку;
- зменшується обсяг непродуктивної, «паперової» роботи;
- поєднуються раніше розрізнені інформаційні блоки.

Питання для самоконтролю

1. У чому полягає головна ідея логістики?
2. Які існують види логістики?
3. Назвіть та дайте характеристику «шести правилам логістики».
4. Назвіть основні завдання, що виконує логістика.
5. Які функції виконує логістика?
6. Розкрийте сутність поняття «логістична система».
7. Назвіть та дайте характеристику основним властивостям логістичної системи.
8. Які існують види логістичних систем?
9. Дайте визначення поняття «матеріальний потік».
10. Якими показниками характеризується матеріальний потік?
11. Які існують види матеріальних потоків?
12. Дайте визначення поняття «логістична операція».
13. Які існують види логістичних операцій?
14. Дайте визначення поняття «інформаційний потік».
15. Які існують види інформаційних потоків?
16. Якими параметрами характеризується інформаційний потік?
17. Назвіть основні принципи інформаційного забезпечення.
18. Дайте визначення поняття «логістична інформаційна система».
19. Які існують види логістичних інформаційних систем?

РОЗДІЛ 2

ВИЗНАЧЕННЯ ТА ХАРАКТЕРИСТИКА ЛАНЦЮГІВ ПОСТАВОК

- 2.1. Економічна сутність логістичного ланцюга поставок.
- 2.2. Структура логістичного ланцюга поставок.
- 2.3. Фактори, що впливають на структуру ланцюга поставок.

Ключові поняття: логістичний канал, логістичний ланцюг, структура логістичного ланцюга поставок, логістична мережа поставок.

2.1. Економічна сутність логістичного ланцюга поставок

Поруч з поняттям «логістична система» у вітчизняній і закордонній літературі широко використовуються поняття «логістичний ланцюг» і «логістичний канал». У багатьох випадках ці поняття не досить чітко розмежовані, а іноді вживаються як синоніми.

Логістичний канал – це частково впорядкована множина різних посередників, які реалізують доведення матеріального потоку від конкретного виробника до його споживачів.

Множина є частково впорядкованою до тих пір, поки не обрано конкретних учасників процесу просування матеріального потоку від постачальника до споживача. Після цього логістичний канал перетворюється в логістичний ланцюг. Можливість вибору логістичного каналу є суттєвим резервом підвищення ефективності логістичних процесів.

Логістичний ланцюг – це лінійно впорядкована множина учасників логістичного процесу, які здійснюють логістичні операції з доведення зовнішнього матеріального потоку від однієї логістичної системи до іншої за умови виробничого споживання або до кінцевого споживача за умови особистого невиробничого споживання.

Існує й інша інтерпретація логістичного ланцюга, під яким розуміють сукупність логістичних операцій, виконуваних послідовно від моменту зародження до моменту згасання потоку товарів, робіт, послуг на відповідному споживчому ринку. Однак, на нашу думку, доцільніше за окремі ланки логістичного ланцюга вважати підприємства, які оберуть участь у процесах доведення товарів, послуг та інформації до кінцевих споживачів. Логістичні ланцюги протягують між логістичними ланками, щоб проілюструвати організаційну структуру логістичних систем.

У найпростішому випадку, коли логістична система характеризується як система з прямими зв'язками, логістичний ланцюг складається із постачальника та споживача. У складніших випадках за умови функціонування ешелонних систем такий ланцюг може мати древовидну структуру або вигляд орієнтованого графа із циклами (гнучка логістична система).

У цілому у логістичному ланцюзі, тобто в ланцюзі, яким проходять матеріальний та інформаційний потоки від постачальника до споживача, виділяють такі основні ланки:

- постачання матеріалів, сировини і напівфабрикатів;
- зберігання продукції та сировини;
- виробництво товарів;
- розподіл, включаючи відправлення товарів зі складу готової продукції;
- споживання готової продукції.

У реальних умовах господарювання існує велика кількість логістичних посередників, широкий асортимент матеріальних ресурсів, які використовуються у виробництві товарів, і розгалужені розподільчі мережі. Як наслідок, можуть формуватися складні логістичні ланцюги взаємопов'язаних ланок, які поєднують кілька логістичних ланцюгів, так звані логістичні мережі.

2.2. Структура логістичного ланцюга поставок

Термін «структура» походить від латинського *structura* – «будівля», розташування, порядок, взаємозв'язок складових. Тому під «**структурою логістичного ланцюга поставок**» слід розуміти відносно постійний порядок внутрішніх просторово-тимчасових зв'язків ланцюга між його фрагментами і взаємодію їх із

зовнішнім середовищем, що визначає функціональне призначення останнього.

Структуризація ланцюгів поставок дає можливість окремо досліджувати ефективність функціонування кожного їх фрагменту, виробляти рішення щодо коригування видів діяльності в них, змінювати форми і зміст управління та ін.

На практиці при формуванні ланцюгів поставок під структурою останніх розуміють сукупність організацій (фрагментів), через які матеріальні потоки проходять під час свого переміщення від постачальника початкового рівня до кінцевого споживача. Структурно ланцюг поставок у загальному його вигляді складається із трьох основних фрагментів – постачальника, виробника, споживача (рис. 2.1). Такий ланцюг поставок називають простим або коротким.



Рис. 2.1. Схема простого ланцюга поставок

За умови розширення географії ринку ланцюг поставок у своєму складі може мати декілька постачальників і декілька споживачів. Від їхньої кількості залежить їхній рівень, тобто ланцюг поставок складається з постачальника (першоджерело матеріального потоку), посередник (їх може бути декілька), виробника, споживача-посередника, споживача кінцевого.

Таким чином, формат ланцюга поставок залежить від кількості видів діяльності і організацій, що задіяні у їх виконанні. Оскільки основним фрагментом будь-якого ланцюга поставок є виробник, навколо якого і формується вся структура останнього, то відносно останнього всі види діяльності в ланцюзі поставок класифікуються на *попередні* і *наступні*. До *попередніх* видів діяльності відносять ті, що виконуються до виробника продукту. Їх здійснюють постачальники (виробник первинної сировини,

матеріалів, напівфабрикатів та посередники) сировини, матеріалів, напівфабрикатів та ін. У цьому випадку таких постачальників може бути декілька рівнів. Це достатньо чітко показано на рис. 2.2.



Рис. 2.2. Види діяльності у ланцюзі поставок

Ті види діяльності, що здійснюються з матеріальним потоком (готовою продукцією) після виходу його від виробника, називаються **наступними**. Їх виконують споживачі продукції, до яких відносять посередників з розподілу і збуту, а також кінцевих споживачів. Споживачів продукції також розподіляють на рівні (рис. 2.2).

На практиці велика кількість організацій-виробників отримують вихідні матеріали для виробництва продукції від різних постачальників і передають готову продукцію різним споживачам. Таким чином, різнорідні матеріальні потоки вихідних матеріалів проходять різні рівні постачальників і зустрічаються у виробника, проходять його і у формі готової продукції потрапляють до різних рівнів споживачів, прямуючи на цьому шляху до кінцевої точки споживання.

Схема переміщення матеріальних потоків вихідних для виробництва продукції матеріалів і самої продукції після виробництва може бути подана у вигляді базової моделі ланцюга поставок (рис. 2.3).

З точки зору виробника, структура ланцюга поставок для продукту, що ним виробляється, складається з декількох рівнів постачальників, що пропонують вихідні матеріальні ресурси, які необхідні для отримання продукту, починаючи від першоджерел, а також із декількох рівнів споживачів, що переміщують готову продукцію до кінцевих споживачів. Кожен структурний елемент у ланцюгу поставок має свою мету і основне завдання, що формується, виходячи з основних правил логістики (табл. 2.1).

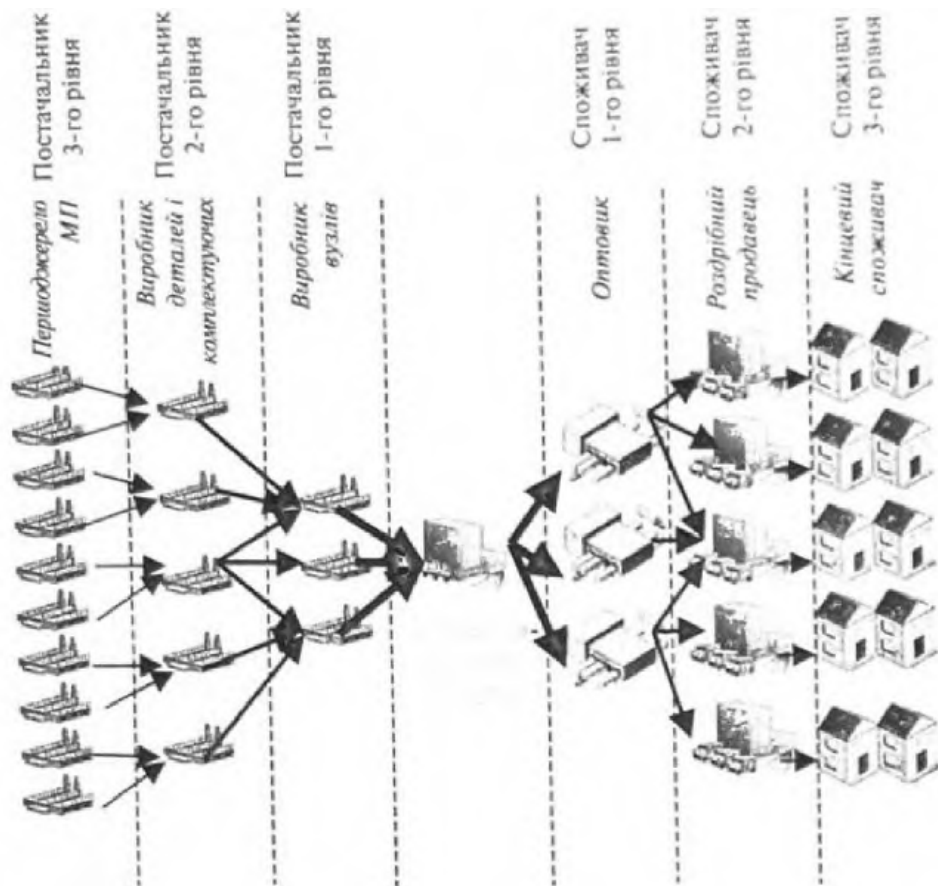


Рис. 2.3. Базова модель ланцюга поставок

На практиці, звісно, існує безліч варіантів базової моделі ланцюга поставок — деякі з них мають мало рівнів постачальників і споживачів, а інші — багато, в деяких ланцюгах поставок переміщуються прості матеріальні потоки, в інших — складні. Крім того, кожна організація має свій ланцюг поставок, який не повторює ланцюги поставок інших споріднених організацій.

Як приклад, наведемо структуру ланцюга поставок «stok-on-line» торговельної мережі «МЕТРО Кеш енд Кері Україна» через розподільний центр, розташований у м. Київ (рис. 2.4), і структуру ланцюга поставок при змішано-регіональному розподілі (рис. 2.5). Структура логістичного ланцюга поставок ТОВ «Ашан Україна Гіпермаркет» наведена на рис. 2.6.

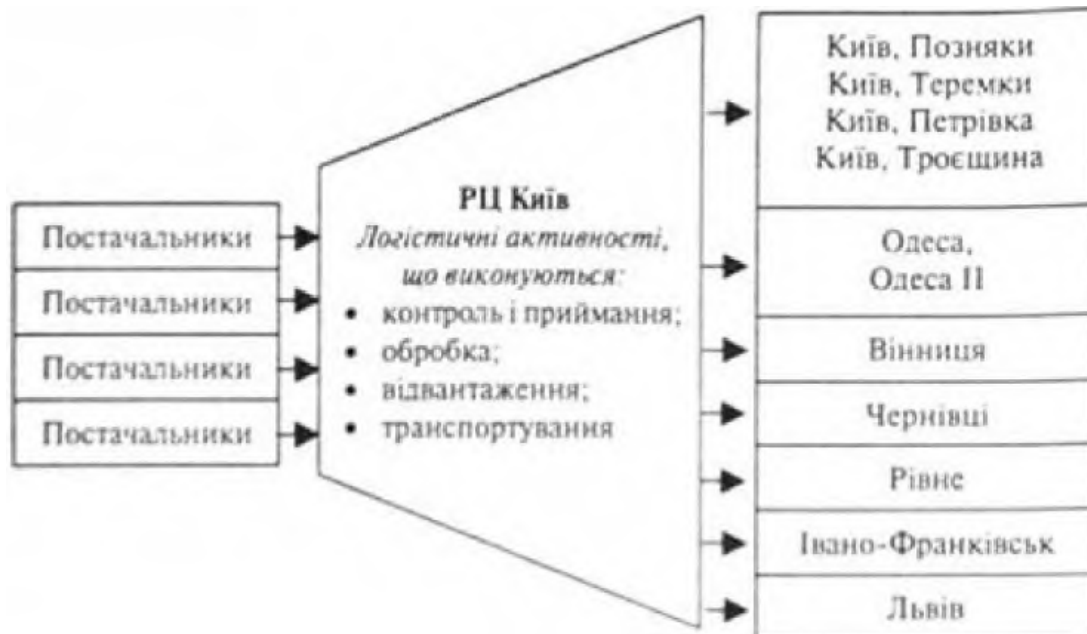


Рис. 2.4. Структура стандартного ланцюга поставок «stok-on-line» у мережі «МЕТРО Кеш енд Кері Україна» при регіональному підрозділі

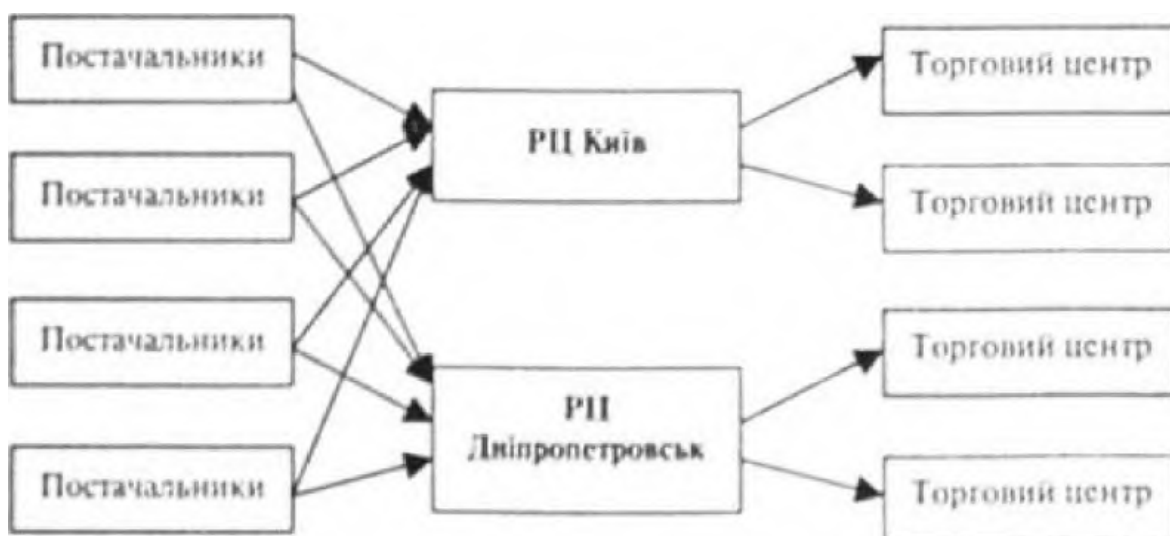


Рис. 2.5. Схема ланцюга поставок «stok-on-line» при змішаному регіональному підрозділі

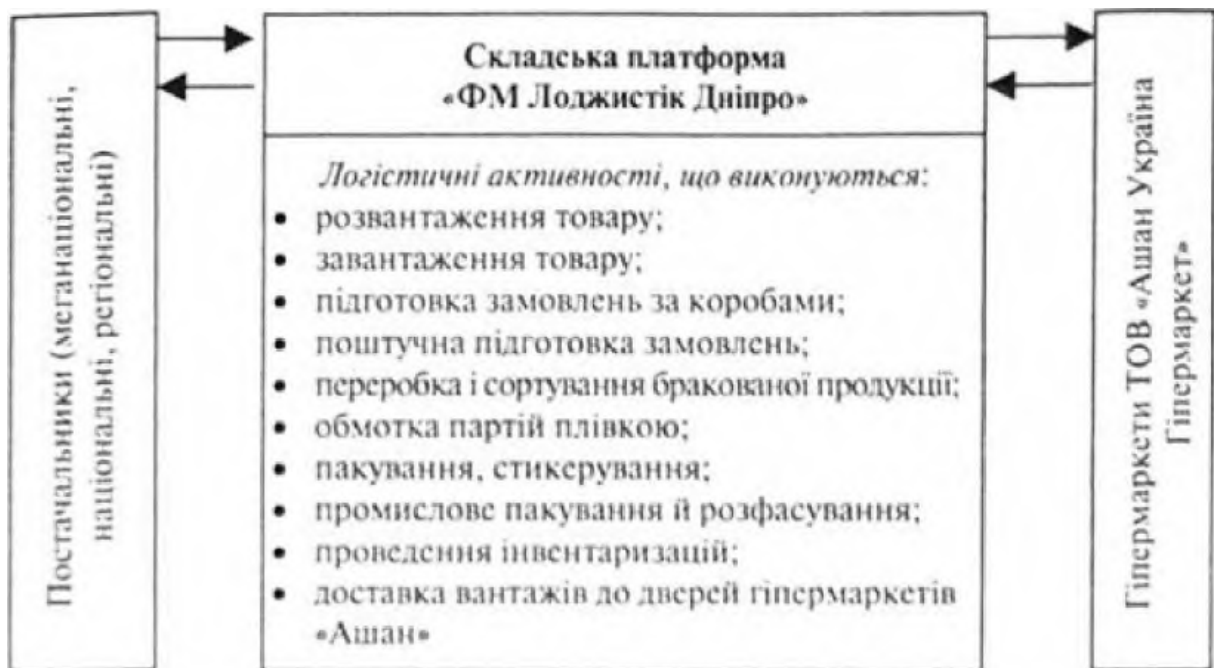


Рис. 2.6. Структура логістичного ланцюга поставок ТОВ «Ашан Україна Гіпермаркет»

Якщо, наприклад, організація виробляє великий спектр продуктів, то вона створює ланцюг поставок для кожного із них. Таким чином, набір ланцюгів поставок продукції, що виробляє означена організація, перетворюється в так звану *логістичну мережу поставок*.

Логістична мережа поставок являє собою розгорнуті в просторі і часі ланцюги поставок, де для виконання логістичного циклу виконується безліч видів діяльності різними організаціями (логістичними системами або безліччю їхніх підсистем).

З урахуванням базової моделі ланцюга поставок (рис. 2.3) та наведеним визначенням логістичної мережі поставок схема останнього може включати в себе декілька ланцюгів поставок.

Структура ланцюга поставок задає кількість учасників різного типу, у тому числі оптових підприємств, складів, логістичних центрів та ін., тобто формує необхідну інфраструктуру. При цьому важливим питанням є питання розміщення на логістичному полігоні кожного структурного елемента інфраструктури (табл. 2.1).

Таблиця 2.1

Структурні елементи інфраструктури ланцюга поставок

Структурний елемент	Статус	Мета	Основне завдання	Функція відносно виробника
Організація – виробник	Основний	Створення продукту	Виготовлення продукту згідно з вимогами споживача	Продуктування
Постачальники	Другорядний	Задоволення потреб виробника у вихідних матеріалах для виробництва продукту	Забезпечення виробника необхідними для виготовлення продукту сировиною, матеріалами, напівфабрикатами та ін.	Забезпечуюча
Споживачі	Другорядний	Задоволення потреб споживачів у готовій продукції	Забезпечення споживачів товарною продукцією та надання супутнього сервісу	Мотивуюча

Визначення місцеположення елементів інфраструктури ланцюга поставок є залежним від багатьох факторів. Наприклад, склад може розмішатися близько до підприємства, до безпосереднього замовника, до транспортно-експедиційних підприємств. Місце розміщення кожного елемента інфраструктури ланцюга поставок на логістичному полігоні впливає на показники логістики. Так, якщо організація має на меті забезпечити швидку доставку продукції, вона, звісно, скористається місцевими складами, що розміщені в безпосередній близькості до споживачів. А якщо ця ж організація поставить за мету зниження витрат на доставку продукції, то вона буде концентрувати її запаси у великих централізованих складах, які розміщені на достатній відстані від замовників. За умови експорту або імпорту продукції зарубіжного виробника організація може користуватися складами, що розміщені поблизу портів або терміналів залізничних доріг. Розглядаючи варіант тільки виробництва продукції, організація, звісно, буде створювати її запаси безпосередньо біля виробничого підприємства.

Від правильно прийнятого рішення щодо розміщення елементів інфраструктури ланцюга поставок залежить подальша діяльність останнього. Таке рішення впливає і на ефективність функціонування ланцюга, і на його результативність, тобто воно може серйозно вплинути на споживчі переваги, особливо щодо елементарної наявності товарів на ринку. Тому виникає необхідність розробки особливих критеріїв для оцінки ефективності і результативності ланцюгів поставок. Ці критерії повинні враховувати участь численних партнерів у цих процесах і вимоги загальної для них мови спілкування.

Слід також визнати, що в діяльності більшості організацій загальним підходом до оцінки ефективності і результативності ланцюгів поставок є проведення аналізу:

- загальних витрат на доставку товарної продукції до кінцевого споживача;
- часу, що є необхідним для виконання замовлення клієнтів сегмента ринку, що обслуговується;
- ступеня задоволення споживачів.

Такий підхід використовується не тому, що він є кращим, а тому, що для реалізації на практиці моделі SCOR виникають відомі фінансові труднощі – її купівля та інсталяція досить коштовні і не всі організації сьогодні готові до таких витрат.

2.3. Фактори, що впливають на структуру ланцюга поставок

Багатоваріантність ланцюгів поставок залежить від великої кількості суб'єктивних і об'єктивних факторів. Серед них більш впливовими є тип і вид продукту та загальні стратегії організації.

1. Тип і вид продукту. У кожного продукту є свій особливий ланцюг поставок. При його формуванні враховуються вартість продукту, його габаритні і вагові характеристики, збереженість його якостей в часі, доступність, рентабельність та ін. Залежно від вказаного слід будувати короткий або довгий ланцюг поставок, розгалужений чи «вузький».

Для прикладу розглянемо доставку піску на будівництво і доставку продукції компанії Honda на ринок України.

Для першого процесу вірогідним є побудова короткого ланцюга поставок піску. Обґрунтуванням такого рішення буде слугувати:

- 1) доцільність розміщення постачальника якомога ближче до об'єкта будівництва;
- 2) низька вартість піску;
- 3) доступність;
- 4) властивості піску зберігаються за різних умов транспортування і збереження та ін.

Другий процес – доставка продукції компанії Honda – вимагає створення довгого ланцюга поставок. Це обґрунтовується високою вартістю продукції, віддаленістю від означеного ринку, високою рентабельністю продукції та ін.

2. Загальні стратегії організації. Якщо компанія переслідує мету швидкої доставки своєї продукції кінцевому споживачеві, то, звісно, необхідно орієнтуватися на створення короткого ланцюга поставок. А коли організація за основу своєї діяльності бере стратегію низьких витрат, то, вірогідно, вона вдається до проектування довгого ланцюга поставок.

До інших факторів, що також впливають на структуру ланцюга поставок, відносять такі:

- тип споживчого попиту;
- економічна ситуація в країні;
- можливість отримання логістичних послуг;
- рівень конкуренції;
- ринкові і фінансові можливості організації;
- темпи інновацій і т. п.

Як свідчить практика створення ланцюгів поставок відомими фірмами і компаніями Європи і Америки, всі перелічені фактори, безумовно, беруться до уваги. Більше того, ці фактори враховуються при виборі типу посередника та їх кількості, місця розташування складів та розподільних центрів, транспорту та ін.

Питання для самоконтролю

1. Дайте визначення поняття «логістичний канал».
2. Дайте визначення поняття «логістичний ланцюг».

3. У чому полягає різниця між логістичним каналом та логістичним ланцюгом?
4. Дайте визначення поняття «структура логістичного ланцюга поставок».
5. Назвіть основні елементи інфраструктури ланцюга поставок.
6. Дайте визначення поняття «логістична мережа поставок».
7. Назвіть та дайте характеристику основним факторам, що впливають на структуру ланцюга поставок.

РОЗДІЛ 3

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ КОНЦЕПЦІЇ УПРАВЛІННЯ ЛАНЦЮГОМ ПОСТАВОК

3.1. Теоретичні основи управління ланцюгами поставок.

3.2. Концепція SCM (управління ланцюгами поставок), її визначення, принципи та напрями.

3.3. Моделі прийняття рішень.

3.4. Інструменти вирішення завдань управління поставками: методи оптимізації, статистичні методи, імітація.

Ключові поняття: управління ланцюгами поставок, принципи, концепція SCM, SCOR-модель, DCOR-модель, CCOR-модель, IBRF-модель.

3.1. Теоретичні основи управління ланцюгами поставок

Управління ланцюгами поставок (далі – УЛП) охоплює всі необхідні інструменти, що використовуються, насамперед, для:

- ефективної інтеграції постачальників, виробників, дистриб'юторів і безпосередніх точок продажу товарної продукції;
- ефективного розподілу продукції, що виробляється, тобто спрямування її в потрібне місце і в необхідній кількості, а також в зазначений час;
- зменшення вартості продукту в межах ланцюга з гарантією високого рівня послуг.

Управління ланцюгами поставок розглядає всі можливі фактори, що мають вплив на собівартість товару і відповідність його вимогам споживачів.

Головною метою управління ланцюгом поставок є підвищення ефективності функціонування ланцюга по всій його довжині і ширині: вартість у межах ЛП (постачальники → виробники → споживачі) повинна бути якомога нижчою.

Основними завданнями управління ЛП слід визнати:

- 1) підвищення рентабельності організації за умов акцентування уваги на підвищенні доходів, використанні реклами, зменшенні собівартості;

2) за рахунок достатньої координації всіх логістичних видів діяльності в межах ланцюга поставок створити для клієнта цінний товар, а для кожної ланки ЛП – підвищити прибутковість;

3) на основі аналізу вимог клієнтів і координації зусиль усіх ланок (фрагментів) ЛП швидко і ефективно покращити організацію послуг клієнтам, а також підвищити власний фінансовий рівень.

Управління ланцюгами поставок охоплюють всі види діяльності організації: від стратегічного до тактичного і оперативного. *На стратегічному рівні* приймаються рішення, які можуть мати довгостроковий вплив на діяльність організації в цілому. Наприклад, це рішення, що стосуються кількості, місцезнаходження і місткості виробничих приміщень та складів, потоку сировини і готової продукції через логістичний ланцюг.

На тактичному рівні розглядаються пропозиції і приймаються рішення на кожний квартал або рік:

- планування на довгостроковий або короткостроковий період виробництва і постачання;
- управління запасами;
- стратегія розподілу готової продукції і розширення кола потенціальних клієнтів.

На оперативному рівні приймаються рішення на кожен день – це складання розкладу виробництва, встановлення термінів поставок продукції клієнтам, планування транспорту.

Висока ефективність в управлінні ланцюгами поставок криється у застосуванні таких семи **принципів**:

- 1) сегментація ринку залежно від вимог до якості послуг;
- 2) індивідуалізація логістичного ланцюга чи логістичної мережі;
- 3) збір інформації з ринків і розробка відповідних планів;
- 4) індивідуалізація товарів, що необхідні клієнтам;
- 5) вибір стратегічних ресурсів для постачання;
- 6) розвиток технологічної стратегії на рівні всього ланцюга поставок;
- 7) прийняття показників рівня якості щодо всього ланцюга поставок.

Звісно, що реалізація на практиці всіх принципів не завжди можлива і, як наслідок, з'являються погані наслідки. Крім того, невдачі при управлінні ланцюгами поставок можуть бути зв'язані також з:

- відсутністю інфраструктури, що підтримує функціональну діяльність ЛП;
- обмеженістю функціональних ініціатив;
- надлишковими витратами ресурсів і часу за умови часткової координації в роботі управлінських структур ЛП та діяльності, що спрямована на зміни;
- відсутністю або неправильним виконанням плану щодо змін у ланцюгу поставок, які можуть впливати на різні напрями розвитку.

3.2. Концепція SCM (управління ланцюгами поставок), її визначення, принципи та напрями

Розвиток інтеграційних процесів в економіці і вихід їх за рамки основної економічної ланки по лініях взаємодії з бізнес-партнерами у сфері постачання та сфері збуту готової продукції привели до появи поняття *інтегрованої логістики*, або *логістики ланцюгів поставок*. Відповідно в управлінні інтегрованою логістикою виробилося поняття «управління ланцюгами поставок».

Термін «управління ланцюгами поставок» був запропонований системним інтегратором – компанією *i2 Technologies* і консалтинговою компанією «Артур Андерсен» на початку 1980-х рр. Появу однойменної концепції (supply chain management – SCM) пов'язують з опублікуванням статті К. Олівера і М. Вебера «Supply chain management: Logistics Catches up with Strategy» в Лондоні в 1982 р.

Спочатку управління ланцюгами поставок ототожнювалося з інтегрованою логістикою. Наприклад, Д. Бауерсокс і Дж. Клосс залишаються на цій позиції і розглядають відповідні аспекти логістики і управління ланцюгом поставок практично як синоніми, вважаючи, що «інтеграція логістики долає рамки внутрішньофірмової координації процесів постачання, матеріально-технічного

забезпечення виробництва і фізичного розподілу, поширюючись на постачальників і споживачів».

Взаємодія функціональних сфер підприємницької логістики та їх зв'язок з діловим оточенням бізнесу підкреслює термін «інтегрований ланцюг поставок». Його зміст характеризують послідовно збудовані: ланцюг постачання, внутрішньовиробничий ланцюг і ланцюг поставок підприємства. З точки зору системної організації логістики ***інтегрований ланцюг поставок*** – це перш за все сукупність господарюючих суб'єктів: постачальників, виробників, споживачів і посередників, які перебувають у господарських зв'язках і об'єднаних участю в єдиному відтворювальному циклі товару (послуги).

У міру розвитку концепції УЛП відбувається поділ понятійно-сміслових категорій і окремих термінів між логістикою і SCM. Але визначенням Європейської логістичної асоціації, **SCM – управління ланцюгом поставок** – це інтегральний підхід до бізнесу, розкриває такі фундаментальні принципи управління логістичного ланцюга, як формування функціональних стратегій, організаційної структури, методів прийняття рішень, управління ресурсами, реалізація підтримки функцій, систем і процедур.

У процесі еволюції понятійний апарат концепції управління ланцюгами поставок істотно змінився. У 1980-х рр. у країнах з розвиненою економікою в багатьох галузях склалася ситуація, при якій традиційні методи управління бізнесом, що працюють в напрямі досягнення економії поточних витрат, практично вичерпали свій ресурс. Для підтримки конкурентоспроможності з'явилася необхідність у нових підходах, один з яких запропонувала концепція управління ланцюгами поставок. Вона висунула і обґрунтувала ідею координації потоків матеріалів і готової продукції не тільки всередині однієї фірми, а й у ряді фірм, які взаємодіють у бізнесі.

Освоєння концепції і становлення практики управління ланцюгами поставок визначаються переходом від управління господарськими зв'язками до управління логістичними ланцюгами, зокрема, від управління господарськими зв'язками щодо постачання до управління інтегрованими ланцюгами поставок. Про це говорить той факт, що «господарські зв'язки підкоряються

загальній логіці процесу матеріально-технічного забезпечення, вираженої послідовністю етапів взаємодії – від пошуку партнерів до виконання договірних зобов'язань і задоволення інтересів кожного з них». Першими практику освоїли зарубіжні компанії, які реально усвідомили, що ефективне управління ланцюгами поставок – наступний крок, який їм необхідно зробити для підвищення своєї конкурентоспроможності.

Сьогодні у розвитку концепції УЛП встановилося **чотири етапи** (табл. 3.1).

Таблиця 3.1

Еволюція концепції управління ланцюгами поставок

Етап	Період	Характеристика
I. Зародження теорії SCM	1980-і рр.	Виникає необхідність у новій концепції управління бізнесом як ідеї координації потоків матеріалів і готової продукції не тільки всередині однієї фірми, а й у ряді фірм, що перебувають у взаємодії. Поняття «управління ланцюгами поставок» за своїм змістом лише незначно відрізнялося від розширеного тлумачення інтегрованої логістики
II. Відділення теорії SCM від логістики	Перша половина 1990-х рр.	Відбувається відокремлення теорії SCM від логістики, з'являються самостійні дослідження ланцюгів поставок як об'єкта управління, а також сфер використання окремих концепцій загального і функціонального менеджменту в практичній діяльності. Робляться спроби розмежування понятійних апаратів. Виникає необхідність у систематизації застосування понять і термінів логістики і управління ланцюгами поставок
III. Формування класичної концепції SCM	Друга половина 1990-х – початок 2000-х рр.	Чітко позначається відмінність між інтегрованою логістикою і управлінням ЛП, функції контролінгу та координації при управлінні товарним потоком закріплюються за поняттям «управління ЛП». Основні напрями досліджень зосереджуються на процесах інтеграції і створення стратегічних партнерських відносин, а також забезпечення контролю руху товарних потоків і інформаційної координації, узгодження дій учасників ланцюга

Етап	Період	Характеристика
		Комплекс накопичених теоретичних знань і практичного досвіду формують навчальні курси з нової дисципліни
IV. Сучасний етап розвитку концепції SCM	Друга половина 2000-х рр. і далі	Відбувається ще більш поглиблене вивчення теорії та практики управління ланцюгами поставок і їх адаптація під різні ринки. Сучасна практика управління ланцюгами поставок акцентується на внутрішньофірмовому плануванні і оптимізації ресурсів при побудові взаємовідносин між фокусною компанією і рештою учасників ланцюга поставок

Етап I. Зародження теорії SCM (1980-ті рр.). На цьому етапі розвитку поняття «управління ланцюгами поставок» було новим модним терміном, за своїм змістом мало чим відрізнявся від поняття «логістика». Концепція SCM на той момент мала схожість з розширеним тлумаченням інтегрованої логістики і майже повністю нею визначалася. Д. Уотерс з приводу співвідношення двох понять зазначав, що «це швидше питання семантики, а не реальних відмінностей ... обидва терміни відносяться до однієї і тієї ж функції».

Логіку тлумачення концепції УЛП того часу можна сформулювати таким чином. Господарюючі суб'єкти формують ланцюг поставок, через який проходить наскрізний матеріальний потік, який є об'єктом УЛП з метою оптимізації параметрів потоку на виході. Для досягнення спільної мети всі суб'єкти – учасники ланцюга діють координовано. Просування матеріального потоку по всьому ланцюгу починає здійснюватися з мінімальними витратами внаслідок поліпшення значення параметрів системи в цілому.

Таким чином, управління ланцюгами поставок мало на увазі використання логістичного підходу для координації дій усіх ланок системи, тобто фактично була затребувана концепція логістики для організації бізнесу в виробничо-комерційній сфері.

Етап II. Відділення теорії SCM від логістики (перша половина 1990-х рр.). Як самостійна наукова ідея, концепція УЛП визначилася в 1990-і рр. У цей час відбувається відокремлення

теорії УЛП, починають розвиватися самостійні теоретичні дослідження в цій та суміжних галузях знань. Робляться спроби виявити сутність і зміст УЛП як науки, а також сфер використання концепції в практичній діяльності. З виникненням ідеології SCM відбувається поділ логістики і SCM як самостійних термінів, а також як понятійно-сміслових категорій. З'являється потреба у систематизації застосування понять і визначень логістики і управління ланцюгами поставок. Починається пошук розумної організації базової лексики логістики і SCM, яка дозволила б визначити класи взаємопов'язаних понять і врахувати всі різноманітні і неоднорідні терміни, що застосовуються у цих сферах знань. Для однакового тлумачення основних термінів і понять особливого значення набуває проблема стандартизації термінології в логістиці і SCM, якою займаються кілька зарубіжних організацій, зокрема Європейська логістична асоціація (*European Logistics Association*) і Рада професіоналів у галузі управління ланцюгами поставок (*Council of Supply Chain Management Professionals*).

Етап III. *Формування класичної концепції SCM (і друга половина 1990-х – початок 2000-х рр.).* На етапі формування класичної концепції вже було чітко позначено відмінність між інтегрованою логістикою і УЛП. Колишня координуюча роль логістики і наскрізне управління матеріальними потоками в ланцюзі поставок стають прерогативою SCM, функції контролінгу та координації при управлінні матеріальним потоком також закріплюються за поняттям «управління ланцюгами поставок». Логістика ж трактується як функціонал контролінгу та оптимізація всіх видів діяльності, пов'язаних з рухом товарів, тобто фокус перекладається на операційну діяльність (транспортування, складування, вантажопереробку, перевалку і т.п.), а також розміщення логістичних і виробничих потужностей.

Стрімкий розвиток концепції зажадав серйозних прикладних досліджень у різних галузях і на різних регіональних ринках. Накопичені теоретичні знання і практичний досвід були покладені в основу формування навчальних курсів з нової дисципліни. На цьому етапі ідеологія УЛП починає розвиватися і як самостійна концепція, і як функціональна галузь менеджменту, комерції, маркетингу та логістики. Основні напрями досліджень

зосереджуються на процесах інтеграції і формуванні стратегічних партнерських відносин, а також використанні процесного підходу, вивченні основних функцій компаній у розрізі бізнес-процесів. Особливу увагу при цьому було приділено розвитку процесів забезпечення синхронізації товарних потоків, а також активізації комунікацій між ланками і інформаційної координації дій.

Етап IV. *Сучасний етап розвитку теорії SCM (середина 2000-х рр. і далі).* Відбувається ще більш поглиблене дослідження УЛП і як концепції, і як функціональної сфері діяльності, а також адаптація концепції під різні ринки. Концепція SCM спрямована на вирішення завдань інтегрованого управління функціональними сферами логістики та координації логістичного процесу фірми. Накопичений практичний досвід аналізується і затребується компаніями для підвищення своєї конкурентоспроможності. Особлива увага приділяється розвитку інформаційних технологій з використанням інженерно-технічних інструментів, заснованих на застосуванні ідеології УЛП у реальному часі. Практика УЛП акцентується на внутрішньофірмовому плануванні та оптимізації ресурсів і набуває ключового значення в побудові перспективних взаємовідносин фокусної компанії з учасниками ланцюга поставок. Усе це вимагає подальшого розвитку наукових досліджень в галузях, пов'язаних з SCM, зі створення нових релевантних концепцій.

Нині УЛП як концепція SCM є одним з ефективних способів збільшення прибутку і частки ринку і активно впроваджується в економіці промислово розвинених країн. Багато великих компаній, в тому числі і російських, освоюють принципи SCM як нову ідеологію бізнесу. Забезпеченню і розвитку стратегічних переваг логістики як за кордоном, так і в нашій країні сприяють загальнонаціональні органи – Європейська логістична асоціація і Рада професіоналів у галузі УЛП.

Концепція SCM спрямована на синхронізацію основних бізнес-процесів та моделей планування й управління на основі єдиних інформаційних каналів з постачальниками і споживачами вздовж ланцюга поставок (рис. 3.1).

Реалізація концепції SCM передбачає проведення кількісної оцінки та оцінки ступеня досягнення мети. За допомогою отриманих показників оцінюють процеси, порівнюють альтернативні

варіанти структур ланцюга, визначають економічні ефекти впровадження концепції. Це цілісна концепція підприємницької діяльності, що об'єднує найбільш прогресивні принципи та можливості логістичної діяльності підприємства.

Можна виділити **7 основних принципів SCM**:

- 1) виробляти сегментування споживачів на основі потреби в сервісах;
- 2) орієнтувати логістичну мережу на клієнта;
- 3) уважно стежити за ринковим попитом і виробляти планування, спираючись на них;
- 4) вивчати попит споживачів;
- 5) стратегічно планувати поставки;
- 6) розробляти стратегію ланцюга постачання;
- 7) використовувати методи залучення (захоплення) нових каналів розподілу.

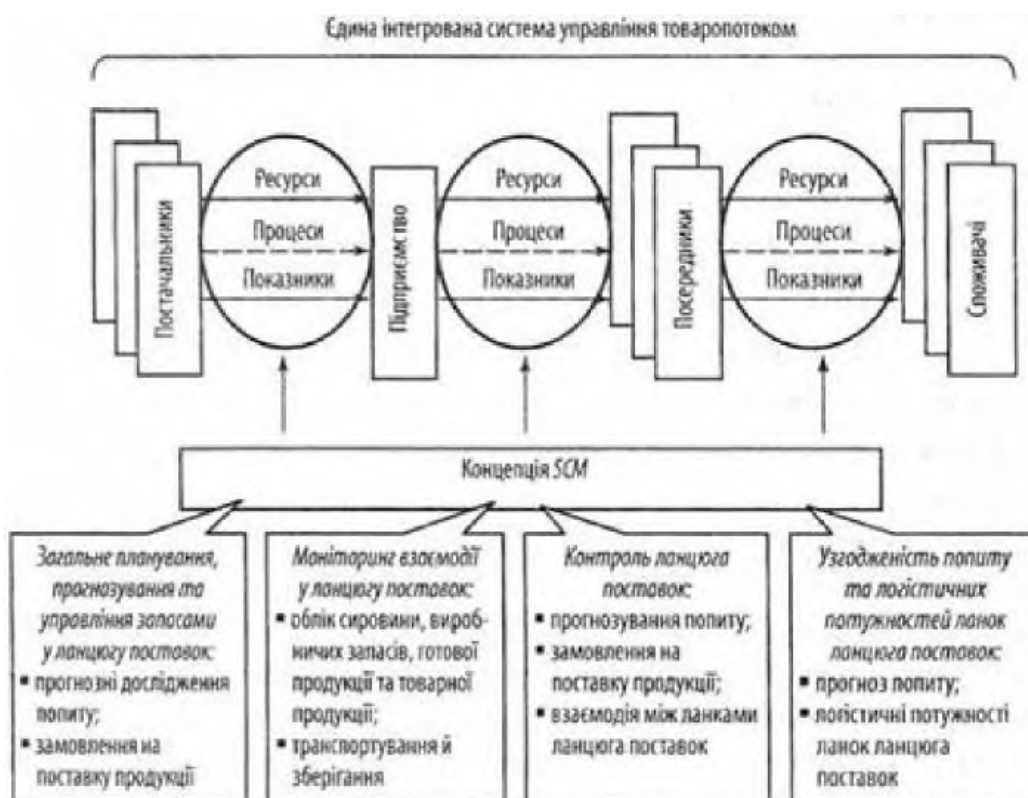


Рис. 3.1. Складові концепції SCM

Її переваги визначаються насамперед таким:

- ланцюг поставок розглядається як цілісність, тобто враховуються всі зв'язки, що залучені в управління внутрішніми й зовнішніми поточковими процесами;

- зусилля всіх учасників ланцюга поставок спрямовуються на досягнення безперечних результатів: зростання прибутку, оптимізації використання коштів та зменшення витрат;

- успіх функціонування ланцюга поставок забезпечується, насамперед, координованістю всіх дій, що пов'язані зі зниженням витрат на розробку, виготовлення, реалізацію та споживання кінцевої готової продукції, пропозицією найбільш привабливої ціни для споживача, що має розглядатися у площині формування найвищої споживчої цінності.

Основні економічні ефекти від впровадження концепції SCM.

1. Напрями підвищення ефективності діяльності підприємства:

- збільшення кількості замовлень та підвищення стабільності попиту;
- зниження страхових запасів (принцип «заміна запасів точною інформацією про їх потребу»);
- зниження ризиків та підвищення надійності планів і поставок;
- зниження накладних і трансакційних витрат.

2. Джерела підвищення ефективності діяльності підприємства:

- підвищення точності планування за рахунок єдиних інформаційних каналів, синхронізації бізнес-процесів, спільного прогнозування попиту;
- підвищення якості оперативного управління за рахунок безперервного моніторингу всього ланцюга поставок, своєчасного визначення відхилень та порушень у його функціонуванні;
- скорочення частини витрат на логістику за рахунок ліквідації бізнес-процесів, що пов'язані з невизначеністю у закупках, складуванні та збуті.

Для підприємства впровадження концепції SCM означає ведення підприємницької діяльності на принципах стратегічної взаємодії з постачальниками, логістичними посередниками, покупцями та споживачами у єдиній інтегрованій системі (*Extended Enterprise*) та ефективної взаємодії всіх елементів такої системи.

При впровадженні концепції SCM зусилля підприємства спрямовуються на створення та розвиток оптимальних каналів

взаємодії з постачальниками, посередниками та кінцевими споживачами, а саме:

- швидке опрацювання запитів та замовлень на поставку продукції і послуг;
- вивчення реального та можливого попиту на продукцію і послуги, що мають вийти на ринок, визначення їх функціональних та споживчих характеристик, які б відповідали потребам ринку;
- планування поставок продукції покупцям та кінцевим споживачам таким чином, щоб не виникало її надлишків у різних ланках ЛП або ж, навпаки, не виникало дефіциту.

3.3. Моделі прийняття рішень

Узагальненням передових досягнень концепції SCM у справі методичного та інформаційного забезпечення управління ланцюгами поставок вважається *SCOR-модель* (supply-chain operations reference-model – рекомендована модель операцій у ланцюгах поставок), запропонована міжнародною організацією – *Радою з ланцюгів поставок* (*The supply-chain council – SCC*). Доречно зазначити, що Рада по ланцюгах поставок була заснована в 1996 році як незалежна, некомерційна глобальна організація, відкрита для всіх компаній і організацій, які цікавляться прикладними аспектами і теорією управління ланцюгами поставок. Нині SCC включає в себе більше 1000 корпоративних членів і міжнародні відділення, розташовані в США, Північній Америці, Європі, Новій Зеландії та Австралії, Південно-Східній Азії, Японії і Південній Африці.

Одним із головних завдань Ради з ланцюгів поставок є поширення і розвиток ідеології побудови SCOR-моделі як базового інструменту управління ланцюгами поставок для підприємств різних галузей економіки. Крім того, Рада підтримує наукові дослідження в сферах, пов'язаних з SCM, зокрема розвиток інформаційних технологій забезпечення SCM.

SCOR-модель передбачає власну мову для опису взаємин учасників ланцюга поставок. У цій моделі застосовується система оцінки ефективності функціонування ланцюга і бізнес-процесів.

Модель забезпечує графічне представлення ланцюга поставок і мережевої структури інтегрованого бізнесу з точки зору руху матеріального потоку в відтворювальному циклі товару. Крім того, SCOR-модель є ефективним інструментом діагностики ланцюга поставок, дозволяє виявити «вузькі місця» і представити можливі альтернативні варіанти побудови логістичної системи компанії.

SCOR-модель ґрунтується на описі процесів управління ланцюгами поставок і правилах приведення їх до стандартних характеристик, а також правилах забезпечення зв'язності бізнес-процесів.

У трактуванні розробників SCOR-моделі учасники ланцюга поставок виконують ряд типових, базисних бізнес-процесів, об'єднаних функцією *plan* («Планувати»), яка координує діяльність всіх учасників ланцюга поставок і є інтегруючим елементом SCOR-моделі. Функція планування представлена в моделі як процес і зрівняна за ознакою типовості з базисними бізнес-процесами. При цьому безпосередньо у складі **базисних бізнес-процесів** передбачені:

- *source* («Забезпечувати») – включає операції, пов'язані з отриманням предметів постачання для виробництва товару або продажу;
- *make* («Робити») – включає операції, пов'язані з виробництвом товару (продукту або послуги);
- *deliver* («Доставляти») – включає операції з доставки товару споживачам як власними підрозділами фокусної компанії, так і її контрагентами в ланцюзі постачань;
- *return* («Повертати») – включає операції, пов'язані з управлінням поворотними матеріальними потоками – з поверненням бракованої продукції, оборотної тари, утилізацією відходів або браку та ін.

Характеристика базисних бізнес-процесів SCOR-моделі приведена в табл. 3.2.

Застосування SCOR-моделі дозволяє підприємствам здійснити розробку власних моделей на основі типового набору процесів.

Характеристика базисних бізнес-процесів SCOR-моделі

Бізнес-процес SCOR-моделі	Характеристика базисних бізнес-процесів
Планувати (<i>plan</i>)	Планується потреба в ресурсах у всіх базисних бізнес-процесах ланцюга поставок: «постачати», «робити», «доставляти» і «повертати», і співвідноситься із загальним фінансовим планом. Визначається стратегія управління і оцінки ефективності ЛП. У рамках цього процесу визначаються джерела поставок, проводиться узагальнення і розстановка пріоритетів у споживчому попиті, плануються запаси, визначаються вимоги до системи дистрибуції, а також обсяги виробництва, поставок сировини і матеріалів і готової продукції. Вирішується завдання « <i>make or buy</i> » – виробляти самостійно або купувати. Також приймаються рішення, які стосуються усіх видів планування ресурсів, потужності, до управління життєвим циклом товару
Забезпечувати (<i>source</i>)	На цьому етапі визначаються ключові елементи управління постачанням. Регламентуються різні процедури, такі як оцінка і вибір постачальників, перевірка якості поставок, укладання контрактів з постачальниками. З цим процесом пов'язані всі процедури, пов'язані з отриманням матеріалів: придбання, транспортування, вхідний контроль, постановка на зберігання і т.п.
Робити (<i>make</i>)	До цього процесу відносяться виробництво, виконання і управління структурними елементами процесу <i>make</i> . Регламентуються специфічні процедури виробництва: виробничі цикли, контроль якості, упаковка, зберігання і випуск продукції (внутрішньовиробнича логістика). До структурних елементів процесу виробництва відносяться технологічні зміни, управління виробничими потужностями (обладнанням, будівлями і т.п.), графік виробничих змін та ін.
Доставляти (<i>deliver</i>)	Цей процес складається з управління замовленнями на доставку, управління складом і транспортуванням. Управління замовленнями включає в себе збір та реєстрацію замовлень, формування вартості, вибір способу надання товару. Здійснюється формування та ведення клієнтської бази, ведення бази даних з товарів і цін, управління дебіторами і кредиторами, управління складом у рамках <i>deliver</i> , в тому числі такі дії, як добірка і комплектація, упаковка, створення спеціальної упаковки/ярлика для клієнта і відвантаження товарів. Управління транспортуванням визначається правилами управління каналами, управлінням якістю доставки

Бізнес-процес SCOR-моделі	Характеристика базисних бізнес-процесів
Повертати (<i>return</i>)	У рамках цього процесу диференціюються структурні елементи повернень (дефектних, зайвих, що вимагають ремонту) як від <i>make</i> до <i>source</i> , так і від <i>deliver</i> . Визначається стан продукту, позиціонування товару, запит на авторизацію повернення, складання графіка повернень, направлення на знищення і переробку

Оцінка ефективності бізнес-процесів у ланцюгах поставок заснована на використанні показників, які можуть встановлюватися до всього ланцюга, узагальнювати ряд логістичних процесів, характеризувати окремі процеси і операції. Показники функціонування ланцюга поставок, конкретизовані показниками КРІ, наведені в табл. 3.3.

З метою розвитку та вдосконалення SCOR-моделі Рада з ланцюгів поставок розробила **DCOR-модель** (design chain operations reference model – рекомендована модель операцій в ланцюгах проектування), яка охоплює процеси створення продукту.

DCOR-модель ґрунтується на описі базисних бізнес-процесів: *research* («Исследование»), *design* («Проектирование»), *integrate* («Интеграция»), *amend* («Совершенствование»), об'єднаних функцією планування *plan* («Планування»). Їх коротка характеристика приведена в табл. 3.4. Слід зазначити, що процесні категорії DCOR-моделі фокусуються на трьох напрямках інноваційної діяльності: product refresh (оновлення продукту), new product (створення нового продукту), new technology (створення нової технології).

DCOR-модель може використовуватися як окремо, так і спільно з SCOR-моделлю. Радою з ланцюгів поставок передбачається також розробка третини моделі – **CCOR-моделі** (customer chain operations reference model – рекомендована модель за ланцюгами споживачів), яка разом з двома існуючими складе **IBRF-модель** (integrated business reference framework model – рекомендована інтегрована бізнес-структура).

Показники SCOR-моделі

Показник функціонування ЛП	Зміст показників	KPI (основні)
Надійність доставки в ланцюзі постачань	Функціонування ЛП при доставці: правильний продукт – у потрібне місце – у заданий час – у необхідному стані і упаковці – заданих якості і кількості – з правильно оформленими документами, потрібними споживачеві	• Виконання графіків доставки. • Коефіцієнт задоволеності клієнтів та ін.
Швидкість реакції ЛП	Швидкість, з якою товари доставляються споживачам	• Час виконання замовлення. • Тривалість логістичних циклів та ін.
Продуктивність / ресурсовіддача логістичної інфраструктури	Здатність елементів транспортної, складської і інформаційної інфраструктури логістики забезпечувати потреби клієнтів і конкурентні переваги	• Продуктивність складського підйомно-транспортного і технологічного обладнання. • Продуктивність транспортних засобів. • Продуктивність / пропускна здатність інформаційної системи та ін.
Витрати за ціною поставок	Витрати, пов'язані з логістичними операціями в ланцюзі постачань	• Загальні витрати в обсязі продажу товарів. • Загальні витрати на управління ланцюгом поставок. • Ресурсовіддача. • Витрати на управління поверненнями / відходами та ін.
Ефективність управління логістичними активами в ланцюзі постачань	Ефективність логістики в управлінні активами для задоволення попиту. Включає в себе управління всіма активами: основним (вкладеним у логістичну інфраструктуру) і оборотним капіталом	• Час циклу обороту грошових коштів. • Запаси, в днях поставки. • Кількість оборотів активів та ін.

Характеристика базисних бізнес-процесів DCOR-моделі

Бізнес-процес DCOR-моделі	Характеристика базисних бізнес-процесів
<i>Plan</i> («Планування»)	Створення та затвердження заходів на певний період, які формують ресурси для ланцюга поставок
<i>Research</i> («Дослідження»)	Визначення напрямів дослідження шляхом отримання та узагальнення інформації, оцінки отриманих дослідних даних (ідентифікація джерел досліджень, сорсинг та затвердження стандартів (сертифікація) матеріалів / продукції, що відповідають вимогам замовника)
<i>Design</i> («Проектування»)	Процес оновлення, створення, аналізу, тестування і реалізації форми продукту або оновлення існуючого продукту на основі використання сорсингу, тестування, застосування обслуговуючих процесів та ін.
<i>Integrate</i> («Інтеграція»)	Процес створення варіацій оновленого і нового продукту для ЛП, розробки проектної документації оновленого або нового продукту для маркетингових або інших підтримуючих акцій
<i>Amend</i> («Удосконалення»)	Удосконалення на основі збору і аналізу результатів проектування продукту шляхом організації та підтримки зворотного зв'язку про розширення можливостей цього продукту

IBRF-модель – це інструмент для бізнес-планування, який зможе зв'язати воєдино управління ланцюгами цінностей протягом життєвого циклу товару. З упровадженням цієї структури вперше з'явиться можливість поєднати в повний ланцюг створення цінності продукту, ланцюг проектування, ланцюг поставок і ланцюг споживання.

Незважаючи на очевидні переваги, які дають розглянуті моделі, слід зазначити також і їх недоліки. Впроваджувати в країні їх негайно дещо передчасно, оскільки існує ряд причин, які об'єктивно перешкоджають цьому:

- недобросовісна конкуренція;
- невизначеність економічної ситуації;
- нестабільність ринків, труднощі планування;
- ізольованість компаній, фінансова та інформаційна закритість від контрагентів;

- проблеми інформаційної інтеграції (відсутність електронного документообігу, загальних систем кодування, сумісних корпоративних інформаційних систем);
- недостатній рівень знань персоналу компаній.

Однак компаніям необхідно долати ці бар'єри, налагоджуючи насамперед обмін інформацією між собою і тісний контакт у розрізі тих операцій, які безпосередньо формують ланцюг поставок. Для цього методологія SCOR надасть незаперечну допомогу. Моделі DCOR, CCOR і IBRF слід розглядати як перспективні стратегічні можливості розвитку співробітництва компаній.

3.4. Інструменти вирішення завдань управління поставками: методи оптимізації, статистичні методи, імітація

Ефективність управління ланцюгом поставок можна оцінити за допомогою багатьох показників. Але, як свідчить досвід діяльності європейських та американських логістичних компаній, достатнім є використання двох показників – *рівня надійності роботи ланцюга* та *рівня ризику щодо своєчасності поставки продукції замовнику*.

Надійність сьогодні є не тільки комплексним показником діяльності логістичних систем і ланцюгів поставок, але й одним з основних сучасних логістичних пріоритетів, що закладені в загальну стратегію діяльності логістичних компаній.

Щодо ланцюга поставок, надійність повинна визначатися по всій його довжині – від початку і до кінця. Для цього зручно використовувати такі показники надійності, як *своєчасність поставки* (відсоток замовлень, що виконані в зазначений термін) і *повнота поставки* (відсоток замовлень, що виконані в повному обсязі).

Європейські та американські компанії оцінюють надійність ланцюга поставок залежно від факторів ризику. Приклад такої оцінки наведено в табл. 3.5.

У сучасній літературі при розгляді проблеми управління ланцюгами поставок досить уваги приділяється моделі SCOR (Supply Chain Operation Reference Model – Довідкова модель операцій ланцюга поставок), що запропонована The Supply

Chain Council (США). Ця модель аналізує сьогоdnішній стан компанії і її цілі, визначає основні кількісні показники та порівнює їх з даними бенчмаркінга (тобто із кращими показниками в цій галузі або на ринку). Для цих цілей SCOR розробила набір показників, що характеризують роботу ланцюгів поставок і їхніх учасників. Останні, у свою чергу, створили банк інформації про особисті досягнення у сфері логістики, що застосовуються для бенчмаркінга.

Таблиця 3.5

**Практика нормування вимог до надійності
ланцюгів поставок**

Фактор ризику	Значення	Надійність
Затримка поставки (компанія <i>Tesco UK</i>)	0,5 год.	0,985
Точність комплектації замовлення (компанія <i>Tesco UK</i>)	0,5%	0,995
Час виконання замовлення (компанія <i>Vision Express UK</i>)	1 год.	0,95
Кількість дефектних деталей у замовленні (компанія <i>Nissan UK</i>)	0,005 %	0,99995
Час доставки (Королівська пошта <i>UK</i>)	оба	0,9
Повнота поставки в зазначений термін (компанія <i>Siemens EMS</i>)	98%	0,98

Референтна модель SCOR містить уніфікований термінологічний апарат для опису бізнес-процедур учасників ланцюгів поставок, «бібліотеку» типових процесів і показників ефективності цих ланцюгів, допомагає в проведенні реінжинірингу технологій поставок.

За даними Ради з ланцюгів поставок (The Supply Chain Council – SCC), використання моделі SCOR надає фірмам і компаніям можливість:

- 1) різко скоротити логістичні витрати в межах ланцюга поставок;
- 2) прискорити товарообіг;
- 3) зменшити запаси ресурсів (наприклад, Co. Siemens Medical, застосувавши SCOR, скоротила строк доставки продукції майже вдвічі і приблизно на 40 % зменшила обсяг запасів);

4) знизити обсяги повернення продукції постачальникам.
Модель SCOR версії 6.1 включає:

- планування і управління попитом / поставками;
- постачання із сформованого обсягу запасів;
- розробку і виробництво продукції під замовлення і під запас;
- управління замовленнями, складуванням і доставкою продукції;
- повернення за необхідності сировини, матеріалів і готової продукції.

Модель SCOR версії 6.1 спрямована на оптимізацію таких функцій логістичних ланцюгів поставок (табл. 3.6):

- надійність поставок;
- оперативність функціонування;
- гнучкість;
- витрати функціонування;
- ефективність управління активами.

Модель SCOR версії 6.1 містить:

- 1) чотири рівні деталізації бізнес-процесів;
- 2) дванадцять основних показників оцінки ефективності ланцюга поставок (табл. 3.6);
- 3) можливі конфігурації логістичних потоків у ланцюгах поставок.

Модель SCOR є прикладом того, які основні показники ланцюгів поставок слід тримати під контролем. Її додаткові переваги полягають у тому, що вона може стати галузевим логістичним стандартом.

В узагальненому сенсі термін «оптимізація» (англ. *Optimization*) має двоїсте трактування: 1) це процес знаходження екстремуму функції, тобто вибір найкращого варіанта з багатьох можливих, процес обґрунтування оптимальних рішень; 2) це процес приведення системи в найкращий (оптимальний) стан. Перше визначення трактує термін як факт обґрунтування і прийняття оптимального рішення – з'ясовується, який стан системи буде найкращим з точки зору висунутих до неї вимог (критерію оптимальності), і такий стан розглядається як мета. Друге визначення має на увазі процес виконання цього рішення, тобто переведення системи від сформованого до шуканого оптимального стану.

Таблиця 3.6

Функції, що підлягають оптимізації, і показники ефективності логістичних ланцюгів поставок

Функції, що підлягають оптимізації	Визначення функції	Показники ефективності
Надійність поставок	Здатність ЛП забезпечити своєчасну доставку	1. Виконання зобов'язань за встановленими термінами. 2. Коефіцієнт задоволення попиту. 3. Точність виконання замовлення
Оперативність функціонування	Швидкість реагування ЛП на зміну попиту	4. Тривалість періоду виконання замовлення
Гнучкість	Оперативність перебудови структури ЛП при зміні ситуації на ринку	5. Інтервал запізнювання реакції ЛП на зміну попиту. 6. Рівень гнучкості виробництва
Витрати функціонування	Витрати, що пов'язані з експлуатацією ЛП	7. Величина товарообігу. 8. Величина адміністративно-управлінських витрат. 9. Вартість, що додана в логістичному ланцюгу
Ефективність управління активами	Ефективність використання основних фондів і оборотних коштів у ЛП	10. Швидкість грошового обігу в логістичному ланцюгу. 11. Величина запасу (діб). 12. Оборотність засобів

У контексті першого визначення **оптимізація ланцюгів поставок** може бути представлена як знаходження найкращого варіанта функціонування ланцюга поставок з безлічі можливих. Для того щоб процес оптимізації ланцюга поставок відбувся, необхідно чітко розуміти, що і як має бути в кінцевому результаті, тобто повинна бути задана «ідеальна» модель, колись уже створена і апробована при управлінні іншими ланцюгами поставок (методика використання кращої практики) або спроектована в «лабораторних» умовах, до досягнення параметрів якої необхідно прагнути.

«Ідеальна» модель ланцюга поставок передбачає наявність єдиної інформаційної системи, що дозволяє в режимі он-лайн здійснювати управління замовленнями в розрахунку на те, що:

- час циклу виконання замовлення повинен бути мінімальним за відхиленнями від заявлених замовником термінів (нульовим);
- кількість запасів в ланцюгу поставок повинна бути мінімальною (нульовою);
- вплив людського фактора має бути мінімальним.

Повністю втілити «ідеальну» модель на практиці досить складно. Це пояснюється тим, що не вдається з точністю відтворити всі умови, в яких діє «ідеальна» модель іншого ланцюга поставок, і тим більше неможливо втілити спеціально створену «ідеальну» модель, оскільки в ній не можуть бути враховані всі реальні, причому постійно мінливі параметри зовнішнього і внутрішнього ділового середовища.

Для того щоб максимально наблизитися до параметрів «ідеальної» моделі ланцюга постачань, необхідно вміти швидко і ефективно відповідати на все складніші запити споживачів. Оптимізація ланцюга поставок повинна являти собою комплексний процес реагування, що охоплює різні види діяльності в масштабах усього ланцюга поставок, у тому числі в обов'язковому порядку такі:

1. *Конфігурація логістичної мережі.* Ланцюги поставок утворюють складну мережеву структуру, що включає в себе фокусну компанію, постачальників і споживачів різних рівнів з широкою географією розміщення виробничих і логістичних потужностей, а також численних каналних посередників. Складність будови впливає на керованість структури. Кількість учасників ЛП не має бути надмірно великою, оскільки це може призвести до втрати керованості, так само не повинна бути і необґрунтовано обмеженою, оскільки це може перешкодити відстеженню бізнес-процесів у ланцюзі постачань і призвести до зниження ефективності управління.

Завдання створення оптимальної структури ланцюга поставок можна вирішити за допомогою конфігурації логістичної мережі, яка передбачає:

- ідентифікацію потенційно інтегрованих учасників ланцюгів постачання;
- встановлення господарських зв'язків між ними;
- виявлення бізнес-процесів, які слід координувати.

У кінцевому підсумку мережева структура ЛП оптимізується за допомогою вибору її учасників, що гарантує досягнення цільових показників функціонування ЛП за витратами і якістю обслуговування споживачів. У виконанні завдання вибору слід використовувати різні методи планування і проектування ланцюгів поставок.

2. Планування і проектування ланцюгів поставок. Навіть якщо діючий ЛП має оптимальну мережеву структуру, її потрібно часто перепроєктувати. Необхідність у перепроєктуванні виникає при коригуванні стратегічних рішень, прийнятих у рамках ЛП, а також під впливом різних внутрішніх і зовнішніх факторів, таких як зміна структури попиту або звуження можливостей постачальників та ін. Усе це може викликати реінжинірингу логістичної мережі. Питання реінжинірингу логістичної мережі є складним організаційним завданням і вимагає для свого вирішення навичок стратегічного УЛП й управління логістичними проектами.

3. Інтегрування в ланцюзі постачань. Учасники ЛП не можуть функціонувати ізольовано один від одного, а навпаки, повинні тісно співпрацювати. Д. Уотерс виділяє такі вигоди від інтеграції в масштабах ЛП:

- кооперування учасників як бізнес-партнерів по ланцюгу поставок, що дозволяє обмінюватись інформацією та ресурсами;
- підвищення ритмічності руху матеріального потоку внаслідок координації;
- нижчі витрати, що одержані завдяки узгодженості проведених операцій, більш низькі запаси, менше число експедирування, економія на масштабах, усунення видів діяльності з непродуктивними витратами часу;
- поліпшення показників діяльності завдяки більш точним прогнозам, більш досконале планування, більш ефективне використання ресурсів, більш обґрунтоване встановлення пріоритетів та ін.;

- більш якісне обслуговування споживачів: більш короткий час виконання замовлення, більш швидка доставка і повніше врахування запитів окремих споживачів;
- більш висока гнучкість, що дозволяє учасникам швидше реагувати на мінливі умови;
- стабільність показників якості продукції і менше її перевірок як результату реалізації програм інтегрованого управління якістю.

Інтегрування в ЛП спочатку забезпечується встановленням господарських зв'язків і формуванням зобов'язальних правовідносин при укладенні договорів на поставку, обслуговування та підтримується застосуванням практики створення стратегічних союзів і партнерств, механізму злиття і поглинання, організацією спільних підприємств.

4. *Управління запасами в ланцюгах поставок.* Оптимізація ЛП передбачає здійснення підходу до управління запасами, обумовленого інтеграцією, і адекватного інтегрування учасників у масштабах усього ЛП. Високі рівні запасів пов'язані з великими логістичними витратами і в загальному випадку свідчать про неефективне функціонування логістичної системи.

Як правило, створення і підтримка запасів продукції обґрунтовується прагненням не допустити виникнення дефіциту, який може привести до збоїв у роботі ЛП. Для того щоб уникнути подібної ситуації і забезпечити високі рівні обслуговування при низьких рівнях запасів, необхідно усунути джерела невизначеності в ланцюзі поставок.

Оптимізувати розмір замовлення (партії поставки) – це означає знайти таке його кількісне значення, яке вимагатиме мінімальних витрат на формування і зміст поточного запасу при заданих умовах.

5. *Аутсорсинг, стратегії закупівель і розподілу.* Стратегії закупівель і розподілу визначають взаємини, що встановлюються між учасниками ЛП при здійсненні операцій купівлі-продажу товарів. В основі успішної реалізації стратегій закупівель і розподілу лежить використання переваг спільної діяльності при одночасній відмові від змагальності в управлінні господарськими зв'язками на користь координації.

Вибір стратегічної лінії поведінки при здійсненні процесів закупівлі і розподілу вимагає прийняття принципового рішення: «робити самому або купувати», у т. ч. з використанням інструментів аутсорсингу. При зверненні до аутсорсингу у взаємодію залучаються фірми, що спеціалізуються на наданні певних видів логістичних послуг, будуються оптимальні за своєю структурою ланцюги постачань, тобто виконується конфігурування мережі і цим створюються умови для ефективного здійснення бізнес-процесів.

В обґрунтуванні оптимальних рішень, як варіант, може бути використана узагальнена аутсорсингова модель планування, в якій завдання конфігурації мережі поставок для замовника трансформується в завдання вибору економічно найбільш вигідних постачальників за умови гарантування виконання замовлення (наприклад, за обсягом, термінами поставки) і забезпечення якості логістичного обслуговування.

6. Підтримка прийняття рішень. Постійне ускладнення процесу прийняття рішень, обумовлене дією фактора невизначеності в ЛП, вимагає розробки спеціальних інформаційних технологій управління даними і (або) процесами, які прийнято називати системами підтримки прийняття рішень. Системи підтримки прийняття рішень є інтерактивними інформаційними системами, що дозволяють створювати і обробляти масиви даних з багатьма змінними.

7. Формування споживчої цінності. Уся діяльність з управління ЛП у кінцевому підсумку спрямована на формування і підвищення споживчої цінності вироблених товарів і послуг, яка оцінюється покупцями шляхом порівняння якості товарів і послуг та їх цін з параметрами конкурентів. Разом з тим задоволення потреб покупців не повинно суперечити досягненню максимальної прибутковості бізнесу в масштабах ЛП. Таким чином, при оптимізації ЛП необхідно привести у відповідність рівень логістичних витрат і якість пропонованого сервісу.

Оптимізація ЛП може бути здійснена в межах функціональної сфери, окремої функції або підсистеми логістики. При цьому повинен бути виконаний «принцип глобальної оптимізації, тобто локальні критерії оптимізації і прийняті на їх основі рішення не

повинні суперечити глобальному оптимуму логістичної системи в цілому».

Глобальну оптимізацію ланцюга поставок можна визначити як інтеграцію ключових бізнес-процесів і координацію дій учасників ланцюга в інтересах підвищення якості логістичного обслуговування і скорочення логістичних витрат на основі узгодження видів діяльності, що додають цінності для кінцевого споживача. Фахівці називають **5 основних способів**, за допомогою яких можна домогтися глобальної оптимізації:

1) скорочення всіх видів витрат і діяльності не додає цінності, таких як вантажопереробка, зберігання та ін.;

2) поліпшення обслуговування споживачів, наприклад скорочення часу виконання замовлення;

3) поліпшення комунікацій у ланцюзі постачань, особливо пов'язаних з прогнозуванням діяльності бізнес-партнерів та інтегрованим плануванням;

4) скорочення часу на розробку нової продукції;

5) більш повна координація зусиль зі стикування усіх ланок у ланцюзі постачань.

Питання для самоконтролю

1. У чому полягає головна мета управління ланцюгом поставок?

2. Якими є основні завдання управління ланцюгом поставок?

3. Чим відрізняється управління ланцюгом поставок на стратегічному, тактичному та оперативному рівнях?

4. Назвіть основні принципи управління ланцюгом поставок.

5. Дайте визначення концепції SCM.

6. Назвіть та дайте характеристику етапам розвитку концепції SCM.

7. Назвіть та дайте характеристику 7 принципам концепції SCM.

8. У чому полягають основні переваги концепції SCM?

9. Назвіть основні економічні ефекти від впровадження концепції SCM.

10. Дайте характеристику SCOR-моделі.
11. Дайте характеристику базисним бізнес-процесам SCOR-моделі.
12. Назвіть показники, за якими здійснюється оцінка ефективності бізнес-процесів у ланцюгах поставок у SCOR-моделі.
13. Дайте характеристику DCOR-моделі, CCOR-моделі, IBRF-моделі.
14. Чим відрізняються базисні бізнес-процеси DCOR-моделі від аналогічних процесів SCOR-моделі?
15. Дайте визначення поняття «оптимізація ланцюгів поставок».
16. Назвіть функції, що підлягають оптимізації, і показники ефективності логістичних ланцюгів поставок.
17. Назвіть та дайте характеристику основним етапам оптимізації ланцюгів поставок.
18. Дайте визначення поняття «глобальна оптимізація ланцюгів поставок».
19. Назвіть 5 основних способів, за допомогою яких можна домогтися глобальної оптимізації.

РОЗДІЛ 4

МИТНІ ПОСЛУГИ В МІЖНАРОДНИХ ЛАНЦЮГАХ ПОСТАВОК ТОВАРІВ

4.1. Митні процедури при переміщенні товарних потоків через митний кордон України різними видами транспорту.

4.2. Суб'єкти та об'єкти логістичної діяльності у митній справі.

4.3. Митні посередники та основні засади організації їх діяльності.

Ключові поняття: митні процедури, митна логістика, об'єкти митної логістики, суб'єкти митної логістики, митна інфраструктура, митний посередник, уповноважений економічний оператор, митний брокер, митний перевізник, вантажний митний комплекс, митний склад.

4.1. Митні процедури при переміщенні товарних потоків через митний кордон України різними видами транспорту

Застосування засад логістики в ЗЕД підприємств гарантує вирішення проблем забезпечення матеріальними, фінансовими та інформаційними ресурсами, поставок товарів з одночасною оптимізацією витрат та підвищення ефективності зовнішньоекономічних операцій. Це безпосередньо пов'язано із завданнями прогнозування, оцінки ризиків ЗЕД, оптимізації поставок і запасів, з проблемами інформаційного та фінансового забезпечення, опрацювання питань митного оформлення та митного контролю тощо.

ЗЕД повинна здійснюватися суб'єктом господарювання як з дотриманням податкового, валютного та цивільного законодавства, так і законодавства України з питань державної митної справи.

Слід зазначити, що набрання чинності нової редакції Митного кодексу України суттєво вплинуло на організацію ЗЕД підприємства. Зокрема:

- значно обмежено можливість проведення безпідставних переоглядів товарів;
- перероблено з максимальним урахуванням положень Податкового кодексу України положення щодо строків перевірок, які проводяться митними органами (пост-аудит);
- передбачено запровадження *дієвої системи управління ризиками при здійсненні митного контролю*, яка є основою митного контролю;
- запроваджено інститут *уповноваженого економічного оператора* та врегульовано його статус;
- встановлено процедури отримання, призупинення та відкликання такого статусу.

Однак багато інших питань спрощення митних формальностей ще недостатньо опрацьовані. Основною метою застосування митної логістики суб'єктами ЗЕД є вирішення питань, пов'язаних зі здійсненням державної митної справи митними органами при переміщенні товарів через митний кордон України за зовнішньоекономічними операціями підприємств з метою їх прискорення та здешевлення здійснення.

При здійсненні митних процедур у суб'єктів ЗЕД часто виникають такі основні проблеми:

- попадання суб'єкта ЗЕД під профілі ризику в автоматизованій системі аналізу і управління ризиками у програмно-інформаційному комплексі «Інспектор», з подальшим прийняттям митним органом заходів з мінімізації ризиків;
- попадання контракту або конкретної поставки товарів за контрактом під профілі ризику в автоматизованій системі аналізу і управління ризиками, з подальшим прийняттям митним органом заходів з мінімізації ризиків;
- відмова митного органу від прийняття контракту та (або) документів для митного оформлення;
- заборона митним органом ввезення товарів, транспортних засобів в Україну або вивезення товарів, транспортних засобів з України;
- затримка митного оформлення з додатковими витратами на зберігання товарів на складах тимчасового зберігання, переоформлення документів, поділ товарної партії на окремі товари за їх видами та (або) найменуваннями тощо;

- огляд товарів, транспортних засобів, пред’явлених митному органу з додатковими витратами на навантаження-вивантаження товарів, відновлення товарного виду розкритих упаковок тощо;
- зміна митним органом заявленого суб’єктом ЗЕД коду товарів, транспортних засобів за Українською класифікацією товарів ЗЕД зі збільшенням нарахованих митних платежів;
- коригування заявленої митної вартості товарів, транспортних засобів зі збільшенням нарахованих митних платежів;
- вимога митного органу про подання суб’єктом ЗЕД додаткових документів;
- відмова митного органу від надання суб’єкту-учаснику ЗЕД тарифних пільг (преференцій);
- відмова митного органу від надання учаснику ЗЕД пільг з ПДВ;
- призупинення випуску товарів при їх імпорті в Україну без дозволу правовласника товарних знаків на товарах;
- конфіскація товарів, транспортних засобів комерційного призначення – безпосередніх предметів порушень митних правил;
- штраф за порушення митних правил;
- документальні перевірки дотримання законодавства, які здійснюють митні органи після випуску товарів, з донарахуванням митних платежів.

4.2. Суб’єкти та об’єкти логістичної діяльності у митній справі

Митні системи можуть формуватися і функціонувати як у межах митної території однієї країни, так і єдиної митної території міждержавних інтеграційних структур (наприклад, митного союзу, єдиного економічного простору, економічного і валютного союзу).

Митна логістика може розглядатись:

з одного боку, як сукупність засобів і методів, що використовуються учасниками ЗЕД для оптимізації (раціональної організації) товаропотоків через митні кордони суміжних держав;

з *іншого* – як методологія управління потоковими процесами в митних системах різних типів (або методологія управління зовнішньоторговельними потоковими процесами).

Під **митною логістикою** суб'єкта ЗЕД слід розуміти теорію і практику управління матеріальними, а також супутніми інформаційними, фінансовими, сервісними та іншими потоками, які пов'язані з необхідністю дотримання вимог державної митної справи при здійсненні зовнішньоекономічних операцій підприємствами задля забезпечення їх конкурентоспроможності на внутрішньому та зовнішніх ринках.

Митна логістика підприємства актуальна за таких умов:

- 1) у процесі виробництва чи надання послуг використовуються підприємством імпортовані товари, сировина (імпортовані операції);
- 2) суб'єкт здійснює торгово-посередницькі та інші зовнішньоекономічні операції з нерезидентом-юридичною особою (лізингові, інвестиційні та ін.);
- 3) підприємство виходить на зовнішні ринки (експортні операції).

Конкретні умови здійснення ЗЕД суб'єктами господарювання впливають на вибір оптимальної технології переміщення товарів, транспортних засобів, сировини через митний кордон України.

Отже, митна логістика суб'єкта ЗЕД як науковий напрям може допомогти підприємству відповісти на запитання, як мінімізувати митні ризики та підвищити ефективність зовнішньоекономічної операції. Митна логістика суб'єкта ЗЕД є підсистемою логістики підприємства. Розв'язання цієї проблеми допоможе підприємству вирішити одночасно два завдання: ефективний контроль над витратами, пов'язаними з митним оформленням, з метою їх зменшення; досягнення високої якості забезпечення процесів постачання, виробництва, збуту та післяпродажного обслуговування задля досягнення рівня конкурентоспроможності суб'єкта ЗЕД.

Основною метою застосування інструментарію митної логістики є мінімізація часових і фінансових витрат при

проходженні товарними потоками митних кордонів суміжних держав і виконанні окремих митних процедур.

Необхідність використання інструментарію митної логістики обумовлюється значними і все більш зростаючими обсягами експортних і імпорتنих товарних потоків, глобалізацією підприємницьких процесів, об'єктивною потребою інтеграції економіки України в світову економічну систему і її вступом до Світової організації торгівлі.

Найважливішими **елементами митної системи** як підсистеми державного регулювання ЗЕД є методи і заходи митно-тарифного і нетарифного регулювання, які в сукупності формують методологічну базу митної логістики.

До предметної області митної логістики слід віднести всі заходи, методи і технології, спрямовані на зниження логістичних витрат і зменшення логістичних ризиків при проходженні товарними потоками митних кордонів суміжних держав і виконанні окремих митних процедур.

Об'єктами митної логістики є операції митного декларування товарів і транспортних засобів міжнародного перевезення, в тому числі пов'язані зі стягненням і сплатою митних платежів, а також заходи митного контролю за рухом імпорتنих і експортних товарних потоків.

Суб'єктами митної логістики можуть розглядатися як безпосередні, так і опосередковані учасники ЗЕД незалежно від їх спеціалізації, організаційно-правового статусу та форми власності. До суб'єктів митної логістики слід, перш за все, віднести митні та інші органи державного управління ЗЕД, експортерів і імпортерів, митних посередників різних типів, перевізників, експедиторів та інших провайдерів логістичних послуг, а також кінцевих споживачів імпорتنих та/або експортних товарів.

Безпосередні та опосередковані учасники ЗЕД переслідують різні економічні інтереси, у зв'язку з чим *основна мета застосування митної логістики як методології управління зовнішньоторговельними потоковими процесами трансформується в різні цілі конкретних її суб'єктів.*

Так, наприклад, з точки зору держави мінімізація часових і фінансових витрат при проходженні товарними потоками митного кордону і виконанні окремих митних процедур повинна

привести до збільшення суми митних платежів, що надходять до бюджету, за рахунок прискорення проходження всіх стадій митного декларування товарів, а також прогнозоване зростання обсягів зовнішньоекономічної діяльності.

1. *З точки зору експортерів і імпортерів* використання інструментарію митної логістики має привести не тільки до спрощення митного адміністрування (що важливо для учасників ЗЕД), а й до мінімізації їхніх фінансових витрат, пов'язаних з митним декларуванням товарів.

2. *На думку перевізників і митних посередників*, обумовлену застосуванням інструментарію митної логістики, збільшення обсягів ЗЕД повинно привести до підвищення попиту на їхні послуги і, як наслідок, зростання величини їхніх доходів.

3. *З точки зору домашніх господарств*, які є потенційними споживачами як експортних, так і імпортних товарів, використання інструментарію митної логістики має сприяти захисту їхніх інтересів. Як правило, вони зацікавлені у зменшенні ціни товарів, що ввозяться, у наданні певних гарантій їх якості і корисності, а також у наявності на споживчому ринку необхідного асортименту і достатніх обсягів вітчизняних та імпортних товарів.

Отже, застосування митної логістики як методології управління зовнішньоторговельними потоковими процесами дозволяє не тільки захистити державні інтереси у сфері міжнародного товарообігу, а й узгодити їх з інтересами окремих учасників ЗЕД та інтересами домашніх господарств, які є кінцевими споживачами імпортних та/або експортних товарів.

Потреба в узгодженні економічних інтересів всіх суб'єктів ЗЕД обумовлює необхідність використання оптимального (іноді досить тривалого) тимчасового режиму митного декларування товарів (митної переробки вантажів). Оскільки «затримки в просуванні товарів призводять як у державі, так і в учасників ЗЕД до взаємних фінансових втрат, а прискорення за рахунок вимушеного скорочення часу деяких контрольних функцій призводить до збитку ще більшого, ніж фінансові втрати».

Необхідно зазначити, що використання інструментарію логістики в митній справі, на відміну від суто комерційних напрямів діяльності, повинно мати добровільно-примусовий характер. Добровільність досягається в результаті потенційної можливості

для реалізації та узгодження економічних інтересів усіх суб'єктів ЗЕД, а примусовість – необхідністю вибору і дотримання митних процедур і виконання митних операцій, передбачених відповідними нормативно-правовими актами.

Функціональне поле митної логістики охоплює *два рівні управління зовнішньоторговельними потоковими процесами:*

- *макроекономічний рівень* – рівень державних органів управління, перш за все, контролюючих органів, уповноважених у галузі митної справи;
- *мікроекономічний рівень* – рівень безпосередніх учасників ЗЕД, митних посередників та інших провайдерів логістичних послуг у митній сфері.

На макроекономічному рівні держава, інтереси якої представляють митні та інші органи державного управління зовнішньоторговельними потоковими процесами, має реалізувати такі **основні функції**:

- сформувати необхідну для використання технологій митної логістики нормативно-правову базу;
- створити адекватну потребам вітчизняної економіки митну та околomitну інфраструктуру;
- перейти від тотального митного контролю над зовнішньоторговельними товарними потоками до управління ризиками в митній сфері, під якими на макроекономічному рівні розуміється ймовірність недотримання митного законодавства.

Тільки за умови послідовної реалізації державою всіх цих функцій учасники ЗЕД, митні посередники та інші провайдери логістичних послуг у митній сфері отримують потенційну можливість для застосування технологій митної логістики.

Митна інфраструктура. У контексті реалізації Концепції реформування митних органів України актуальним залишається питання створення та розвитку відповідної сучасної митної інфраструктури, яка б включала в себе розгалужену систему терміналів, складів, баз, які б надавали якісні послуги щодо зберігання предметів та відповідали б міжнародним нормам та стандартам організації складування, зберігання та контролю за операціями з експортними та імпорними товарами. Створення відповідної інфраструктури дозволить:

- забезпечити спрощення та прискорення митних формальностей, профілактику митних правопорушень;
- скоротити простої транспортних засобів на кордоні;
- знизити накладні витрати суб'єктів ЗЕД;
- збільшити надходження до державного бюджету;
- створити сприятливі умови для розвитку зовнішньоекономічних відносин.

4.3. Митні посередники та основні засади організації їхньої діяльності

Розвиток України як європейської держави вимагає розбудови національної економіки на ринкових засадах, створення конкурентоспроможного середовища, складовою якого є здійснення міжнародної торгівлі та обміну товарами й послугами.

Необхідною умовою розвитку зовнішньоторговельних відносин є забезпечення належного правового регулювання та організації діяльності суб'єктів ЗЕД, посередницьких структур, які є безпосередніми учасниками митних правовідносин. Підприємницька діяльність із надання послуг із декларування товарів і транспортних засобів та перевезення товарів, що переміщуються через митний кордон України або перебувають під митним контролем, відіграє важливу роль у процесі переміщення товарів через митний кордон України. Посередники, що функціонують у галузі митної справи, надаючи митні послуги, стають ланкою між митними органами та суб'єктами ЗЕД.

Ефективне та легальне здійснення посередницької діяльності в галузі митної справи може бути передумовою для подальшого вдосконалення організації та здійснення митних формальностей при проведенні зовнішньоторговельних операцій. У свою чергу, для швидкого та якісного здійснення зовнішньоторговельних операцій необхідно вдосконалити механізм взаємодії митних органів із суб'єктами підприємницької діяльності. Саме у цьому напрямі нині і організовується співпраця та взаємодія митних органів та митних посередників.

Під **митним посередником** слід розуміти суб'єкта підприємницької діяльності (фізичну або юридичну особу), який на

підставі цивільного правового договору певного виду та дозвільних документів надає з ініціативи суб'єктів ЗЕД, які переміщують товари та транспортні засоби через митний кордон України, посередницькі послуги, спрямовані на реалізацію їхніх прав і свобод у галузі митної справи та представлення їх інтересів у митних органах України.

Наразі уся діяльність митних органів України здійснюється у контексті реалізації основних засад *Концепції реформування діяльності Митної служби України «Обличчям до людей»*, одним із завдань якої є розвиток митними органами системи «уповноважених економічних операторів». Така переорієнтація завдань митних органів, а отже, і сама діяльність митних органів суттєво підвищує роль посередників у галузі митної справи.

Уповноважений економічний оператор (далі – УЕО) – відповідно до термінології, що використовується Всесвітньою митною організацією, – це учасник зовнішньоекономічної діяльності, діяльність якого отримала відповідне схвалення з боку відповідної митної адміністрації, як така, що відповідає нормам ВМО чи стандартам забезпечення безпеки торгівлі та товарів. УЕО включає у себе, зокрема, виробників, експортерів, імпортерів, брокерів, перевізників, посередників, консолідаторів, операторів портів, терміналів, інтеграційних операторів аеропортів, складських операторів, дистриб'ютерів.

Відповідно до національного митного законодавства до *суб'єктів, що надають посередницькі послуги в галузі митної справи*, належать:

- митні брокери;
- митні перевізники;
- склади тимчасового зберігання;
- митні ліцензійні склади;
- вантажні митні комплекси;
- автопорти;
- автотермінали;
- магазини безмитної торгівлі.

Підставою віднесення зазначених підприємств до групи митних посередників є те, що всі вони є ланкою, яка пов'язує суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності, які переміщують

товари та транспортні засоби через митний кордон України, з митними органами, які, в свою чергу, контролюють таке переміщення та здійснюють для цього необхідні процедури. Адже сутність посередницької діяльності полягає в діяльності посередника щодо реалізації повноважень в інтересах їх установника.

Суб'єкти господарювання, що здійснюють свою діяльність у сфері митних відносин, надають митні послуги, без яких неможливо здійснити митні формальності у повному обсязі. Ці суб'єкти є посередниками між митними органами, на яких покладено обов'язок щодо здійснення ними митної діяльності, з одного боку, та суб'єктами ЗЕД та громадянами, які переміщують через митний кордон України товари, предмети, транспортні засоби, – з іншого. **Ідея митного посередництва** передбачає делегування частини функції митних органів, пов'язаних зі специфічною діяльністю в галузі митної справи (заповнення специфічних митних документів, декларування, зберігання), недержавним структурам, які за умови дотримання законодавства про конкуренцію створюють усі умови для існування сервісного обслуговування громадян та суб'єктів ЗЕД з метою надання цілого спектра різноманітних, якісних, дешевих послуг, що забезпечать швидке, зручне переміщення через митний кордон України товарів, предметів, транспортних засобів.

У цьому контексті В. П. Науменко вважає, що «необхідність митного оформлення товарів та інших предметів, що переміщуються через митний кордон України, є одним із стримуючих факторів на шляху виходу підприємств на зовнішній ринок... здійснення ЗЕД, пов'язаної з «товарними» переміщеннями», тому залучення митних посередників допомагає суб'єктам господарювання виходити на зовнішні ринки та здійснювати зовнішньоторговельну діяльність.

Значення та роль суб'єктів посередницької діяльності в галузі митної справи у процесі реалізації митних формальностей можна з'ясувати, проаналізувавши діяльність кожного з митних посередників. Вважаємо, що *посередницька діяльність за своєю правовою природою є підприємницькою та спрямована на отримання прибутку*. Змістом цієї підприємницької, посередницької діяльності є представлення інтересів суб'єктів ЗЕД у відносинах з митними органами, надання різноманітних митних та супутніх

послуг, вчинення юридично значимих дій, які спрямовані на проходження митних формальностей.

Аналіз норм митного законодавства дозволяє з'ясувати та сформулювати **загальний перелік митних послуг, які надаються посередниками в галузі митної справи:**

- консультації з питань митного законодавства та зовнішньоекономічної діяльності;
- експертна оцінка документації, наданої для декларування товарів і транспортних засобів;
- визначення коду товарів за Українським класифікатором товарів ЗЕД;
- складання зовнішньоекономічних контрактів за умовами замовника;
- послуги декларування (заповнення декларацій, документів, складання (заповнення) специфікацій, інвойсів, інших супровідних документів);
- робота з товарами, що перебувають на зберіганні під митним контролем на складі тимчасового зберігання або на митному ліцензійному складі (сортування, сушка, маркування тощо);
- надання інших робіт та послуг, пов'язаних з реалізацією права на переміщення предметів через митний кордон держави.

Специфіка посередницької діяльності в галузі митної справи передбачає наявність фахових знань та навичок у митній сфері. Кожен із суб'єктів посередницької діяльності в галузі митної справи самостійно визначає свій перелік послуг та надає їх відповідно до принципів здійснення підприємницької діяльності.

Визначення ролі митних посередників прямо пов'язане з функціями, які вони виконують у процесі реалізації митних формальностей. Для з'ясування функціонального змісту діяльності кожного із посередників необхідно проаналізувати його правовий статус, а також функції посередника у процесі митної діяльності.

1. Митний брокер. Одним із основних суб'єктів посередницької діяльності в галузі митної справи, який відіграє важливе значення у процесі проходження митних формальностей, є митний брокер. Митний брокер є учасником митних відносин, він починає відносини з митним органом з приводу переміщення товарів, предметів, транспортних засобів. Отримуючи від митного

брокера послуги, клієнти, якими є суб'єкти господарювання, отримують такі переваги:

- з'являється можливість отримувати послуги висококваліфікованих фахівців у такій специфічній сфері, як митне декларування та митне перевезення (оскільки для митних посередників пред'являються певні фінансові, професійні та кваліфікаційні, організаційно-технічні, спеціальні вимоги, а це, у свою чергу, зменшує ризик клієнтів таких посередників);

- витрати на послуги, пов'язані з проведенням декларування товарів та транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон, а також перевезенням товарів, що перебувають під митним контролем за участі митних посередників, у галузі митної справи значно менші, оскільки розраховуються в розмірі визначеного процента до обсягу товарів, що переміщуються (перевозяться);

- значне збільшення обсягів експортно-імпортних операцій та їх оперативне оформлення з допомогою суб'єктів підприємницької діяльності в галузі митної справи знижує зростання власних витрат на такі цілі, а також відбувається значна економія часу.

Митний брокер є професійним учасником ринку митних послуг. Процес переміщення товарів, предметів, транспортних засобів має свої особливості та специфіку, тому наявність кваліфікації та спеціальних знань у такій сфері, як митна діяльність є необхідною умовою фахового рівня митного брокера та запорукою швидкого проходження митних формальностей.

2. Митний перевізник. Аналізуючи роль наступного митного посередника в процесі реалізації митних формальностей – митного перевізника, слід зазначити, що його основна функція полягає у перевезенні вантажів під митним контролем між митними органами. Використання послуг митного перевізника, відповідно до ст. 182 МКУ, є альтернативою використання інших заходів гарантування вантажів – таких, як фінансові гарантії, охорона та супроводження. Варто зазначити, що в умовах ринкової економіки важливим є вартісний фактор, а тому той факт, що користування послугою митного перевізника коштує дешевше порівняно із послугами фінансових гарантів чи застосування охорони та супроводження вантажу, лише підвищує роль митних перевізників.

Крім того, такий засіб гарантування товарів як перевезення, здійснюване митним перевізником, митними органами визнається як ефективний засіб запобігання вчиненню митних правопорушень, що позитивно впливає на ділову репутацію суб'єкта ЗЕД.

Співпраця митних органів з митними перевізниками та суб'єктів ЗЕД з останніми має обопільну вигоду:

- суб'єктам ЗЕД не потрібно вносити грошову заставу, надавати банківську гарантію, застосовувати супровід транспортного засобу з вантажем підрозділами митної варти, а отже, не потрібно вилучати з обороту фінансовий капітал;
- значно зменшується час, витрачений на проходження митних процедур на кордоні.

Посередник зі статусом та ліцензією митного перевізника самотійно гарантує доставляння вантажу між митницями. З іншого боку, митні органи теж мають позитивний результат – надійне доставляння вантажів у митниці призначення та профілактика контрабанди й порушення митних правил. Розвиток інституту митного перевізника сприяє збільшенню обсягів переміщуваних вантажів, спрощенню проходження митних формальностей, сприяє конкуренції як на ринку надання послуг у галузі митної справи, так і послуг з перевезення вантажів.

3. До основних суб'єктів, що надають послуги щодо зберігання товарів, які перебувають під митним контролем, належать **власники митних ліцензійних складів** (далі – МЛС) та **власники складів тимчасового зберігання** (далі – СТЗ). Зберігання товарів під митним контролем на МЛС чи СТЗ надає можливість суб'єкту ЗЕД здійснити всі дозвільні процедури та завершити процес проходження митних формальностей *фізично не переміщуючи товари з території складу*.

Відповідно до п. 1.3 Положення про відкриття та експлуатацію митних ліцензійних складів **основними завданнями МЛС є:**

- сприяння розвитку ЗЕД України та її зближенню з існуючою світовою практикою;
- створення умов для підготовки імпортованих товарів для їх використання на території України;
- зниження витрат, пов'язаних з переміщенням товарів через митний кордон України.

Власники МЛС (СТЗ) здійснюють підприємницьку посередницьку діяльність, яка полягає в утриманні й експлуатації цих складів (приміщень, споруд тощо). **Послуги, які надаються МЛС (СТЗ), включають:**

- декларування і проходження митних формальностей;
- зберігання товарів під митним контролем;
- супутні послуги провітрювання товару, підготовка до продажу, подрібнення партії тощо.

Поряд з іншими способами зберігання товарів МЛС (СТЗ) надає найширші можливості для підготовки товарів до продажу, транспортування, для забезпечення їхнього зберігання за умови, що операції з товарами не змінюють їх класифікацію за УКТ ЗЕД на рівні десятого знака та здійснюються з дозволу митного органу. Також розміщення товарів на МЛС (СТЗ) дозволяє імпортерам вирішити комплекс завдань: звільнити від вантажу транспортний засіб, забезпечити перебування під митним контролем та збереження товарів до моменту розміщення їх в іншому митному режимі. Відкласти сплату податків та зборів або надання необхідного пакета дозвільних документів, які потрібні, наприклад, при розміщенні товарів у митному режимі імпорту, виконанні проміжних процедур із товарами, що зберігаються на складі.

Таким чином, **осовною функцією власників МЛС (СТЗ) є зберігання товарів, предметів, транспортних засобів під митним контролем, а також здійснення супутніх операцій та послуг, які пов'язані зі зберіганням.**

4. Вантажний митний комплекс (далі – ВМК), автопорт, автотермінал – це суб'єкти посередницької діяльності в галузі митної справи, які надають комплекс послуг, необхідних для переміщення товарів, предметів, транспортних засобів через митний кордон України. Відповідно до *Порядку відкриття вантажного митного комплексу, автопорту, автотерміналу* **осовною метою створення ВМК є:**

- підвищення ефективності митного та інших видів державного контролю, митного оформлення товарів і транспортних засобів шляхом комплексного використання об'єктів ВМК;
- поліпшення екологічного стану на митному кордоні й у місцях митного оформлення на митній території України;

– створення сприятливих умов для прискорення товарообігу та збільшення пропускної спроможності пунктів пропуску через державний кордон України.

Відкриття й функціонування ВМК здійснюються за погодженням з митними органами України, діяльність яких сприяє швидкому та якісному здійсненню митних процедур та створює умови для надання цілого спектра послуг, пов'язаних із правовим регулюванням відносин у галузі митної справи. **Функціями ВМК, автопорту, автотерміналу** є декларування, зберігання товарів, предметів, транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон України, а також надання необхідних супутніх послуг у пункті пропуску на державному кордоні.

Посередницька діяльність зазначених підприємств починається з укладання цивільно-правового договору відповідного типу. І саме договір є підставою для представництва інтересів власника товарів, вантажів, транспортних засобів тощо у всіх органах контролю.

Можна визначити такі **ознаки митних посередників**:

1) митний посередник – це фізична чи юридична особа, зареєстрована належним чином як суб'єкт підприємницької діяльності;

2) обов'язковою умовою діяльності митних посередників є необхідність отримання дозвільних документів (ліцензій, дозволів), виданих митними органами за умови виконання визначених законодавством вимог;

3) митні посередники надають свої послуги на підставі цивільно-правового договору, причому певного виду, визначеного МК України чи іншими актами митного законодавства;

4) надаючи на договірних засадах послуги у сфері митної справи, митні посередники водночас вступають у правовідносини з митними органами.

Аналізуючи роль суб'єктів посередницької діяльності в галузі митної справи у процесі переміщення товарів, предметів, транспортних засобів, а також для самої митної діяльності, важливо звернути увагу на проблемні аспекти регулювання та здійснення цієї діяльності, що турбують як митні органи України, так і самі посередницькі кола:

- по-перше, відсутність прозорого правового поля для діяльності посередників у галузі митної справи;
- по-друге, зростання кількості правопорушень, скоєних митними посередниками;
- по-третє, зловживання митних посередників на ринку митних послуг (завищення цін на митні послуги, низька якість послуг);
- по-четверте, низький рівень взаємодії митних органів з митними посередниками.

Недооцінка з боку митних органів України значення та ролі посередників у галузі митної справи, а також прозорого правового регулювання та організації їх діяльності для процесу проходження митних формальностей призводить до правової невизначеності на ринку митних послуг та зловживань з боку працівників митних органів щодо суб'єктів посередницької діяльності в галузі митної справи.

У процесі реалізації основних засад Концепції реформування діяльності Митної служби України «Обличчям до людей» варто більше уваги приділяти діяльності митних посередницьких структур, адже вплив посередників на митну діяльність та процес переміщення товарів, предметів, транспортних засобів має важливе значення, яке полягає у виконанні функцій та завдань, які тісно пов'язані із завданнями митних органів та спрямовані на забезпечення процесу реалізації митних формальностей шляхом надання послуг декларування, перевезення, зберігання та супутніх послуг, необхідних для ефективної реалізації суб'єктами господарювання свого права на переміщення предметів через митний кордон України.

Питання для самоконтролю

1. Дайте визначення поняття «митна логістика».
2. У чому полягає основна мета застосування інструментарію митної логістики?
3. Що є об'єктами митної логістики?
4. Хто є суб'єктами митної логістики?
5. Назвіть функціональне поле митної логістики.

6. Дайте визначення поняття «митні посередники».
7. У чому полягає ідея митного посередництва?
8. Хто належить до поняття «митний посередник»?
9. Назвіть основні ознаки митних посередників.
10. Дайте визначення поняття «уповноважений економічний оператор».
11. Наведіть перелік митних послуг, які надаються посередниками в галузі митної справи.
12. Дайте характеристику діяльності митного брокера.
13. Дайте характеристику діяльності митного перевізника.
14. Дайте характеристику діяльності митних складів та складів тимчасового зберігання.
15. Дайте характеристику діяльності вантажних митних комплексів.

РОЗДІЛ 5

ПЕРЕВЕЗЕННЯ, ЗБЕРІГАННЯ І РОЗПОРЯДЖЕННЯ ТОВАРНИМИ ПОТОКАМИ, ЩО ПЕРЕБУВАЮТЬ ПІД МИТНИМ КОНТРОЛЕМ

5.1. Порядок оформлення товарних потоків, що переміщуються між митницями на територію України.

5.2. Застосування Митної конвенції про міжнародне перевезення вантажів з використанням книжки МДП.

Ключові поняття: транзит, каботаж, митний кордон, транзитна митна декларація, засоби забезпечення ідентифікації, книжка МДП.

5.1. Порядок оформлення товарних потоків, що переміщуються між митницями на територію України

З огляду на стрімке збільшення обсягів транснаціональних перевезень, зумовлене інтеграційними процесами, в яких бере участь Україна, транспортні коридори перетворюються на один із найважливіших чинників сучасної геополітики. Так, під час глобалізації світової економіки пріоритетним для будь-якої держави є створення ефективної системи транзитних коридорів.

Переміщення товарів і транспортних засобів через митний кордон України здійснюється згідно з митними режимами. Декларант має право обрати митний режим, у який він бажає помістити товар, за умов дотримання вимог щодо такого режиму та в порядку, встановленому чинним законодавством. Митний режим обумовлює порядок переміщення товарів і транспортних засобів, визначає їх статус, встановлює межі прав фізичних і юридичних осіб із розпорядження товарами і транспортними засобами, що перебувають у їх володінні та ввезені на територію України, з наступним вивезенням за її межі.

Принципи адміністративного регулювання переміщення товарів та/або транспортних засобів комерційного призначення через митну територію України ґрунтуються на застосуванні митного режиму «транзит».

Переміщення товарів у митному режимі транзиту здійснюється як прохідний або внутрішній транзит або каботаж.

Прохідним транзитом переміщуються товари від пункту ввезення (пропуску) на митну територію України до пункту вивезення (пропуску) за межі митної території України (у тому числі в межах одного пункту пропуску через державний кордон України).

Внутрішнім транзитом або каботажом переміщуються товари:

- від пункту ввезення (пропуску) на митну територію України до митниці ДФС, розташованої на митній території України;
- від митниці ДФС, розташованої на митній території України, до пункту вивезення (пропуску) за межі митної території України;
- від одного пункту, розташованого на митній території України, до іншого пункту, розташованого на митній території України, у тому числі якщо частина цього переміщення проходить за межами митної території України;
- від штучного острова, установки або споруди, створених у виключній (морській) економічній зоні України, на які поширюється виключна юрисдикція України, до митниці ДФС, розташованої на території України, зайнятої сушею, та у зворотному напрямку.

Декларування. Поміщення товарів у митний режим здійснюється шляхом їх декларування та виконання митних формальностей, передбачених МКУ. Для декларування у митний режим транзиту товарів, що переміщуються будь-яким видом транспорту, крім випадків, визначених ст. 94 МКУ, використовується митна декларація (зокрема, попередня митна декларація).

Транзитна декларація (далі – Т-1) – гарантійний документ для митного транзиту. Він повинен супроводжувати (по території ЄС) усі вантажі неєвропейського походження (наприклад, із США, Азії і так далі) і вантажі, що надходять з європейських митних складів (bonded/customs warehouse).

Транзитна декларація Т-1 на вантажі, що прибувають по суші, робиться на кордоні ЄС, якщо вантаж прибуває ззовні, або постачальником (агентом постачальника), або перевізником (експедитором) – якщо вантаж прийшов з митного складу усередині ЄС. На авіавантажі, вантажі, що йде морем, з країн, що не входять в ЄС, Т-1 робиться прямо в аеропорту або порту прибуття уповноваженим агентом. Якщо вантаж відправлений літаком з країни ЄС і вимагає Т-1, така декларація має бути надана відправником (постачальником) або вантаж повинен супроводжуватися авіанакладною із спеціальною позначкою. Транзитна декларація Т-1 складається на підставі інвойсу і пакувального аркуша.

Пакувальний аркуш (*Packing list*) – список позицій вантажу (збірного вантажу), грузосупровідний документ із вказівкою номерів місць, в які вони упаковані, габаритів і ваги кожного місця. Є доповненням до інвойсу.

У разі транзиту в межах одного пункту пропуску або для декларування товарів, що не є підакцизними, залежно від виду транспорту замість митної декларації може використовуватися авіаційна вантажна накладна (*Air Waybill*) або коносамент (*Bill of Lading*). Для декларування товарів, що не є підакцизними, замість митної декларації, залежно від виду транспорту, може використовуватися накладна УМВС (СМГС), накладна ЦІМ (СІМ), накладна ЦІМ/УМВС (ЦІМ/СМГС, СІМ/СМГС), книжка МДП (*Carnet TIR*). Незалежно від виду транспорту для декларування у митний режим транзиту товарів, транспортних засобів комерційного призначення може використовуватися книжка А.Т.А. або книжка СРД.

У випадках, передбачених міжнародними договорами України, укладеними відповідно до закону, для декларування у митний режим транзиту товарів, транспортних засобів комерційного призначення використовуються документи, передбачені такими договорами.

Для поміщення товарів та/або транспортних засобів комерційного призначення у митний режим транзиту особа, на яку покладається дотримання вимог митного режиму, повинна:

– подати митниці ДФС митну декларацію (документ, який відповідно до ст. 94 МКУ використовується замість митної

декларації), товарно-транспортний документ на перевезення та рахунок-фактуру (інвойс) або інший документ, який визначає вартість товару;

– у випадках, визначених законодавством, надати митниці ДФС дозвільний документ на транзит через митну територію України, який видається відповідними уповноваженими органами.

Інвойс (англ. *Invoice*) – рахунок, грузосупровідний документ, який у міжнародній комерційній практиці виписується (оформляється) продавцем товару покупцеві за певну партію товару.

Інвойс містить найменування, адресу продавця і найменування; дату і номер замовлення покупця; опис проданого товару; відомості про упаковку; точні позначення і номери, вказані на упаковці; ціну товару; умови постачання і платежу. Інвойсова вартість вказується згідно з умовами договору. Крім свого основного призначення, інвойс може використовуватися як накладна, що направляється разом з товаром, а також для посвідчення походження товару. Виписка інвойсу свідчить про те, що (крім випадків, коли постачання здійснюється за передплатою) у покупця з'являється обов'язок оплати товару відповідно до вказаних умов.

Інвойс повинен містити таку інформацію:

- 1) номер і дату документа (інвойсу);
- 2) найменування і адреси продавця, вантажовідправника, покупця і вантажоодержувача;
- 3) номер і дату контракту, замовлення;
- 4) вигляд транспорту і номер транспортного засобу;
- 5) умови постачання по Інкортермс;
- 6) умови оплати;
- 7) найменування вантажу, опис, код ТН ЗЕД товару;
- 8) упаковка вантажу, вага одиничної упаковки і загальна вага вантажу, кількість вантажних місць;
- 9) вартість і загальна вартість вантажу;
- 10) країна походження товару.

Особа, на яку покладається дотримання вимог митного режиму у випадках ввезення на митну територію України та/або

переміщення територією України прохідним та внутрішнім транзитом товарів, перелік яких затверджено постановою № 461, повинна забезпечити обов'язкову сплату митних платежів.

Засоби забезпечення ідентифікації. З метою забезпечення ідентифікації товарів, транспортних засобів комерційного призначення, що поміщуються у митний режим транзиту, можуть застосовуватися засоби забезпечення ідентифікації.

Забезпечення ідентифікації здійснюється шляхом накладення митних забезпечень, а саме:

- одноразових номерних запірно-пломбових пристроїв;
- печаток;
- голографічних міток;
- нанесення цифрового, літерного чи іншого маркування, ідентифікаційних знаків;
- проставляння штампів;
- взяття проб і зразків;
- складання опису товарів, транспортних засобів комерційного призначення, креслень, масштабних зображень;
- виготовлення фотографій, ілюстрацій;
- використання товаросупровідної документації тощо.

При цьому накладення одноразових номерних запірно-пломбових пристроїв, печаток на транспортні засоби комерційного призначення може здійснюватися без проведення митного огляду товарів, що переміщуються зазначеними транспортними засобами через митний кордон України, про що робиться відповідна відмітка в товаросупровідних документах.

Крім вищезазначених засобів для забезпечення ідентифікації товарів, що поміщуються у митний режим транзиту, можуть використовуватися маркування, у тому числі у вигляді мікро- або інших електронних пристроїв, або серійні номери, проставлені на товарах або їхніх частинах виробником, інші комерційні способи ідентифікації, які дають змогу однозначно ідентифікувати товари.

До тари, піддонів та інших подібних товарів, що не мають індивідуальних ідентифікаційних ознак, не вимагається застосування засобів забезпечення ідентифікації.

Товари, транспортні засоби комерційного призначення, що переміщуються у митному режимі транзиту, повинні:

1) перебувати у незмінному стані, крім природних змін їх якісних та/або кількісних характеристик за нормальних умов транспортування і зберігання;

2) не використовуватися з жодною іншою метою, крім транзиту;

3) бути доставленими до митниці призначення до закінчення визначеного строку;

4) мати неушкоджені засоби забезпечення ідентифікації у разі їхнього застосування.

За умови забезпечення ідентифікації товарів, що переміщуються у режимі транзиту, та дотримання інших вимог, встановлених МКУ, допускається перевезення зазначених товарів транспортним засобом, який здійснює перевезення в межах митної території України товарів, які не перебувають під митним контролем.

Транспортні засоби комерційного призначення, поміщені у митний режим транзиту, можуть піддаватися операціям з технічного обслуговування та ремонту, потреба в яких виникла під час перебування їх на митній території України.

Строки транзитних перевезень. Товари, транспортні засоби комерційного призначення, що переміщуються у митному режимі транзиту, мають бути доставленими до митниці призначення до закінчення визначеного строку.

До зазначених строків не включаються:

- випадки, коли під час перевезення товарів транспортний засіб внаслідок аварії або дії обставин непереборної сили не зміг прибути до митниці призначення. При цьому перевізник зобов'язаний вжити всіх необхідних заходів для забезпечення збереження товарів та недопущення будь-якого їх використання й терміново повідомити найближчу митницю ДФС про обставини події, місцезнаходження товарів і транспортного засобу;

- час зберігання товарів під митним контролем (за умови інформування митниці ДФС, яка контролює їхнє переміщення);

- час, необхідний для здійснення інших операцій з товарами за умови інформування митниці ДФС, яка контролює переміщення цих товарів.

Перевантаження товарів. Перевантаження товарів, що переміщуються у митному режимі транзиту, з одного транспортного

засобу на інший допускається з дозволу митниці ДФС, у зоні діяльності якої проводиться перевантаження. Якщо перевантаження може бути здійснене без порушення митних пломб та інших засобів забезпечення ідентифікації, таке перевантаження допускається без дозволу, але з попереднім інформуванням митниці ДФС.

Проведення угруповання пакувальних місць, зміна упаковки, маркування, сортування, а також ремонт та заміна пошкодженої упаковки здійснюються з дозволу митниці ДФС.

Для отримання дозволу митниці ДФС особою, відповідальною за дотримання вимог митного режиму, подається тільки товарно-транспортний документ на перевезення товару. У разі відмови у наданні дозволу митниця ДФС зобов'язана невідкладно письмово або в електронній формі повідомити особі, яка звернулася з проханням надати дозвіл, про причини і підстави такої відмови.

Під час переміщення товарів у митному режимі транзиту дозволяється здійснення заміни моторного транспортного засобу з попереднім інформуванням митниці призначення про причини такої заміни, якщо така заміна не потребує перевантаження товарів.

При вивезенні за межі митної території України товарів, поміщених у митні режими експорту, реекспорту, тимчасового вивезення, переробки за межами митної території, норми глави 17 МКУ застосовуються з моменту початку переміщення зазначених товарів з митниці відправлення і до моменту пред'явлення їх митниці призначення.

Каботажні перевезення. Каботажем можуть перевозитись українські та іноземні товари шляхом завантаження їх на морське (річкове) судно в одному пункті на митній території України і транспортування в інший пункт території України, де здійснюватиметься їх вивантаження. При цьому товари, ввезені на митну територію України морським (річковим) судном, допускаються до каботажного перевезення між митницями ДФС або в межах зони діяльності однієї митниці ДФС після їх перевантаження на інше морське (річкове) судно, що ходить під прапором України, або за умови отримання на це дозволу центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну

політику у сфері транспорту, – на іноземне судно. Іноземні товари перебувають під митним контролем протягом усього часу каботажу.

Каботажні перевезення іноземних товарів на борту морського (річкового) судна разом з українськими товарами здійснюються за умови їх надійної ідентифікації. Якщо забезпечення надійної ідентифікації товарів неможливе, українські товари розміщуються на борту судна окремо від іноземних товарів.

Навантаження на судна товарів, що перевозяться каботажем, та їх вивантаження з цих суден здійснюються в морських (річкових) портах за місцем розташування митниць ДФС. Дозволи на навантаження та/або вивантаження товарів надаються митницями ДФС невідкладно після отримання відповідного звернення. У разі відмови у наданні дозволу митниці ДФС зобов'язані невідкладно письмово або в електронній формі повідомити особі, яка звернулася за отриманням дозволу, про причини та підстави такої відмови.

У разі одночасного каботажного перевезення іноземних та українських товарів митниця ДФС дозволяє навантаження або вивантаження українських товарів у найкоротший строк після прибуття судна в місце завантаження або розвантаження. За письмовим зверненням власника товарів, що переміщуються каботажем, чи уповноваженої ним особи митниця ДФС дозволяє здійснити під контролем посадових осіб цього органу та на умовах, визначених МКУ, навантаження та/або вивантаження зазначених товарів в іншому пункті, ніж це було спочатку заплановано, у тому числі поза місцем розташування митниці ДФС, а також поза робочим часом, встановленим для митниці ДФС, зі справлянням відповідної плати, передбаченої МКУ.

Якщо судно, що здійснює каботажне перевезення товарів, внаслідок аварії, стихійного лиха або інших обставин, що мають характер непереборної сили, не в змозі досягти одного з місць здійснення митного контролю на митній території України, вивантаження з нього товарів допускається в місцях, де немає митниць ДФС. У таких випадках капітан судна повинен вжити всіх необхідних заходів для забезпечення зберігання цих товарів та інформування митниць ДФС. При цьому товари продовжують перебувати в каботажі.

Для каботажного перевезення товарів митниці ДФС подається документ, що містить:

- перелік товарів, призначених для такого перевезення;
- відомості про судно, що здійснюватиме таке перевезення;
- назву українського порту або портів, де має здійснюватися вивантаження зазначених товарів.

Цей документ після виконання митних формальностей є підставою для здійснення одного каботажного перевезення зазначених у ньому товарів. Митниця ДФС, що виконала митні формальності, повідомляє про це митницю призначення. При вивантаженні товарів у пункті призначення митниці ДФС подається перелік товарів, що підлягають вивантаженню в цьому пункті.

У випадку коли судно регулярно здійснює каботажні перевезення ідентичних товарів між одними й тими самими пунктами, вищезазначений документ є підставою для здійснення перевезень протягом визначеного перевізником та погодженого митницею ДФС строку. Митниця ДФС, що виконала митні формальності, повідомляє про це митницю призначення. У такому випадку перед навантаженням товарів на судно митниці ДФС подається тільки перелік цих товарів, а при вивантаженні – тільки перелік товарів, що вивантажуються.

Завершення митного режиму транзиту. Митний режим транзиту завершується вивезенням товарів, транспортних засобів комерційного призначення, поміщених у цей митний режим, за межі митної території України. Таке вивезення здійснюється під контролем митниці призначення.

При вивезенні за межі митної території України товарів, поміщених у митний режим транзиту, окремими партіями митний режим транзиту вважається завершеним після фактичного вивезення за межі митної території України останньої з таких окремих партій.

При ввезенні товарів на митну територію України з метою подальшого їх поміщення у відповідний митний режим митний режим транзиту завершується фактичним доставленням товарів до митниці призначення.

Митний режим транзиту також завершується поміщенням товарів, транспортних засобів комерційного призначення в інший митний режим при дотриманні вимог, встановлених МКУ.

Для завершення митного режиму транзиту особою, відповідальною за дотримання вимог митного режиму, до закінчення строку доставки митниці призначення мають бути представлені товари, поміщені у митний режим транзиту, та митна декларація або інший документ.

Митниця призначення після представлення товарів, поміщених у митний режим транзиту, та митної декларації або іншого документа, визначеного ст. 94 МКУ, перевіряє дотримання вимог, встановлених законодавством України з питань державної митної справи до переміщення товарів у митному режимі транзиту, та виконує митні формальності, необхідні для завершення митного режиму транзиту.

Українські товари, що переміщувалися у митному режимі транзиту між штучним островом, установкою або спорудою, створеними у виключній (морській) економічній зоні України, на які поширюється виключна юрисдикція України, та митницею ДФС, розташованою на території України, зайнятою сушею, випускаються з-під митного контролю після фактичного доставлення цих товарів до зазначеного органу.

Митний режим транзиту також припиняється у разі конфіскації товарів, їх повної втрати внаслідок аварії або дії обставин непереборної сили, за умови підтвердження факту аварії або дії обставин непереборної сили у порядку, встановленому центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну податкову і митну політику.

У разі припинення митного режиму транзиту вивезення товарів за межі митної території України не вимагається, а гарантії підлягають поверненню (вивільненню).

5.2. Застосування Митної конвенції про міжнародне перевезення вантажів з використанням книжки МДП

Згідно з конвенцією «Міжнародна дорога перевезень» (далі – МДП):

- вантажі, що перевозяться з дотриманням процедури МДП, звільняються від сплати або депозиту ввізних чи вивізних мита та зборів у проміжних митницях;

- вантажі, перевезені з дотриманням процедури МДП у запломбованих дорожніх транспортних засобах, запломбованих

рухомих складах транспортних засобів або запломбованих контейнерах, як правило, звільняються від митного огляду в проміжних митницях. Проте з метою запобігання зловживанням митні органи можуть у виняткових випадках і, зокрема, за наявності підозри в порушеннях провадити в цих митницях огляд вантажів.

Кожна з Договірних сторін може, встановивши для цього відомі гарантії та на відомих умовах, надавати деяким об'єднанням право видавати безпосередньо або при посередництві об'єднань, що є їхніми кореспондентами, книжки МДП і надавати гарантії. Об'єднання може бути визнано в певній країні тільки за умови, що надана їм гарантія покриває також відповідальність, прийняту ним на себе в цій країні у зв'язку з операціями, що проводяться із застосуванням книжок МДП, виданих іноземними об'єднаннями, що входять до міжнародної організації, до складу якої входить і дане об'єднання.

Гарантійне об'єднання встановлює термін дії книжки МДП, зазначаючи дату його закінчення, після якої книжка не може бути подана до митниці місця відправлення для її митного оформлення. Якщо книжку було прийнято для оформлення митницею місця відправлення в останній день терміну її дії або до цієї дати, книжка дійсна до завершення операції МДП у митниці місця призначення.

Митне оформлення книжки МДП може бути зроблено:

- без застережень;
- із застереженнями — якщо зроблені застереження, то вони повинні належати до фактів, пов'язаних із самою операцією МДП. Ці факти повинні бути зазначені в книжці МДП.

Процедура перевезення із застосуванням книжки МДП. При тимчасовому ввезенні дорожнього транспортного засобу, рухомого складу транспортних засобів або контейнера, що використовується для перевезення вантажів з додержанням процедури МДП, спеціальний митний документ не потрібен. Для дорожнього транспортного засобу, рухомого складу транспортних засобів або контейнера жодні гарантії не потрібні.

Коли операція МДП провадиться дорожнім транспортним засобом або рухомих складом транспортних засобів, на них мають бути прикріплені прямокутні таблички з написом «TIR», одна табличка поміщається спереду, а інша така ж табличка ззаду

дорожнього транспортного засобу або рухомого складу транспортних засобів. Ці таблички повинні бути поміщені таким чином, щоб їх було добре видно і могли зніматися.

На кожен дорожній транспортний засіб або контейнер складається одна книжка МДП. Проте єдина книжка МДП може складатися на рухомий склад транспортних засобів або на декілька контейнерів, навантажених на один дорожній транспортний засіб або рухомий склад транспортних засобів. У цьому випадку у вантажному маніфесті книжки МДП має зазначатися окремо вміст кожного транспортного засобу, що складає частину рухомого складу транспортних засобів, або кожного контейнера.

Книжка МДП дійсна для виконання тільки одного перевезення. У ній повинно бути не менше такої кількості відривних листків для прийняття книжки до митного оформлення та для її оформлення, яка необхідна для здійснення такого перевезення.

Операція МДП може провадитися через декілька митниць місця відправлення та місця призначення; однак за винятком випадків особливого на те дозволу зацікавлених Договірної сторони або Договірних сторін:

- а) митниці місця відправлення повинні бути в одній країні;
- б) митниці місця призначення повинні бути не більше ніж у 2-х країнах;
- в) загальне число митниць місця відправлення і призначення не повинно перевищувати 4-х.

Вантажі та дорожній транспортний засіб, рухомий склад транспортних засобів або контейнер повинні пред'являтися в митниці місця відправлення разом із книжкою МДП.

Митні органи країни відправлення повинні вживати необхідних заходів для того, щоб упевнитися в точності вантажного маніфесту, і для накладення митних печаток і пломб або для контролю митних печаток і пломб, накладених під відповідальність згаданих митних органів належним чином уповноваженими особами.

Митні органи можуть установити для перевезень, що провадяться по території їхньої країни, визначений термін перевезення і вимагати, щоб дорожній транспортний засіб, рухомий склад транспортних засобів або контейнер прямували за визначеним маршрутом.

У кожній проміжній митниці й у митницях місця призначення дорожній транспортний засіб, рухомий склад транспортних засобів або контейнер пред'являються для контролю митним органам з вантажем, що міститься в них, і з книжкою МДП, яка належить до вантажу, що перевозиться.

Митні органи можуть тільки у виняткових випадках:

- вимагати, щоб при проїзді по території їхньої країни дорожні транспортні засоби, рухомі склади транспортних засобів або контейнери супроводжувалися за рахунок перевізників;
- провадити у дорозі перевірку й огляд вантажу дорожніх транспортних засобів, рухомих складів транспортних засобів або контейнерів.

Якщо митні органи роблять у дорозі або в проміжній митниці огляд вантажу в дорожньому транспортному засобі, рухомому складі транспортних засобів або контейнері, вони повинні зробити позначку про накладені нові печатки та пломби і про характер виконаного контролю на відривних листках книжки МДП, використаних у їхній країні, на відповідних корінцях, а також на відривних листках книжки МДП, що залишаються.

Якщо митні пломби і печатки пошкоджено у дорозі в умовах інших, ніж ті, що передбачені в ст. 24 і 35 Конвенції МДП, або якщо вантаж загинув або був пошкоджений, але не були пошкоджені пломби або печатки, слід дотримуватися порядку, встановленого в додатку 1 до цієї Конвенції стосовно використання книжки МДП, без шкоди для можливості застосування положень національного законодавства і, крім того, має бути заповнений протокол, що є в книжці МДП.

Коли частина перевезення із застосуванням книжки МДП провадиться по території держави, що не є Договірною стороною цієї Конвенції, то операція МДП призупиняється на цій частині дороги. У цьому випадку митні органи Договірної сторони, по території якої продовжується потім перевезення, приймають книжку МДП для поновлення операції МДП за умови, що митні печатки і пломби і/або розпізнавальні знаки не пошкоджені.

Те ж положення застосовується відносно тієї частини маршруту, на якій книжка МДП не використовується власником книжки на території Договірної сторони у зв'язку з наявністю більш простих митних транзитних процедур або коли застосування митного транзитного режиму не є необхідним.

За умови дотримання положень цієї Конвенції, зокрема її ст. 18, раніше зазначену митницю місця призначення може бути замінено іншою митницею місця призначення.

При прибутті вантажу в митницю місця призначення і у разі, якщо вантажі переводяться в умови іншого митного режиму або звільняються від мита з метою внутрішнього споживання, митне оформлення книжки МДП провадиться негайно.

Питання для самоконтролю

1. Дайте характеристику транзитній митній декларації. Наведіть порядок її оформлення.

2. Які інші документи можуть застосовуватись при митному оформленні в митном режимі транзиту замість транзитної митної декларації?

3. Які документи повинна подати особа, на яку покладається дотримання вимог митного режиму, для поміщення товарів та/або транспортних засобів комерційного призначення у митний режим транзиту?

4. Завдяки яким засобам здійснюється забезпечення ідентифікації вантажу для цілей застосування митного режиму транзиту?

5. Які умови повинні бути виконані щодо товарів, транспортних засобів комерційного призначення, що переміщуються у митному режимі транзиту?

6. Наведіть порядок встановлення строків транзитних перевезень.

7. Наведіть порядок здійснення перевантаження товарів, що перебувають у митному режимі транзиту.

8. Наведіть порядок здійснення каботажних перевезень.

9. Яку інформацію повинен містити документ, що подається митниці ДФС для митного оформлення каботажного перевезення?

10. За яких умов здійснюється завершення митного режиму транзиту?

11. Наведіть порядок здійснення перевезення товарів у митному режимі транзиту із застосуванням книжки МДП.

РОЗДІЛ 6

ОПТИМІЗАЦІЯ МИТНИХ ПЛАТЕЖІВ

6.1. Порядок нарахування та стягнення митних платежів та податків при митному оформленні.

6.2. Оптимізація митних платежів: завдання та методи.

Ключові поняття: митні платежі, мито, акцизний податок, податок на додану вартість, платник податку, декларант, оптимізація оподаткування.

6.1. Порядок нарахування та стягнення митних платежів та податків при митному оформленні

Митні платежі – податки, що відповідно до ПКУ або митного законодавства справляються під час переміщення або у зв'язку з переміщенням товарів через митний кордон України та контроль за справлянням яких покладено на органи доходів і зборів.

Відповідно до ПКУ контролюючими органами щодо мита, акцизного податку, податку на додану вартість, інших податків, які згідно з законодавством справляються у разі переміщення товарів через митний кордон України, є органи Державної фіскальної служби України.

Поняття «митні платежі» включає в себе:

- мито;
- акцизний податок із ввезених на митну територію України підакцизних товарів (продукції);
- податок на додану вартість із ввезених на митну територію України товарів (продукції).

Правила оподаткування товарів, що переміщуються через митний кордон України, митом, крім особливих видів мита, встановлюються Митним кодексом України та міжнародними договорами, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України. Правила оподаткування особливими видами мита встановлюються законами України «Про захист національного

товаровиробника від демпінгового імпорту», «Про захист національного товаровиробника від субсидованого імпорту», «Про застосування спеціальних заходів щодо імпорту в Україну».

Правила оподаткування товарів, що переміщуються через митний кордон України, іншими (крім мита) митними платежами встановлюються ПКУ з урахуванням особливостей, що визначаються МКУ.

Платник податків – особа, на яку відповідно до Митного, Податкового кодексів України та інших законів України покладено обов’язок зі сплати митних платежів.

Платником податків, зазвичай, є **декларант** – особа, яка самостійно здійснює декларування товарів або від імені якої здійснюється декларування. Якщо декларування здійснюється від імені декларанта уповноваженою особою, на таку особу покладається обов’язок зі сплати митних платежів солідарно з декларантом. Це означає, що сплачувати митні платежі можуть обидва у будь-яких пропорціях. При цьому декларант відшкодовує уповноваженій особі сплачені нею суми митних платежів. Коло осіб, на яких покладається обов’язок зі сплати митних платежів у разі порушень вимог митного законодавства, визначене Митним кодексом України.

Крім випадків, передбачених податковим законодавством, платник податків самостійно обчислює суму податкового зобов’язання (митних платежів), яку зазначає у митній декларації, що подається органу ДФС у терміни, встановлені МКУ. Така сума податкового зобов’язання вважається узгодженою.

Порядок нарахування митних платежів визначається центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну податкову та митну політику. Наррахування митних платежів здійснюється за ставками, що діють на день подання органу ДФС митної декларації на товари, а якщо митне оформлення здійснюється без подання митної декларації, – на день здійснення митного оформлення.

Наррахування сум митних платежів здійснюється у валюті України. Якщо для цілей обчислення митних платежів, у тому числі визначення бази оподаткування, потрібно зробити перерахування іноземної валюти, застосовується курс валюти, встановлений НБУ на день нарахування митних платежів.

Особливості застосування ставок митних платежів під час незаконного переміщення товарів через митний кордон України та незаконного використання товарів встановлені Митним кодексом України.

Митні платежі не сплачуються у разі, якщо відповідно до Митного, Податкового кодексів, інших законів України, а також міжнародних договорів, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України:

- товари не є об'єктом оподаткування митними платежами;
- товари оподатковуються за нульовою ставкою;
- щодо товарів надано звільнення від сплати митних платежів;
- щодо товарів надано повне умовне звільнення від сплати митних платежів.

Умовне звільнення від оподаткування вимагає дотримання певних умов та обмежень під час використання товарів і транспортних засобів комерційного призначення, розпорядження ними після їх випуску.

Порядок надання документів, необхідних для підтвердження права на звільнення (умовне звільнення) від оподаткування митними платежами, визначається центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну податкову та митну політику.

Мито – це загальнодержавний податок, встановлений Податковим та Митним кодексами, який нараховується та сплачується відповідно до МКУ, законів України та міжнародних договорів, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України.

В Україні застосовують такі види мита:

- ввізне мито;
- вивізне мито;
- сезонне мито;
- особливі види мита: спеціальне, антидемпінгове, компенсаційне.

Відповідно до Митного кодексу України застосування інших видів мита заборонено.

У таблиці 6.1 наведено перелік платників мита та об'єктів, які оподатковуються митом.

Платники та об'єкти оподаткування митом

Платники	Об'єкти оподаткування
– особа, яка ввозить товари на митну територію України чи вивозить товари з її митної території у порядку та на умовах, встановлених МКУ; – особа, на адресу якої надходять товари, що переміщуються (пересилаються) у міжнародних поштових або експрес-відправленнях, несупроводжуваному багажі, вантажних відправленнях; – особа, на яку покладається обов'язок дотримання вимог митних режимів, що передбачають звільнення від оподаткування, у разі порушення таких вимог; – особа, яка використовує товари, митне оформлення яких було здійснено з умовним звільненням від оподаткування, не за цільовим призначенням та/або всупереч умовам чи цілям такого звільнення згідно з МКУ, іншими законами України, а також будь-які інші особи, які безпідставно використовують звільнення від оподаткування митом (податкову пільгу); – особа, яка реалізує або передає у володіння, користування чи розпорядження товари, що були випущені у вільний обіг на митній території України із звільненням від оподаткування митними платежами, до закінчення терміну, визначеного законом; – особа, яка реалізує конфісковані товари, товари, визнані безхазяйними, товари, за якими не звернувся власник до кінця терміну зберігання, та товари, що на інших законних підставах переходять у власність держави, якщо ці товари підлягають реалізації в установленому законодавством порядку	– товари, митна вартість яких перевищує еквівалент 150 євро, що ввозяться на митну територію України або вивозяться за межі її митної території підприємствами Не є об'єктами оподаткування – товари (за винятком підакцизних), що переміщуються (пересилаються) на адресу одного одержувача (юридичної або фізичної особи) в одній депеші від одного відправника у міжнародних поштових відправленнях на адресу одного одержувача (юридичної або фізичної особи) в одному вантажі експрес-перевізника від одного відправника у міжнародних експрес-відправленнях, якщо їх сумарна фактурна вартість не перевищує еквівалент 150 євро; – товари, що переміщуються (пересилаються) через митний кордон України громадянами в обсягах, які підлягають оподаткуванню митними платежами відповідно до МКУ; – конфісковані товари, товари, визнані безхазяйними, товари, за якими не звернувся власник до кінця терміну зберігання, та товари, що на інших законних підставах переходять у власність держави, якщо ці товари підлягають реалізації в установленому законодавством порядку

В Україні застосовуються такі види ставок мита (табл. 6.2). База оподаткування митом товарів, що переміщуються через митний кордон України громадянами, визначається відповідно до МКУ.

Таблиця 6.2

Види ставок мита

Ставки мита*	База оподаткування	Формула для розрахунку
1) <i>адвалорна</i> – у відсотках до бази оподаткування	митна вартість товарів	$Cm1 = B \times Ma / 100, \quad (6.1)$ де Cm1 – сума мита, грн; B – митна вартість товару, грн; Ma – ставка мита, %
2) <i>специфічна</i> – у грошовому розмірі за одиницю виміру товару	кількість товарів у встановлених законом одиницях виміру **	$Cm2 = H \times Mc \times K, \quad (6.2)$ де Cm2 – сума мита, грн; H – кількість товару відповідно до специфічної ставки одиниці виміру; Mc – специфічна ставка мита; K – валютний (обмінний) курс НБУ
3) <i>комбінована</i> , що складається з адвалорної та специфічної ставок мита	база, визначена відповідно до пунктів 1 та 2	1) обчислюється сума мита за адвалорною ставкою; 2) обчислюється сума мита за специфічною ставкою; 3) для визначення суми мита, що підлягає сплаті, з двох результатів обирається той, який відповідає характеру комбінованої ставки. Зазвичай це найбільша сума (наприклад, 30 %, але не менше ніж 3,5 євро за 1 м ²)

* Застосування будь-яких інших ставок заборонено Митним кодексом України.

** Під час нарахування сум ввізного мита за специфічними ставками, встановленими у грошовому розмірі за кілограм маси товару, базою оподаткування є маса товару з урахуванням первинної тари (упаковки) цього товару, яка невіддільна від товару до його споживання і в якій товар подається для роздрібного продажу.

Датою виникнення податкових зобов'язань із сплати мита у разі ввезення товарів на митну територію України чи вивезення товарів з її митної території є дата подання органу ДФС митної декларації для митного оформлення або дата нарахування такого податкового зобов'язання органом ДФС у випадках, визначених МКУ та законами України.

Ввізне мито встановлюється на товари, що ввозяться на митну територію України. Воно нараховується за ставками, встановленими Законом України «Про Митний тариф України».

Митний тариф України – це систематизований, згідно з Українською класифікацією товарів зовнішньоекономічної діяльності, перелік ставок ввізного мита, яке справляється з товарів, що ввозяться на митну територію України.

Ввізне мито є диференційованим:

- до товарів, що походять з держав, які спільно з Україною входять до митних союзів або утворюють з нею зони вільної торгівлі, а також у разі встановлення будь-якого спеціального преференційного митного режиму відповідно до міжнародних договорів, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, застосовуються *преференційні* ставки;

- до товарів, що походять з України, або з держав – членів СОТ, або з держав, з якими Україна уклала двосторонні або регіональні угоди щодо режиму найбільшого сприяння, застосовуються *пільгові* ставки;

- до решти товарів застосовуються *повні* ставки.

Вивізне мито встановлюється законом на українські товари, що вивозяться за межі митної території України. Вивізне мито нараховується за ставками, встановленими законами України:

- «Про вивізне (експортне) мито на живу худобу та шкіряну сировину»;

- «Про ставки вивізного (експортного) мита на насіння деяких видів олійних культур»;

- «Про вивізне (експортне) мито на відходи та брухт чорних металів»;

- «Про ставки вивізного (експортного) мита на брухт легированих чорних металів, брухт кольорових металів та напівфабрикати з їх використанням»;

- «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України» (щодо експортного мита на газ).

Сезонне мито. На окремі товари законом може встановлюватися сезонне мито на термін не менше 60 та не більше 120 наступних календарних днів з дня встановлення сезонного мита.

Сезонне мито нараховується за ставками, встановленими Законом України «Про державне регулювання імпорту сільськогосподарської продукції». Сезонні мита встановлюються щодо товарів, які підпадають під визначення таких кодів УКТЗЕД: 07.01–07.08, 08.06.10, 08.07.10, 08.08.10, 08.08.20, 08.09.10000, 08.09.20, 10.01–10.05, 10.08, 12.06–12.08, 12.10, 12.12.91, 12.12.92, 12.13, 12.14, та при цьому оподатковуються за пільговою ставкою, яка дорівнює або перевищує 30 % відповідно до Митних тарифів України.

Сезонні мита запроваджуються у подвійному розмірі до розміру пільгових ставок ввізного мита та упродовж їхньої дії заміщують ввізні мита.

Кабінет Міністрів України встановлює терміни дії сезонних мит на сільськогосподарську продукцію та оприлюднює своє рішення за 45 днів до дня їх запровадження.

Особливі види мита. У випадках, передбачених законами України (якщо інше не передбачено міжнародними договорами, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України), з метою захисту економічних інтересів України та українських товаровиробників під час ввезення товарів на митну територію України, незалежно від інших видів мита, можуть застосовуватися особливі види мита:

- антидемпінгове;
- спеціальне;
- компенсаційне.

Антидемпінгове мито встановлюється відповідно до Закону України «Про захист національного товаровиробника від демпінгового імпорту» у разі ввезення на митну територію України товарів, які є об'єктом демпінгу.

Демпінг – ввезення на митну територію країни імпорту товару за цінами, нижчими від порівнянної ціни на подібний товар у країні експорту, що заподіює шкоду національному товаровиробнику подібного товару.

Спеціальне мито встановлюється відповідно до Закону України «Про застосування спеціальних заходів щодо імпорту в Україну»:

— як засіб захисту національного товаровиробника, якщо товари ввозяться на митну територію України в обсягах та/або за таких умов, що їх ввезення заподіює або створює загрозу заподіяння значної шкоди національному товаровиробнику;

— як заходи у відповідь на дискримінаційні та/або недружні дії інших держав, митних союзів та економічних угруповань, які обмежують реалізацію законних прав та інтересів суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності України.

Компенсаційне мито встановлюється відповідно до Закону України «Про захист національного товаровиробника від субсидованого імпорту» у разі ввезення на митну територію України товарів, які є об'єктом субсидованого імпорту, що заподіює шкоду або створює загрозу заподіяння шкоди національному товаровиробнику.

Особливі види мита, ставки та порядок їх застосування встановлюються рішеннями Міжвідомчої комісії з міжнародної торгівлі про застосування антидемпінгових, спеціальних або компенсаційних заходів.

Допускається встановлення тарифних пільг (тарифних преференцій) щодо ставок Митного тарифу України у вигляді звільнення від оподаткування ввізним митом, зниження ставок ввізного мита або встановлення тарифних квот відповідно до законодавства України та для ввезення товарів, що походять з держав, з якими укладено відповідні міжнародні договори.

Тарифні квоти у вигляді встановлення обсягів окремих товарів, призначених для ввезення на митну територію України у визначений період зі зниженням ставки ввізного мита, встановлюються окремими законами. Ввезення товарів на митну територію України поза тарифними квотами здійснюється з оподаткуванням митом на загальних підставах.

Якщо імпорт товару є об'єктом антидемпінгових, компенсаційних або спеціальних заходів, тарифні пільги (тарифні преференції) не встановлюються або зупиняються чи призупиняються, якщо інше не передбачено міжнародними договорами, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України.

Від оподаткування митом звільняються:

1) транспортні засоби комерційного призначення, що здійснюють регулярні міжнародні перевезення товарів та/або паса-

жирів, а також предмети матеріально-технічного постачання і спорядження, паливо, продовольство та інше майно, необхідні для їх нормальної експлуатації на час перебування в дорозі, в пунктах проміжної зупинки, або придбані за кордоном у зв'язку з ліквідацією наслідків аварії (поломки) цих транспортних засобів;

2) предмети матеріально-технічного постачання та спорядження, паливо, сировина для промислової переробки, продовольство та інше майно, що вивозяться за межі митної території України для забезпечення виробничої діяльності українських та орендованих (зафрахтованих) українськими підприємствами і організаціями суден, які ведуть морський промисел, а також продукція їх промислу, що ввозиться на митну територію України;

3) валюта України, іноземна валюта, цінні папери та банківські метали;

4) товари, право власності на які набувається державою у випадках, передбачених Митним кодексом України та іншими законами України;

5) товари, що ввозяться в Україну або вивозяться з України для офіційного й особистого користування особами, які відповідно до міжнародних договорів, згода на обов'язковість яких надана ВРУ, і законів України користуються правом ввезення в Україну та вивезення з України таких товарів зі звільненням від сплати мита;

6) товари, що ввозяться на митну територію України в рамках міжнародної технічної допомоги відповідно до міжнародних договорів, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України;

7) товари, що походять з іншої території, за які було сплачено мито при первісному ввезенні на митну територію України, тимчасово, у тому числі з метою ремонту, вивозилися за її межі та знову ввозяться на митну територію України;

8) товари, що походять з митної території України, за які було сплачено мито при первісному вивезенні за межі цієї території, тимчасово ввозилися на цю територію та знову вивозяться за її межі;

9) документи та видання, які надсилаються в рамках міжнародного обміну до архівних установ, освітніх, наукових або

культурних закладів, у тому числі бібліотек. Перелік цих установ та закладів визначається КМУ;

10) на період виконання робіт щодо підготовки до зняття і зняття енергоблоків Чорнобильської АЕС з експлуатації та перетворення об'єкта «Укриття» на екологічно безпечну систему – товари (сировина, матеріали, устаткування та обладнання), що надходять в Україну в рамках міжнародної технічної допомоги, яка надається на безоплатній та безповоротній основі для подальшої експлуатації, підготовки до зняття і зняття енергоблоків Чорнобильської АЕС з експлуатації, перетворення об'єкта «Укриття» на екологічно безпечну систему та забезпечення соціального захисту персоналу Чорнобильської АЕС;

11) товари, включаючи продукцію, обладнання, устаткування, транспортні засоби та інші речі майнового характеру, призначені для виконання угоди про розподіл продукції, а також продукція, видобута у виключній (морській) економічній зоні України, що ввозяться на митну територію України при виконанні угоди про розподіл продукції, а також товари (крім майна та матеріальних цінностей, вартість яких була відшкодована інвестору компенсаційною продукцією і які перейшли у власність держави) та видобута продукція, що вивозяться інвестором з України відповідно до Закону України «Про угоди про розподіл продукції» та угоди про розподіл продукції;

12) архівні документи, придбані з метою внесення їх до Національного архівного фонду;

13) фармацевтична продукція, сполуки, що використовуються для її виготовлення, які не виробляються в Україні та класифікуються за товарними групами 28, 29, 30 УКТ ЗЕД, перелік яких затверджується КМУ;

14) устаткування, яке працює на відновлюваних джерелах енергії, енергозберігаюче обладнання і матеріали, засоби вимірювання, контролю та управління витратами паливно-енергетичних ресурсів, обладнання та матеріали для виробництва альтернативних видів палива або для виробництва енергії з відновлюваних джерел енергії за умови, що ці товари застосовуються платником податків для власного виробництва та якщо ідентичні товари з аналогічними якісними показниками не виробляються в Україні.

Перелік таких товарів із зазначенням кодів УКТ ЗЕД встановлюється КМУ;

15) техніка, устаткування, майно і матеріали, що ввозяться на митну територію України та вивозяться за межі цієї території, призначені для власного використання розвідувальними органами України;

16) матеріали, устаткування та комплектуючі, що використовуються для виробництва:

а) устаткування, що працює на відновлюваних джерелах енергії;

б) матеріалів, сировини, устаткування та комплектуючих, що будуть використовуватися у виробництві альтернативних видів палива або виробництві енергії з відновлюваних джерел енергії;

в) енергозберігаючого обладнання і матеріалів, виробів, експлуатація яких забезпечує економію та раціональне використання паливно-енергетичних ресурсів;

г) засобів вимірювання, контролю та управління витратами паливно-енергетичних ресурсів;

д) матеріалів, сировини та устаткування, що будуть використовуватися у нанотехнологічних виробництвах або працювати з використанням нанотехнологій.

Зазначені у цьому пункті товари звільняються від оподаткування за умови, що вони застосовуються платником податків для власного виробництва та якщо ідентичні товари з аналогічними якісними показниками не виробляються в Україні. Перелік таких товарів із зазначенням кодів, згідно з УКТЗЕД, встановлюється КМУ;

17) технічні та транспортні засоби, зокрема самохідні сільськогосподарські машини, що працюють на біопаливі та класифікуються за кодами згідно з УКТ ЗЕД, визначеними статтею 7 Закону України «Про альтернативні види палива», якщо такі товари не виробляються в Україні. Порядок ввезення зазначених технічних та транспортних засобів, зокрема самохідних сільськогосподарських машин, визначається КМУ;

18) бланки книжок МДП та книжок (карнетів) А.Т.А., що переміщуються між національним гарантійним об'єднанням та

іноземними гарантійними об'єднаннями, що є їх кореспондентами, або міжнародними організаціями;

19) з 1 січня 2013 року товари та/або предмети, оплачені за рахунок грантів (субгрантів), наданих відповідно до програм Глобального фонду для боротьби із СНІДом, туберкульозом та малярією в Україні, що виконуються відповідно до закону. У випадку порушення вимог щодо цільового використання зазначених товарів та/або предметів платник податку зобов'язаний сплатити мито та пеню у порядку і розмірах, визначених МКУ;

20) продукція оборонного призначення, визначена такою згідно з п. 9 статті 1 Закону України «Про державне оборонне замовлення», що класифікується за такими групами, товарними позиціями та під категоріями УКТ ЗЕД: 3601, 3602; 3603 (тільки для ударних капсулів, детонаторів, що використовуються в оборонних цілях), 3604 90 00 00 (тільки для освітлювальних та сигнальних ракет, що використовуються в оборонних цілях); 8702–8705 (тільки для пасажирських та вантажних автомобілів звичайного типу, які використовуються в оборонних цілях та мають легку броню або обладнані з'ємною бронею); 8710 00 00 00; 8802, 8803 (тільки для безпілотних літальних апаратів з озброєнням чи без озброєння, що використовуються в оборонних цілях, їх частини); 8804 (тільки для парашутів та інших пристроїв, призначених для десантування військовослужбовців та/або військової техніки); групи 90 (тільки для біноклів, приладів нічного бачення, тепловізорів, захисних окулярів, телескопічних прицілів та інших оптичних пристроїв для військової зброї, якщо вони не поставлені разом із військовою зброєю, для якої вони призначені, інших оптичних, навігаційних та топографічних приладів та інструментів, що використовуються в оборонних цілях); групи 93, крім включених до товарних позицій 9303–9304, а також 9305 (тільки призначених для виробів товарних позицій 9303–9304), 9306 90 00 та 9307.

Звільняються від оподаткування особливими видами мита товари, зазначені у пунктах 6, 10, 19 частини першої статті 282, частинах першій та четвертій статті 287 МКУ.

У разі порушення підприємствами порядку цільового використання товарів, звільнених від оподаткування, або умов, за яких надається умовне повне або часткове звільнення від

оподаткування митом, до цих підприємств, незалежно від притягнення їх посадових осіб до адміністративної відповідальності, передбаченої Митним кодексом України, застосовуються норми пункту 30.8 статті 30 та статті 123 Податкового кодексу України.

При ввезенні (пересиланні) на митну територію України товари, визначені відповідно до Закону України «Про гуманітарну допомогу» Комісією з питань гуманітарної допомоги при Кабінетові Міністрів України як гуманітарна допомога, звільняються від оподаткування ввізним митом.

Гуманітарна допомога, що надається Україною, при її вивезенні за межі митної території України звільняється від сплати вивізного мита.

Товари (крім товарів для реалізації або використання з метою, безпосередньо не пов'язаною з провадженням підприємницької діяльності), що ввозяться на митну територію України на строк не менше ніж три роки іноземними інвесторами, відповідно до Закону України «Про режим іноземного інвестування», з метою інвестування на підставі зареєстрованих договорів (контрактів) або як внесок іноземного інвестора до статутного капіталу підприємства з іноземними інвестиціями, звільняються від сплати ввізного мита. При відчуженні таких товарів раніше трьох років з часу зарахування їх на баланс ввізне мито сплачується на загальних підставах.

Наукове, лабораторне і дослідницьке обладнання, а також комплектуючі та матеріали, передбачені проектом наукового парку, зареєстрованого згідно із Законом України «Про наукові парки», що ввозяться на митну територію України науковим парком та партнерами наукового парку в межах реалізації такого проекту наукового парку, звільняються від сплати ввізного мита. Перелік таких товарів із визначенням кодів, згідно з УКТ ЗЕД, та обсяги ввезення таких товарів визначаються КМУ.

Звільнення від сплати ввізного мита надається на весь строк реалізації проекту наукового парку, але не більше ніж на два роки для обладнання та не більше ніж на один рік для комплектуючих і матеріалів з дня затвердження зазначеного переліку та обсягів товарів.

Товари, що ввозяться на митну територію України на адресу Товариства Червоного Хреста України, його органів та місцевих

організацій відповідно до Закону України «Про Товариство Червоного Хреста України» як гуманітарна чи доброчинна допомога, звільняються від оподаткування ввізним митом.

Устаткування, обладнання та комплектуючі, а також матеріали, які не виробляються в Україні і ввозяться на митну територію України технологічними парками, їх учасниками та спільними підприємствами, що виконують проекти технологічних парків, для реалізації таких проектів технологічних парків, відповідно до Закону України «Про спеціальний режим інноваційної діяльності технологічних парків», оподатковуються ввізним митом на загальних підставах. Нараховані суми ввізного мита не перераховуються до бюджету, а зараховуються на спеціальні рахунки технологічних парків, їх учасників та спільних підприємств у порядку, встановленому Законом України «Про спеціальний режим інноваційної діяльності технологічних парків».

При ввезенні на митну територію України від оподаткування митом звільняються:

– устаткування, обладнання та комплектуючі до них, матеріали, що не виробляються в Україні, які не є підакцизними товарами та ввозяться ініціаторами створення – суб'єктами господарювання, керуючими компаніями індустріальних парків для облаштування індустріальних парків;

– устаткування, обладнання та комплектуючі до них, що не виробляються в Україні та не є підакцизними товарами, які ввозяться учасниками індустріальних парків для здійснення господарської діяльності у межах індустріальних парків.

Переліки такого устаткування, обладнання та комплектуючих до них, матеріалів із визначенням їх кодів, згідно з УКТ ЗЕД, порядок та обсяги ввезення таких товарів визначаються КМУ.

Вивільнені кошти використовуються відповідними суб'єктами для:

1) облаштування індустріальних парків, у тому числі з використанням новітніх, енергозберігаючих технологій;

2) запровадження новітніх технологій, пов'язаних з господарською діяльністю у межах індустріальних парків;

3) збільшення випуску продукції та зменшення витрат за видами господарської діяльності, передбаченими цим законом, у межах індустріальних парків;

4) здійснення науково-дослідної діяльності у межах індустріальних парків;

5) повернення кредитів та оплати інших запозичень, використаних на облаштування індустріальних парків та здійснення у їх межах господарської діяльності, а також для сплати відсотків за такими кредитами та запозиченнями.

Порушення вимог і умов, визначених у частинах першій – четвертій, шостій та восьмій цієї статті, тягне за собою виникнення обов'язку зі сплати ввізного мита та пені у строки та у порядку, визначених МКУ.

Звільняються від оподаткування ввізним митом складові (матеріали, вузли, агрегати, устаткування та комплектувальні вироби) (далі – товари), що ввозяться на митну територію України в митному режимі імпорту для використання у виробництві продукції оборонного призначення, визначеної згідно із законом, якщо замовником такої продукції є державний замовник, визначений КМУ, за кодами товарів відповідно до УКТ ЗЕД, наведеними ч. 8 ст. 287 МКУ. Порядок ввезення та цільового використання товарів, зазначених у цій частині, визначається КМУ. Зазначені у цій частині товари не звільняються від оподаткування ввізним митом, якщо вони мають походження з країни, визнаної державою-окупантом згідно із законом та/або визнаної державою-агресором щодо України відповідно до законодавства, або ввозяться з території держави-окупанта (агресора) та/або з окупованої території України, визначеної такою згідно із законом.

Тимчасово звільняються від оподаткування ввізним митом при ввезенні на митну територію України та поміщені в митний режим імпорту:

– до 1 січня 2018 року – товари, які у межах ратифікованих ВРУ міжнародних договорів (угод) України з питань космічної діяльності щодо створення космічної техніки (включаючи агрегати, системи та їх комплектуючі для космічних комплексів, космічних ракет-носіїв, космічних апаратів та наземних сегментів космічних систем) ввозяться на митну територію України резидентами – суб'єктами космічної діяльності та класифікуються за такими кодами товарів згідно з УКТ ЗЕД: 2818 10, 2830 90 85 00, 2837, 2901, 2903, 2921, 2929, 2931 00 95 90, 3207 20, 3208, 3209, 3214, 3403, 3506, 3602 00 00 00, 3603 00, 3604, 3701, 3703, 3707,

3810, 3814 00, 3901, 3903, 3906, 3907, 3908 90 00 00, 3909, 3911, 3917, 3919, 3920, 3921, 3926, 4002, 4005, 4008, 4016, 4017 00 10 00, 4823 40 00 00, 4901, 4906 00 00 00, 5208, 5407, 5607, 5903, 5906, 5911 90 90, 6815 10, 6902, 7002, 7007 11 90 00, 7019, 7202, 7211, 7214, 7215, 7217, 7219, 7220, 7222, 7223 00, 7224–7226, 7228, 7229, 7304, 7407, 7409–7411, 7413 00, 7505, 7506, 7508, 7601, 7604–7608, 7616, 8101, 8102, 8104, 8105, 8108, 8112, 8307, 8412, 8414, 8421, 8471, 8473, 8479, 8482, 8483 30 80, 8501, 8504, 8506, 8507, 8517, 8523, 8526, 8529, 8532, 8533, 8536–8538, 8540–8544, 8547, 8803, 9014, 9015, 9023 00, 9026, 9027, 9030–9032, 9033 00 00 00, 9306 90 10 00. Порядок та обсяги ввезення зазначених товарів визначаються КМУ;

– до 1 січня 2019 року – техніка, обладнання, устаткування, що використовуються для реконструкції існуючих і будівництва нових підприємств з виробництва біопалив і для виготовлення та реконструкції технічних і транспортних засобів з метою споживання біопалив, які класифікуються за кодами УКТ ЗЕД, визначеними ст. 7 Закону України «Про альтернативні види палива», якщо такі товари не виробляються та не мають аналогів в Україні. Порядок ввезення зазначених товарів визначається КМУ;

– до 1 січня 2017 року – матеріали, вузли, агрегати та/або комплектуючі вироби, що ввозяться на митну територію України підприємствами вітчизняного машинобудування для агропромислового комплексу, у випадку якщо такі товари не виробляються в Україні. Зазначені у цьому підпункті товари звільняються від оподаткування за умови, що ці товари використовуються платниками податку для виробництва техніки та/або обладнання для агропромислового комплексу, визначених пунктом 1 частини першої статті 1 Закону України «Про стимулювання розвитку вітчизняного машинобудування для агропромислового комплексу». Порядок ввезення, перелік зазначених підприємств та товарів з визначенням їх кодів, згідно з УКТ ЗЕД, встановлюються КМУ;

– до 1 січня 2018 року – устаткування (обладнання) та комплектуючі вироби до нього, що ввозяться суб'єктами господарювання виключно для реалізації інвестиційних проектів, схвалених відповідно до Закону України «Про стимулювання інвестиційної діяльності у пріоритетних галузях економіки з метою створення нових робочих місць», за умови, що зазначені товари:

- а) не є підакцизними;
- б) виготовлені не більше трьох років до моменту державної реєстрації інвестиційного проекту та не були у використанні;
- в) не виробляються в Україні та не мають аналогів в Україні.

Порядок ввезення, перелік та обсяги зазначених товарів з визначенням їх кодів, згідно з УКТ ЗЕД, затверджуються КМУ разом із схваленням кожного окремого інвестиційного проекту.

Умовне повне звільнення від оподаткування ввізним митом застосовується до товарів, поміщених у митні режими:

- транзиту;
- тимчасового ввезення на умовах, визначених додатками В.1–В.9, С, D до Конвенції про тимчасове ввезення та Митним кодексом України;
- митного складу;
- вільної митної зони;
- безмитної торгівлі;
- переробки на митній території України;
- знищення або руйнування.

Умовне повне звільнення від оподаткування вивізним митом застосовується до товарів, поміщених у митні режими:

- транзиту;
- тимчасового вивезення.

Умовне часткове звільнення від оподаткування ввізним митом застосовується до товарів (за винятком підакцизних та таких, до яких застосовується умовне повне звільнення) відповідно до положень Додатка Е до Конвенції про тимчасове ввезення та МКУ.

Податок на додану вартість (ПДВ) – загальнодержавний непрямий податок, який нараховується та сплачується відповідно до ПКУ.

Для цілей оподаткування **платником податку на додану вартість є:**

- будь-яка особа, яка ввозить товари на митну територію України в обсягах, що підлягають оподаткуванню, та на яку покладається відповідальність за сплату податків у разі переміщення товарів через митний кордон України відповідно до МКУ;

— особа, на яку покладається дотримання вимог митних режимів, які передбачають повне або часткове умовне звільнення від оподаткування, у разі порушення таких митних режимів, встановлених митним законодавством;

— особа, яка використовує, у тому числі під час ввезення товарів на митну територію України, податкову пільгу не за цільовим призначенням та/або всупереч умовам чи цілям її надання згідно із ПКУ, а також будь-які інші особи, які використовують податкову пільгу, яку для них не призначено;

— особа, яка проводить операції з постачання конфіскованого майна, знахідок, скарбів, майна, визнаного безхазяйним, майна, за яким не звернувся власник до кінця терміну зберігання, та майна, що за правом успадкування чи на інших законних підставах переходить у власність держави.

Об'єктом оподаткування є операції платників податку з:

- ввезення товарів на митну територію України;
- вивезення товарів за межі митної території України.

З метою оподаткування цим податком до операцій з ввезення товарів на митну територію України та вивезення товарів за межі цієї території прирівнюється поміщення товарів у будь-який митний режим, визначений МКУ.

Не є об'єктом оподаткування операції з:

— ввезення на митну територію України, вивезення за межі цієї території незалежно від обраного митного режиму товарів, митна вартість яких не перевищує еквівалент 150 євро;

— ввезення на митну територію України товарів, сумарна фактурна вартість яких не перевищує еквівалент 150 євро у несупроводжуваному багажі, міжнародних поштових відправленнях на адресу одного одержувача (юридичної або фізичної особи) в одній депеші від одного відправника, міжнародних експрес-відправленнях на адресу одного одержувача (юридичної або фізичної особи) в одному вантажі експрес-перевізника від одного відправника;

— ввезення на митну територію України товарів фізичними особами в обсягах, що не підлягають оподаткуванню, відповідно до МКУ;

— ввезення на митну територію України валютних цінностей (у тому числі національної та іноземної валюти), банківських

металів, банкнот та монет НБУ, за винятком тих, що використовуються для нумізматичних цілей, базою оподаткування яких є продажна вартість.

Датою виникнення податкових зобов'язань є:

- у разі ввезення товарів на митну територію України – дата подання митної декларації для митного оформлення;
- у разі вивезення товарів поза межі митної території України – дата оформлення митної декларації, що засвідчує факт перетинання митного кордону України, оформлена відповідно до вимог митного законодавства.

Базою оподаткування для товарів, що ввозяться на митну територію України, є договірна (контрактна) вартість, але не нижче митної вартості цих товарів, визначеної відповідно до МКУ, з урахуванням мита та акцизного податку, що підлягають сплаті і входять до ціни товарів. База оподаткування для товарів, що вивозяться, визначається, виходячи з їх договірної (контрактної) вартості, але не нижче ніж звичайні ціни, визначені відповідно до ПКУ.

За основною ставкою 20 % оподатковуються операції з ввезення товарів на митну територію України, крім операцій, що не є об'єктом оподаткування, звільнених від оподаткування, та операцій, до яких застосовується нульова ставка та 7 %.

Таблиця 6.3

Операції, що оподатковуються податком на додану вартість за ставками 0 та 7 %

Ставка 0 %	Ставка 7 %
Операції з вивезення товарів за межі митної території України: – у митному режимі експорту; – у митному режимі реекспорту, якщо такому режиму передував режим імпорту; – у митному режимі безмитної торгівлі; – у митному режимі вільної митної зони	Операції з ввезення: – лікарських засобів, дозволених для виробництва і застосування в Україні та внесених до Державного реєстру лікарських засобів, а також медичних виробів за переліком, затвердженим КМУ; – лікарських засобів, медичних виробів та/або медичного обладнання, дозволених для застосування у межах клінічних випробувань, дозвіл на проведення яких надано центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері охорони здоров'я

Товари вважаються вивезеними за межі митної території України, якщо таке вивезення підтверджене в порядку, визначеному КМУ, митною декларацією, оформленою відповідно до вимог Митного кодексу України. Під час вивезення товарів ПДВ у митній декларації не нараховується.

Сума ПДВ обчислюється за формулою:

$$\text{ПДВ} = (\mathbf{B} + \mathbf{C_m} + \mathbf{C_a}) \times \mathbf{П/100}, \quad (6.3)$$

де ПДВ – сума ПДВ, грн;

В – договірна (контрактна) вартість, але не менша ніж митна вартість, грн;

См – сума мита (ввізне, спеціальне, антидемпінгове, компенсаційне, сезонне), грн;

Са – сума акцизного податку, грн;

П – ставка ПДВ, %.

Під час нарахування ПДВ, що підлягає сплаті, до бази оподаткування не включаються суми мита та акцизного податку, які не підлягають сплаті (нараховані умовно) внаслідок застосування податкових пільг. Якщо ПДВ нараховується умовно, то до бази оподаткування включаються всі суми мита та акцизного податку, у тому числі нараховані умовно.

Звільняються від оподаткування операції з ввезення окремих товарів (крім підакцизних):

- продуктів дитячого харчування та товарів дитячого асортименту для немовлят за переліком, затвердженим Кабінетом Міністрів України;

- технічних та інших засобів реабілітації, товарів спеціального призначення для інвалідів та інших пільгових категорій населення за переліком, затвердженим Кабінетом Міністрів України;

- легкових автомобілів для інвалідів уповноваженому органу виконавчої влади з їх оплатою за рахунок коштів державного чи місцевих бюджетів та коштів фондів загальнообов'язкового державного страхування;

- предметів культового призначення, богослужбової літератури;

- приладів, обладнання, матеріалів науковим установам та науковим організаціям, вищим навчальним закладам III–IV рівнів акредитації, внесеним до Державного реєстру наукових організацій, яким надається підтримка держави;

- періодичних видань друкованих засобів масової інформації та книжок (крім видань еротичного характеру), учнівських зошитів, підручників та навчальних посібників вітчизняного виробництва, словників українсько-іноземної або іноземно-української мови;

- трамвайних вагонів, тролейбусів, автобусів у державну або комунальну власність відповідних територіальних громад;

- товарів, що використовуються для потреб літакобудівної промисловості.

Також звільняються від оподаткування операції з ввезення:

- товарів, передбачених для власних потреб дипломатичних представництв, консульських установ іноземних держав і представництв міжнародних організацій в Україні, а також для використання особами з числа дипломатичного персоналу;

- товарів морського промислу, видобутих (виловлених, вироблених) українськими суднами;

- культурних цінностей, виготовлених 50 і більше років тому;

- майна як міжнародної технічної допомоги, яка надається відповідно до міжнародних договорів України, а також як гуманітарної допомоги, наданої згідно з нормами Закону України «Про гуманітарну допомогу»;

- устаткування, яке працює на відновлюваних джерелах енергії, енергозберігаючого обладнання і матеріалів, засобів вимірювання, контролю та управління витратами паливно-енергетичних ресурсів, обладнання та матеріалів для виробництва альтернативних видів палива або для виробництва енергії з відновлюваних джерел енергії;

- племінних чистопородних тварин, племінних (генетичних) ресурсів суб'єктами спеціального режиму оподаткування;

- дорогоцінних металів, які надходять НБУ;

- природного газу, який надходить ПАТ «Національна акціонерна компанія «Нафтогаз України»;

- відходів та брухту чорних і кольорових металів, а також паперу та картону для утилізації (макулатури та відходів) товарної позиції 4707 згідно з УКТЗЕД. Переліки таких відходів та брухту чорних і кольорових металів затверджуються КМУ;

– товарів, які не виробляються в Україні, для використання у власній виробничій діяльності з виготовлення книжкової продукції;

– техніки, обладнання, устаткування, що використовуються для реконструкції існуючих і будівництва нових підприємств з виробництва біопалива і для виготовлення та реконструкції технічних і транспортних засобів з метою споживання біопалива, якщо такі товари не виробляються та не мають аналогів в Україні, а також технічних та транспортних засобів, у тому числі самохідних сільськогосподарських машин, що працюють на біопаливі, якщо такі товари не виробляються в Україні;

– необроблених шкур та чиненої шкіри без подальшої обробки (товарні позиції 4101–4103, 4301);

– автомобілів швидкої медичної допомоги товарної позиції 8703, які призначені для використання закладами охорони здоров'я;

– інших товарів відповідно до ПКУ та міжнародних договорів України.

Акцизний податок – загальнодержавний непрямий податок на споживання окремих видів товарів (продукції), визначених ПКУ як підакцизні, що включається до ціни таких товарів (продукції).

Платниками акцизного податку є:

– особа – суб'єкт господарювання, яка ввозить підакцизні товари (продукцію) на митну територію України;

– фізична особа – резидент або нерезидент, яка ввозить підакцизні товари (продукцію) на митну територію України в обсягах, що підлягають оподаткуванню, відповідно до Митного кодексу України;

– особа, яка реалізує конфісковані підакцизні товари (продукцію), підакцизні товари (продукцію), визнані безхазяйними, підакцизні товари (продукцію), за якими не звернувся власник до кінця терміну зберігання, та підакцизні товари (продукцію), що за правом успадкування чи на інших законних підставах переходять у власність держави, якщо ці товари (продукція) підлягають реалізації (продажу) в установленому законодавством порядку;

– особа, яка реалізує або передає у володіння, користування чи розпорядження підакцизні товари (продукцію), що були ввезені на митну територію України із звільненням від оподаткування до закінчення терміну, визначеного законом;

– особа, на яку покладається обов’язок дотримання вимог митних режимів, які передбачають звільнення від оподаткування, у разі порушення таких вимог;

– особа, на яку під час здійснення операцій з підакцизними товарами (продукцією), які не підлягають оподаткуванню або звільняються від оподаткування, або на які встановлено нульову ставку податку, покладається виконання умов щодо цільового використання підакцизних товарів (продукції) в разі порушення таких умов.

Об’єктами оподаткування акцизним податком є операції з:

– ввезення підакцизних товарів (продукції) на митну територію України;

– реалізації конфіскованих підакцизних товарів (продукції), підакцизних товарів (продукції), визнаних безхазяйними, підакцизних товарів (продукції), за якими не звернувся власник до кінця терміну зберігання, та підакцизних товарів (продукції), що на законних підставах переходять у власність держави;

– реалізації або передачі у володіння, користування чи розпорядження підакцизних товарів (продукції), що були ввезені на митну територію України із звільненням від оподаткування до закінчення терміну, визначеного законом.

Перелік підакцизних товарів визначається ПКУ (рис. 6.1).

Операції, які не підлягають оподаткуванню:

– вивезення (експорту) підакцизних товарів (продукції) за межі митної території України. Товари (продукція) вважаються вивезеними (експортованими) платником податку за межі митної території України, якщо їх вивезення (експортування) засвідчене належно оформленою митною декларацією;

– ввезення на митну територію України раніше експортованих підакцизних товарів (продукції), у яких виявлено недоліки, що перешкоджають реалізації цих товарів на митній території країни імпортера, для їх повернення експортеру. Такі підакцизні товари (продукція) ввозяться їх продавцем (експортером) без подальшої реалізації на митній території України.



Рис. 6.1. Перелік товарів, що є об'єктом оподаткування акцизним податком

В Україні застосовуються такі види ставок акцизного податку (табл. 6.4).

Таблиця 6.4

Види ставок акцизного податку

Ставки акцизного податку	База оподаткування акцизного податку	Формула для розрахунку акцизного податку
1) <i>специфічні</i> – у грошовому розмірі за одиницю виміру товару	величина товарів, визначена в одиницях виміру ваги, об'єму, кількості товару (продукції), об'єму циліндрів двигуна автомобіля або в інших натуральних показниках	$Ca1 = H \times A \times K, \quad (6.4)$ де Ca1 – сума акцизного податку, грн; H – кількість товару у фізичних одиницях виміру, встановлених ПКУ; A – специфічна ставка акцизного податку; Kв – валютний (обмінний) курс НБУ. Якщо специфічна ставка акцизного податку встановлена в гривні, Kв = 1
2) <i>адвалорні</i> – у відсотках до бази оподаткування	вартість товарів (продукції) за встановленими імпортером максимальними роздрібними цінами на товари (продукцію) які він,	$Ca2 = B \times K \times A/100, \quad (6.5)$ де Ca2 – сума акцизного податку, грн; B – вартість одиниці товару (продукції) за встановленими імпортером максимальними роздрібними цінами на товар (продукцію), який він імпортує, без ПДВ та з урахуванням акцизного податку

Ставки акцизного податку	База оподаткування акцизного податку	Формула для розрахунку акцизного податку
	імпортує, без ПДВ та з урахуванням акцизного податку	К – кількість ввезеного товару в одиницях виміру, на які встановлено максимальну роздрібну ціну; А – ставка акцизного податку, %
3) <i>специфічні та адвалорні одночасно</i>	база, визначена відповідно до пунктів 1 та 2	обчислюється окремо за кожною ставкою: $Ca = Ca1 + Ca2, \quad (6.6)$ де Ca – податкове зобов'язання з акцизного податку; Ca1 – сума акцизного податку, обчислена за специфічною ставкою; Ca2 – сума акцизного податку, обчислена за адвалорною ставкою

Датою виникнення податкових зобов'язань при ввезенні підакцизних товарів (продукції) на митну територію України є дата подання органу ДФС митної декларації для митного оформлення або дата нарахування такого податкового зобов'язання органом ДФС у визначених законодавством випадках.

Максимальна роздрібна ціна (далі – МРЦ) встановлюється імпортером на товари (продукцію), які він імпортує, шляхом декларування. Декларація про максимальні роздрібні ціни подається до центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну податкову та митну політику та доводиться ним до органів ДФС. МРЦ встановлюється імпортером за одиницю виміру товару, наприклад 8,25 грн за 1 пачку (20 шт.) цигарок. У складі МРЦ є всі належні податки, у тому числі ПДВ. Тобто:

$$\text{МРЦ} = \text{В} + \text{ПДВ} = \text{В} + \text{В} \times \text{Сп}/100 = \text{В} \times (1 + \text{Сп}/100). \quad (6.7)$$

Таким чином:

$$\text{В} = \text{МРЦ} / (1 + \text{Сп}/100), \quad (6.8)$$

де В – вартість одиниці товару (продукції) за встановленими імпортером максимальними роздрібними цінами на товар (продукцію), який він імпортує, *без ПДВ* та з урахуванням акцизного податку;

МРЦ – максимальна роздрібна ціна;

ПДВ – сума податку на додану вартість у складі МРЦ;

Сп – ставка податку на додану вартість.

За ставки ПДВ 20 % вартість одиниці товару (продукції) за встановленими імпортером максимальними роздрібними цінами буде дорівнювати $1,2 \times \text{МРЦ}$.

Під час визначення суми акцизного податку на сигарети застосовується встановлене ПКУ мінімальне акцизне податкове зобов'язання у гривнях (специфічна ставка). За визначення податкового зобов'язання на сигарети одного найменування сума акцизного податку, обчислена одночасно за встановленими адвалорною та специфічною ставками акцизного податку, не має бути меншою встановленого ПКУ мінімального акцизного податкового зобов'язання. Якщо розрахована сума податкового зобов'язання (Са) є меншою за мінімальне акцизне зобов'язання, до нарахування приймається мінімальне зобов'язання.

Мінімальне акцизне податкове зобов'язання безпосередньо приймається до нарахування у випадках, коли максимальні роздрібні ціни не встановлюються через те, що тютюнові вироби не призначені для продажу на території України. Так, наприклад, розраховується розмір забезпечення (гарантії) сплати акцизного податку за транзит тютюнових виробів.

Марка акцизного податку – спеціальний знак для маркування алкогольних напоїв та тютюнових виробів, який підтверджує сплату акцизного податку, легальність ввезення та реалізації на території України цих виробів.

Маркуванню підлягають усі алкогольні напої з вмістом спирту етилового понад 8,5 % об'ємних одиниць. Алкогольні напої в ємностях місткістю більше ніж 5 л не підлягають маркуванню.

Ввезення на митну територію України, зберігання, транспортування, прийняття на комісію з метою продажу та продаж на митній території України немаркованих в установленому порядку алкогольних напоїв та тютюнових виробів забороняються.

Під час ввезення на митну територію України алкогольних напоїв і тютюнових виробів платники податку зобов'язані забезпечити їх маркування акцизними марками. З цією метою придбані марки акцизного податку тимчасово вивозяться з митної території України і зворотно ввозяться у складі маркованої продукції.

Акцизний податок при цьому сплачується під час придбання акцизних марок.

Митне оформлення маркованої продукції за поданою митною декларацією здійснюється на підставі примірника заявки-розрахунку кількості марок акцизного податку з відміткою податкового органу про сплату сум податку в повному обсязі.

У разі потреби під час митного оформлення здійснюється доплата акцизного податку.

При ввезенні алкогольних напоїв у ємностях, які не підлягають маркуванню, податок сплачується під час митного оформлення.

Особливості оподаткування нафтопродуктів, що ввозяться в Україну як сировина для хімічної промисловості. Легкі дистиляти (код 2710 11 11 00 згідно з УКТЗЕД) та важкі дистиляти (код 2710 19 31 30 згідно з УКТЗЕД) можуть ввозитися в Україну як сировина для виробництва етилену без сплати акцизного податку. Нафтопродукти (коди 2710 11 11 00, 2710 11 15 00, 2710 11 21 00, 2710 19 11 00, 2710 19 15 00, 2710 19 25 00, 2710 19 29 00 згідно з УКТЗЕД) можуть ввозитися в Україну як сировина для виробництва у хімічній промисловості без сплати акцизного податку. Для ввезення цих нафтопродуктів виробник (векселедавець) оформлює авальований податковий вексель на суму акцизного податку з терміном платежу не більше ніж 90 календарних днів. Один примірник векселя подається до органу ДФС за місцезнаходженням виробника (векселедержатель), другий – органу ДФС, яким здійснюється митне оформлення зазначених товарів, третій залишається у векселедавця. Для погашення податкового векселя векселедержателю подається довідка векселедавця про цільове використання нафтопродуктів. Копія цієї довідки подається органу ДФС.

Порядок випуску, обігу та погашення векселів, перелік підприємств-виробників та квоти на ввезення нафтопродуктів як сировини встановлюються Кабінетом Міністрів України. Контроль за цільовим використанням нафтопродуктів як сировини без сплати акцизного податку здійснюється органами доходів і зборів.

Звільнення від оподаткування акцизним податком. Операції з підакцизними товарами, які звільняються від оподаткування:

- ввезення підакцизних товарів з-за меж митної території України на її митну територію, якщо при цьому, згідно із законом, не справляється ПДВ у зв'язку з розміщенням товарів у митних режимах: реімпорту, транзиту, тимчасового ввезення, митного складу, вільної митної зони, безмитної торгівлі, переробки на митній території, знищення або руйнування, відмови на користь держави. За порушення умов митних режимів, що передбачають повне або часткове звільнення від оподаткування, особа, відповідальна за дотримання режиму, зобов'язана обчислити та сплатити суму податкового зобов'язання. Якщо у зазначених випадках митним законодавством України передбачається вимога щодо здійснення заходів гарантування, то така вимога встановлюється і для цілей акцизного податку. Податок справляється, якщо у подальшому щодо таких товарів виникають зобов'язання зі сплати ПДВ;

- реалізації безпосередньо вітчизняними виробниками алкогольних напоїв і тютюнових виробів магазинам безмитної торгівлі;

- ввезення на митну територію України підакцизних товарів, що використовуються як сировина для виробництва підакцизних товарів (крім виробництва нафтопродуктів), за умови пред'явлення органу ДФС ліцензії на право виробництва;

- ввезення акредитованими державними випробувальними лабораторіями та/або суб'єктами господарювання, які мають ліцензії на виробництво тютюнових виробів, еталонних (моніторингових) чи тестових зразків тютюнових виробів (не призначених для продажу в роздріб) для проведення досліджень чи випробувань (калібрування лабораторного обладнання, проведення дегустацій, вивчення фізико-хімічних показників, дизайну);

- безоплатної передачі для знищення підакцизних товарів, конфіскованих за рішенням суду та таких, що перейшли у власність держави внаслідок відмови власника, якщо вони не підлягають реалізації в установленому законодавством порядку;

- ввезення підакцизних товарів на митну територію України, призначених для офіційного (службового) користування дипломатичними представництвами іноземних держав, консульськими

установами іноземних держав та для особистого використання членами дипломатичних представництв іноземних держав, консульських установ іноземних держав, виходячи з принципу взаємності щодо кожної окремої держави. У разі реалізації на митній території України підакцизних товарів (продукції), що були ввезені зі звільненням від оподаткування за вказаних підстав, податок сплачується особами, які реалізують або передають у володіння, користування чи розпорядження такі підакцизні товари, не пізніше дати такої реалізації одночасно із сплатою ПДВ за ставками, що діяли на момент подання митної декларації під час ввезення підакцизних товарів;

– ввезення на митну територію України підакцизних товарів (крім алкогольних напоїв і тютюнових виробів) як міжнародної технічної допомоги, яка надається відповідно до міжнародних договорів України, або як гуманітарної допомоги, наданої згідно з нормами Закону України «Про гуманітарну допомогу»;

– ввезення (пересилання) громадянами на митну територію України товарів у випадках, встановлених митним законодавством;

– ввезення товарів, що надходять на митну територію України відповідно до міжнародних договорів України, згода на обов'язковість яких надана ВРУ, якщо звільнення від оподаткування передбачено такими договорами;

– інші товари, щодо яких законодавством установлюються пільги в обкладенні акцизним податком.

Терміни сплати митних платежів до Державного бюджету України визначаються Митним та Податковим кодексами України (табл. 6.5).

Таблиця 6.5

Терміни сплати митних платежів

Умова	Строки сплати
У разі ввезення товарів на митну територію України	до або на день подання органу ДФС митної декларації для митного оформлення
За вивезення товарів з митної території України	вивізне мито має бути сплачене не пізніше дня прийняття органом ДФС митної декларації для митного оформлення
За зміни митного режиму	не пізніше дня випуску товарів у наступному митному режимі

За наявності обставин, перелік яких визначається КМУ, на підставі письмової заяви платника податків центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну податкову та митну політику, чи визначений нею орган ДФС можуть відстрочити або розстрочити сплату митних платежів. Порядок надання розстрочення та відстрочення сплати митних платежів затверджується центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну податкову та митну політику.

Розстроченням, відстроченням грошових зобов'язань або податкового боргу є перенесення термінів сплати платником податків його грошових зобов'язань або податкового боргу під проценти, розмір яких дорівнює розміру пені, визначеному ПКУ.

Платник податків, який звертається до контролюючого органу із заявою про розстрочення, відстрочення грошових зобов'язань, вважається таким, який узгодив суму такого грошового зобов'язання.

Суми митних платежів підлягають сплаті до державного бюджету платником податків безпосередньо на казначейські рахунки органів ДФС. Ці суми сплачуються у безготівковій формі через фінансову установу або в готівковій формі через касу органу доходів і зборів чи фінансової установи.

Митні платежі сплачуються у валюті України. В окремих випадках, перелік яких встановлюється КМУ, митні платежі можуть бути сплачені в іноземній валюті за курсом, встановленим НБУ, що діє на день подання митної декларації, а якщо обов'язок із сплати митних платежів не пов'язаний з поданням митної декларації, – на день фактичної сплати.

Кошти, що надійшли на рахунки органів ДФС, обліковуються на картках – особових рахунках платників податків і вважаються авансовими платежами (передоплатою). Авансові платежі не вважаються митними платежами і не перераховуються до державного бюджету, доки платник податків не зробить розпорядження про це (зокрема, шляхом подачі митної декларації) та доки не будуть виконані відповідні митні формальності. З моменту початку виконання таких формальностей кошти авансових платежів у сумі, на яку зроблено розпорядження, не підлягають використанню на будь-які інші цілі (блокуються). У разі відмови

від завершення митних формальностей цим коштам повертається статус авансових платежів.

Повернення коштів авансових платежів здійснюється за заявою платника податків у порядку, встановленому центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну податкову та митну політику.

Відсотки на суму коштів, унесених як авансові платежі, не нараховуються. Авансові платежі, що перебувають на рахунку органу доходів і зборів без розпорядження про використання протягом 1095 днів з дня їх внесення, підлягають перерахуванню до державного бюджету.

На вимогу платника податків орган ДФС зобов'язаний надати йому письмову інформацію про використання коштів, унесених ним як авансові платежі. У разі незгоди платника податків з інформацією органу ДФС здійснюється спільна звірка використання зазначених коштів. Результати такої звірки оформлюються актом встановленої форми, один примірник акта звірки надається платнику податків.

Перерахування сум митних платежів до Державного бюджету України із казначейських рахунків органу ДФС здійснюється цим органом ДФС після завершення відповідних митних формальностей. Порядок обліку та перерахування до державного бюджету сум митних платежів визначається центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну податкову та митну політику. На вимогу платника податків органи ДФС зобов'язані видати письмове підтвердження сплати митних платежів.

Митні платежі вважаються сплаченими:

— у разі здійснення особою, відповідальною за сплату митних платежів, розпорядження про використання коштів авансових платежів з моменту закінчення митного оформлення або списання коштів з авансового рахунку під час перерахування їх до бюджету (у випадках, не пов'язаних з митним оформленням);

— у разі сплати коштів безпосередньо до державного бюджету у випадках, визначених законодавством України, з моменту списання коштів з рахунку платника податків у банку або внесення готівкових коштів у касу банку;

– з моменту сплати гарантом коштів до державного бюджету в рахунок сплати митних платежів;

– з моменту списання коштів, що перебували у грошовій заставі, з відповідного рахунку органу ДФС під час перерахування цих коштів до державного бюджету у рахунок сплати митних платежів;

– з моменту настання інших обставин, визначених ПКУ.

Обов'язок із сплати митних платежів припиняється:

– після сплати митних платежів у повному обсязі;

– якщо товари до їх випуску виявилися знищеними або безповоротно втраченими внаслідок аварії або дії обставин непереборної сили, а також внаслідок природних втрат;

– якщо товари знищуються, передаються у власність держави або конфіскуються.

6.2. Оптимізація митних платежів: завдання та методи

Поняття і сутність оптимізації оподаткування. Основне завдання податкового планування – організація системи оподаткування для досягнення максимального фінансового результату при мінімальних витратах.

Оптимізація оподаткування – це організаційні заходи в рамках чинного законодавства, пов'язані з вибором часу, місця і видів діяльності, створенням і супроводом найбільш ефективних схем і договірних стосунків.

Оптимізація оподаткування – це процес, який рекомендовано проводити як при створенні бізнесу, так і на будь-якому з етапів функціонування підприємства [5, с.18]. Оптимізація оподаткування – головне завдання фінансового менеджменту, це вибір найкращої дороги управління фінансовими ресурсами підприємства. Оптимізація оподаткування – процес, пов'язаний з досягненням певних пропорцій усіх фінансових аспектів операції або проекту.

Існує поширена думка, що оптимізація проводиться лише з метою максимального законного зниження податків. У цьому

випадку її часто називають податковою мінімізацією. Оптимізація оподаткування – це вагомніше завдання, що стоїть перед фінансовим управлінням підприємства, ніж мінімізація податків. Оптимізація оподаткування набагато ширша: крім мінімізації, її інструментами є відстрочення сплати податків, зменшення суми сплачуваних до бюджету «живих» засобів та інші. Усі вони вигідні з точки зору фінансового менеджменту: грошові кошти залишаються у розпорядженні підприємства і дають прибуток, не зменшується сума оборотних коштів (а це особливо актуально, коли їх не вистачає), що також сприяє збільшенню прибутку.

Завдання, які вирішуються під час податкової оптимізації: забезпечення нормального впровадження схеми у вже існуючу матрицю бізнес-процесів підприємства, що склалася, консультування з питань організаційних перебудов, реінженіринг бізнес-процесів.

Сучасні методи оптимізації оподаткування не такі ефективні, як методи агресивної оптимізації і перш за все це пов'язано з тим, що ПДВ, як непрямий податок, фактично неможливо оптимізувати, не порушуючи чинне законодавство.

Оптимізація оподаткування починається з аналізу [11, с. 64]:

- обставин, які впливають на формування зобов'язань з митних платежів підприємства (юридичних фактів, з якими пов'язане виникнення зобов'язань з митних платежів);
- методик обчислення митних платежів (порядок формування бази оподаткування і використання пільг), існуючої системи господарських стосунків підприємства.

Процес роботи із створення і впровадження схеми оптимізації оподаткування складається з декількох ключових етапів:

1-й етап оптимізації оподаткування – перевірка бухгалтерського і податкового обліку, бази договорів і первинних документів; усунення виявлених помилок, забезпечення необхідного обсягу і якості первинних документів. Цей етап дозволяє забезпечити діяльність підприємства за попередній період діяльності від можливих штрафів у процесі виїзних податкових перевірок.

2-й етап оптимізації оподаткування – розробка власне схеми оптимізації оподаткування. Схема оптимізації оподаткування – певний порядок взаємин між декількома суб'єктами

господарських стосунків, направлених на зменшення митних платежів у рамках чинного законодавства. Досить часто схема передбачає розділення функцій бізнесу між декількома юридичними особами і ліквідацію зайвих ланок бізнес-процесів.

3-й етап оптимізації оподаткування – оновлення і оптимізація договірної бази, внутрішніх організаційних документів підприємства, створення системи автономного внутрішнього контролю; розробка нових форм договірних стосунків з контрагентами і між декількома контрольованими юридичними особами. Також, якщо це необхідно, проводить коректування облікової політики.

4-й етап оптимізації оподаткування – «тонке налаштування» роботи схеми. Завданням цього етапу є розробка необхідних інструментів регулювання рівномірності і розмірів сплати митних платежів для створеної схеми.

Схеми оптимізації митних платежів, що розробляються, стають останнім часом усе більш індивідуалізованими, але всі вони повинні оцінюватися з точки зору тих основних принципів, які і дозволяють, зрештою, говорити про доцільність вибору способу руху товарно-грошових потоків [10].

Принцип адекватності витрат. Вартість впроваджуваної схеми не повинна перевищувати суми зменшуваних платежів. Допустиме співвідношення витрат на створену схему і її обслуговування до суми економії податкових витрат має індивідуальний поріг, який може залежати і від міри ризику, пов'язаного з такою схемою, і від психологічних чинників. На практиці такий поріг становить 50–90 % від розміру зменшуваних платежів.

Варто також пам'ятати і про те, що більшість схем, крім затрат на створення і обслуговування, потребують і визначених витрат щодо їх ліквідації. При цьому ліквідаційні витрати можуть значно перевищувати першочергові вкладення.

Принцип юридичної відповідальності. Схема оптимізації має бути, безперечно, легітимною як щодо вітчизняного, так і міжнародного законодавства. Цей принцип інколи ще називають тактикою «найменшого протистояння». Суть його полягає в недопустимості побудови схем оптимізації, заснованих на колізіях або «пропусках» у нормативних актах. У тих випадках, коли окремі положення законодавства є спірними і можуть трактуватися як на користь платника податків, так і на користь держави,

виникає вірогідність виникнення в майбутньому судових розглядів, або необхідність допрацьовувати схему, або йти на витрати, пов'язані з неформальними платежами контролерам і так далі. Основний ризик у цій ситуації пов'язаний з тим, що такі незаплановані витрати можуть призвести до порушення принципу 1.

Принцип конфіденційності. Доступ до інформації про фактичне призначення і наслідки трансакцій, що проводяться, має бути максимально обмежений. На практиці це означає, що, по-перше, окремі виконавці та структурні одиниці, оптимізації, що беруть участь у загальному ланцюзі, не повинні уявляти собі картину в цілому, а можуть керуватися лише певними інструкціями локального характеру. По-друге, посадові особи і власники повинні уникати віддавати розпорядження і зберігати загальні плани з використанням засобів особистої ідентифікації (почерк, підписи, друк тощо).

Принцип підконтрольності. Досягнення бажаних результатів від використання схеми оптимізації митних платежів залежить від добре продуманого контролю та існування реальних важелів дії на всіх виконавців і на всіх етапах.

Дотримання принципу конфіденційності «приховує» у собі можливість втрати повного контролю над всіма ланками, що беруть участь у схемі. Вирішення питань безпеки в таких умовах може бути побудоване на синхронізації тих договірних стосунків, які виникають де-факто з тими, які оформляються де-юре.

Найбільш «тонким» залишається момент раціонального співвідношення у використанні принципів 3 і 4. Ці принципи хоча і діють у протилежних напрямках, але не є взаємовиключними. Їх розумне поєднання є однією з найважливіших складових у системі забезпечення безпеки управління запланованим процесом.

Принцип диверсифікації. Оптимізація бюджетних відрахувань, як один з видів економічної діяльності, пов'язаний з рухом і зберіганням матеріальних цінностей, може бути схильний до впливу різних зовнішніх і внутрішніх чинників несприятливого характеру. Це можуть бути і постійні зміни в законодавстві, і прорахунки первинних планів, і форс-мажорні обставини. При цьому слід мати на увазі і той факт, що у зв'язку з останніми змінами в кримінальному законодавстві юридичні наслідки від

розвитку подій за песимістичним сценарієм мають значні відмінності залежно від розмірів негативних трансакцій.

Принцип автономності. Дії з оптимізації оподаткування повинні якомога менше залежати від зовнішніх учасників. Принципи 3 і 4 багато в чому є похідними від такого принципу, але мають свою особливу сферу застосування, оскільки конфіденційність і підконтрольність не синонімічні поняття автономності, а можуть лише розглядатися як її окремі компоненти. На практиці забезпечення принципу автономності вимагає проведення додаткових витрат, але водночас забезпечує підвищення безпечності існуючої схеми і зменшення уразливості з боку недобросовісних контрагентів.

Ні для кого не секрет, що абсолютно всі учасники зовнішньоекономічної діяльності повинні здійснювати оплату митних платежів. Оскільки митні платежі складають значну частину бюджету держави, митні органи ретельно стежать за тим, щоб платежі були внесені в термін і повному обсязі.

При цьому порядок розрахунку митних платежів не завжди простий і прозорий. Держава в особі митниці не має на меті зробити цей процес зручним, а головне – вигідним для учасників ЗЕД. У зв'язку з цим, в першу чергу, при розрахунку собівартості імпоротної продукції повинне постати питання про можливу оптимізацію митних платежів. Часто учасники зовнішньоекономічної діяльності через недосвідченість або незнання переплачують державі значні кошти при митному оформленні.

Оптимізація митних платежів – це комплекс заходів, супутніх ввезенню імпортних товарів, який включає в себе:

- правильний підбір коду УКТЗЕД на ввезену продукцію;
- аналіз коду УКТЗЕД: перевірка на наявність заборон або обмежень, наявність пільг;
- побудова логістичної схеми, що сприяє зниженню вартості доставки товару до кордону і тим самим знижує митну вартість і, як наслідок, митні платежі;
- аналіз митних ризиків та митної статистики цін на аналогічні товари з метою визначення оптимальної митної вартості;
- підготовка пакета документів, необхідних для доказу митним органам обраного методу визначення митної вартості і ціни товару;

- підготовка та оформлення декларації на товари в митному органі обраним методом визначення митної вартості.

Для чого потрібна оптимізація митних платежів:

- зниження витрат на митні платежі і термінів митного оформлення товарів, що безпосередньо впливають на собівартість товару;

- відсутність випусків товару під забезпечення, при якому ви «заморожуєте» свої кошти на особовому рахунку митниці на тривалий термін;

- відсутність коригування митної вартості і, як наслідок, відсутність судових позовів і тривалої процедури повернення коштів у результаті коригування митної вартості;

- можливість точного планування витрат коштів і часу задовго до ввезення товарів.

Питання для самоконтролю

1. Що включає в себе поняття «митні платежі»?
2. Дайте визначення поняття «декларант».
3. Дайте визначення поняття «мито».
4. Перелічіть платників та об'єкти оподаткування митом.
5. Які існують види ставок мита?
6. Що є датою виникнення податкових зобов'язань із сплати мита?
7. У яких випадках можуть застосовуватися особливі види мита?
8. Які операції звільняються від оподаткування митом?
9. Хто є платником податку на додану вартість для цілей оподаткування?
10. Які операції є об'єктом оподаткування ПДВ?
11. Які операції не є об'єктом оподаткування ПДВ?
12. Що є датою виникнення податкових зобов'язань з ПДВ?
13. Що є базою оподаткування з ПДВ?
14. Які операції звільняються від оподаткування ПДВ?
15. Хто є платником акцизного податку?
16. Які операції є об'єктами оподаткування акцизним податком?

17. Які операції не підлягають оподаткуванню акцизним податком?

18. Які існують види ставок акцизного податку?

19. Що є датою виникнення податкових зобов'язань з акцизного податку при ввезенні підакцизних товарів (продукції) на митну територію України?

20. Які операції звільнені від оподаткування акцизним податком?

21. Які терміни сплати митних платежів?

22. За яких умов митні платежі вважаються сплаченими?

23. Дайте визначення поняття «оптимізація оподаткування».

24. З яких етапів складається процес роботи із створення і впровадження схеми оптимізації оподаткування?

25. Назвіть принципи оптимізації оподаткування та охарактеризуйте їх.

26. Який комплекс заходів включає в себе процес оптимізації митних платежів?

РОЗДІЛ 7

ОРГАНІЗАЦІЯ МІЖНАРОДНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

7.1. Роль залізничного транспорту в зовнішньоекономічній діяльності. Транспортні умови залізничної доставки вантажів.

7.2. Порядок транспортування вантажу транзитом через територію третіх країн у прямому залізничному сполученні.

7.3. Документальне оформлення залізничних перевезень.

7.4. Провізні платежі та порядок їх нарахування. Міжнародні залізничні тарифи. Платежі за перевезення вантажу.

Ключові поняття: залізничний транспорт, транспортна залізнична накладна, квитанція про прийняття вантажу, залізнична накладна міжнародного сполучення, комерційний акт, міжнародні залізничні тарифи.

7.1. Роль залізничного транспорту в зовнішньоекономічній діяльності. Транспортні умови залізничної доставки вантажів

Стан та умови роботи залізничного транспорту як у світі в цілому, так і в Україні відзначаються порівняно більшою стабільністю показників та тенденцій розвитку, ніж інших видів транспорту. Характерною тенденцією розвитку залізничного транспорту була оптимізація вантажопотоків, яка пов'язана з інформатизацією та поширенням досконаліших методів транспортної логістики. Йдеться передусім про можливості оптимізувати рух вантажів, уникати зустрічного руху однотипних товарів, знаходити географічно зручні поставки, краще комбінувати поставки різними видами транспорту.

Залізничний транспорт часто виявляється нерентабельним, проте безумовною є його суспільна необхідність. Тому значна частка потужностей залізничного транспорту (інфраструктура та рухомий склад) перебуває в державній власності. Можна виділити узагальнений ряд переваг та недоліків залізничного транспорту (табл. 7.1).

Переваги та недоліки залізничного транспорту

Переваги	Недоліки
• відносна економічність (порівняно із автомобільним та авіаційним транспортом); • можливість використання різних видів тари та форм перевезень (зокрема, за допомогою контейнерів, а також насипом та наливом); • гнучкість доставки, навіть з можливістю доставки «до дверей» за умови наявності необхідних під'їзних шляхів; • незалежність від кліматичних умов та фактора сезонності	• необхідність створення великої інфраструктури, що потребує значних витрат, причому інколи не тільки з боку комерційних структур, а й урядів (останні можуть виявляти, а можуть і не виявляти бажання підтримувати залізницю в належному стані, будувати мости, вокзальні споруди); • порівняно відчутне зростання витрат за збільшення відстані транспортування (якого немає, наприклад, при використанні морського транспорту), що інколи робить нерентабельними перевезення щодо дешевих вантажів; • необхідність здійснення перевантажень на інші види транспорту у разі міжконтинентальних та інших перевезень, які передбачають використання й інших видів транспорту

В Україні система залізничного транспорту є високорозвинутою, а експортні поставки та завезення продукції з-за кордону здійснюються як залізничним транспортом, так і в комбінації з іншими видами транспорту, передусім з морським. Складовими залізничної транспортної системи України є Південно-Західна, Одеська, Львівська, Придніпровська та Донецька залізниці. Актуальним завданням для України є модернізація системи залізничних перевезень та максимальне поширення контейнерної моделі транспортування. Такий спосіб організації перевезень значно спрощує процес завантаження та розвантаження, сприяє зменшенню витрат та кінцевої ціни на продукцію, що експортується та імпортується.

Залізничний транспорт значно дешевший, ніж автомобільний, а тим більше повітряний. Отже, його роль при проведенні внутрішньоконтинентальних експортно-імпортних операцій для українських суб'єктів господарювання ще довго буде досить значущою. Важливе значення залізничний транспорт зберігатиме і в системі міжнародного туризму (особливо за маршрутами на короткі та середні відстані, передусім до країн Центральної

та Південної Європи, Росії), хоча в довготерміновій перспективі очевидним є понижувальний у цьому аспекті тренд.

Важливу роль в організації перевезення залізничним транспортом відіграє спосіб перевезення вантажів, який визначається рядом ознак, що базуються на класифікації залізничних перевезень за територіальною ознакою і видом сполучення, видом відправлення, швидкістю перевезення тощо (табл. 7.2). У практиці залізничних перевезень виділяють також перевезення групами вагонів і перевезення маршрутами.

Таблиця 7.2

Класифікація видів залізних перевезень

Ознака класифікації	Види залізних перевезень
<i>за територіальною ознакою</i>	• внутрішні перевезення; • міжнародні перевезення (в тому числі перевезення експортних та імпорتنих вантажів і транзитні перевезення)
<i>за видами відправлення, тобто з урахуванням розміру партії, що відправляється по залізниці</i>	• <i>дрібними відправленнями</i> – вони мають місце тоді, коли партія вантажів, пред’явлених до перевезення за одним перевізним документом, не потребує надання окремого вагона (в масу відправлення входить маса вантажу, тари або упаковки, а також маса належних перевізних пристосувань). Перевезення дрібними відправленнями здійснюють, як правило, у збірному універсальному вагоні. У такому вагоні дрібні партії вантажу, які належать різним вантажовідправникам, об’єднуються в одну вагонну партію з оформленням перевезення за окремими залізничними накладними; • <i>вагонні відправлення</i> – вагонним відправленням вважається партія вантажу, пред’явлена за однією залізничною накладною, для перевезення якої надається окремий вагон; • <i>контейнерні відправлення</i> – контейнерним відправленням вважається вантаж, який пред’явлений за одним перевізним документом для перевезення в контейнері, або контейнер у порожньому стані
<i>залежно від швидкості</i>	• <i>перевезення вантажною швидкістю</i> (її забезпечують всі вантажні поїзди). При перевезеннях більшості звичайних вантажів в універсальних вагонах дрібними відправленнями її умовно приймають у розмірі 180 км за добу; вагонними відправленнями – 330 км за добу, маршрутними – 550 км за добу;

Ознака класифікації	Види залізних перевезень
	• <i>перевезення великою швидкістю</i> (у швидких поїздах в одному напрямку). Застосовується для перевезень вантажів з обмеженими термінами зберігання, для перевезень цінних вантажів, інших вантажів за бажанням вантажовідправника і за узгодженням із залізницею. При таких перевезеннях норма пробігу вагона з вантажем становить від 550 км за добу (при перевезеннях дрібними відправленнями) до 660 км за добу (при перевезеннях у вагоні-рефрижераторі); • <i>перевезення багажною швидкістю</i> (у вантажних вагонах пасажирських поїздів). У цьому випадку швидкість перевезення залежить від розкладу руху конкретного пасажирського поїзда

Технологічний процес перевезення вантажів залізницею включає такі технологічні операції:

- подача вагонів під завантаження;
- пред'явлення вантажу до відправки;
- завантажування вантажу у вагон;
- безпосередньо перевезення і супровід вантажу в дорозі;
- операції з прибуття вантажів.

Виконання цих операцій проводиться після того, як вантажовідправник підготує вантаж до відвантаження. Перед подачею вантажів до перевезення вантажовідправник зобов'язаний завантажувати товари належної якості у стандартну транспортну тару (якщо вантаж відправляється в контейнері – інша транспортна тара не обов'язкова). На тарні одиниці та поштучні вантажі обов'язково наноситься транспортне маркування і, якщо потрібно, спеціальні знаки та написи, які попереджують виконавців робіт з вантажами про способи поводження з ними («Верх, не кантувати», «Обережно, крихке», «Центр ваги»). У транспортному (відправницькому) маркуванні повинні бути зазначені найменування вантажовідправника і вантажоодержувача, станцій відправлення та призначення, порядкові номери вантажних місць, маса вантажу. Відповідальність за правильність підготовки вантажів до перевезення несе вантажовідправник; якщо вантажі

запаковані з порушенням вимог стандартів, залізниця має право відмовитися від їх приймання до перевезення.

Завантажені вагони (контейнери) повинні бути опломбовані залізницею або відправником. Як правило, вантажі відправляються:

- за пломбами відправника — коли вантаж завантажений і зважений засобами відправника;
- за пломбами залізниці — коли вагон завантажується і зважений її засобами.

Зміст відтисків пломб і їх кількість повинні вказуватись у супровідних документах і в накладній, яка залишається на станції. Порядок пломбування вагонів і контейнерів запірно-пломбувальними пристроями встановлюється правилами перевезення вантажів залізницею.

Перевезення вантажів залізничним транспортом в Україні регулюються Статутом залізниць України, Правилами перевезення вантажів, Технічними умовами навантаження і кріплення вантажів, іншими нормативними документами, а також договором, який укладається між транспортним підприємством і вантажовідправником, експедитором або іншим замовником. Робота з організації перевезень на залізниці покладена на спеціальні служби залізниці: товарні контори станцій, товарні каси, багажні (вантажні) двори. В їх обов'язки входить оформлення і перевірка складених вантажовідправниками документів на вантажні перевезення, а також забезпечення процесу доставки вантажів.

Перевезення торговельних вантажів залізницею здійснюються на договірних засадах на основі місячного планування перевезень. Основою місячного планування перевезень є поточні або довгострокові договори про організацію перевезення та замовлення відправників або експедиторів. Для цього в місцеве Управління залізниці замовник (вантажовідправник, експедитор) не пізніше ніж за 14 днів до початку місяця, в якому планується перевезення, повинен подати заявку (місячне замовлення) для отримання необхідної кількості вагонів або контейнерів. Така заявка подається у трьох примірниках, кожний з яких підписується керівником підприємства і його підпис затверджується печаткою, за формою розгорнутого плану перевезень вантажів за встановленою номенклатурою, з розподілом за видами вантажів, станціях

відправлення і залізницях призначення, а по вантажах, що відвантажуватимуться у межах залізниці відправлення – з розподілом по станціях призначення. При цьому обсяги перевезень розраховуються в тоннах і вагонах або тільки у вагонах. Вантажовідправники подають окремий розгорнутий план щодо кожної станції відправлення на кожну номенклатурну групу вантажів.

Після розробки місцевою залізницею місячного плану перевезення вантажів та доведення його до відома вантажовідправника він повинен подати декадне замовлення на надання вагонів у розрізі днів декади і напрямків перевезення (не пізніше ніж за 3 дні до початку декади).

На основі отриманого (не пізніше ніж за 1 день до початку декади) повідомлення місцевої станції залізниці про кількість виділених вагонів у розрізі вантажів і залізниць або станцій призначення вантажовідправник повинен забезпечити підготовку вантажу до відправки, визначити спосіб його переміщення (тобто встановити для даного вантажу вид відправлення, швидкість доставки, вид сполучення), оформити відповідні перевізні документи і передати вантажі транспортному підприємству.

Залізничне перевезення, порівняно з перевезеннями за допомогою інших різновидів транспорту, за своєю вартістю та безпекою, є найбільш привабливе як для громадян та суб'єктів господарювання. Сьогодні розроблено значну кількість договорів (конвенцій), головною метою яких є уніфікація правил міжнародного залізничного перевезення.

1. *Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ)*, 9 травня 1980 р., для України діє на підставі Закону України «Про приєднання України до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ)» від 5 червня 2003 р. № 943-IV із застереженнями. На підставі Конвенції (державами-учасницями) утворено Міжурядову організацію міжнародних залізничних перевезень (ОТІФ). Основною метою ОТІФ є встановлення єдиного правопорядку для перевезень пасажирів, багажу і вантажів у прямому міжнародному залізничному сполученні між державами-учасницями, а також сприяння застосуванню і розвитку цього правопорядку.

Перевезення у прямому міжнародному сполученні підпорядковуються Єдиним правилам до договору про міжнародне за-

лізничне перевезення пасажирів і багажу (ЦІВ), що становлять Додаток А до Конвенції; Єдиним правилам до договору про міжнародне залізничне перевезення вантажів (ЦІМ), що становлять Додаток В до Конвенції. Єдині правила ЦІВ і ЦІМ разом зі своїми додатками є невід'ємною частиною Конвенції.

Додаток А до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (ЦІВ) насамперед встановлює сферу його застосування та винятки із неї. Він складається з 62 статей, які вирішують ряд питань, що виникають у результаті здійснення міжнародного залізничного перевезення пасажирів та їх багажу. Так, залізниця зобов'язана здійснювати відповідно до єдиних правил будь-яке перевезення пасажирів та багажу, якщо тільки:

а) пасажир дотримується єдиних правил, додаткових положень і міжнародних тарифів;

б) перевезення є можливим за наявності регулярного персоналу і транспортних засобів, які задовольняють вимогам звичайного сполучення;

в) перевезенню не перешкоджають обставини, яких залізниця не може уникнути і які вона не в змозі усунути. Умови міжнародних тарифів не можуть відрізнятися від єдиних правил, крім випадків, коли останні це виразно передбачають.

Відповідно до положень додатка А залізниця повинна відповідним чином доводити до відома населення розклади поїздів. У розкладах або тарифах повинні зазначатися обмеження у користуванні певними поїздами або певними класами вагонів. У його статтях встановлено можливі випадки відмови в перевезенні, порядок займання, надання і резервування місць у поїздах регулюється приписами, які застосовує залізниця. Відповідно до положень зазначеного додатка пасажир має право без додаткової оплати брати з собою в пасажирський вагон легкі для перенесення предмети (ручну поклажу), встановлено перелік речей, що заборонено брати в пасажирські вагони. Забороняється брати:

а) речовини і предмети, не допущені до перевезень як багаж на підставі статті 18 е), якщо додаткові положення або тарифи не передбачають винятків;

б) предмети, що можуть заважати або створювати незручності пасажирам або заподіяти шкоду;

в) предмети, заборонені для розміщення в пасажирських вагонах приписами митниць або інших адміністративних органів;

г) живих тварин, якщо додаткові положення або тарифи не передбачають винятків.

У змісті додатка А передбачено порядок оформлення і перевезення багажу, а також його видача при прибутті, встановлено випадки повернення плати за квиток на перевезення, можливість компенсації і доплати.

Визначено про відповідальність залізниці у разі смерті або поранення пасажирів (встановлено суму відшкодування збитків у разі смерті, у разі поранення), а також відшкодування за прострочення доставки, передбачені випадки звільнення залізниці від відповідальності.

У додатку В до Конвенції (ЦІМ) насамперед встановлено сферу його застосування та винятки із неї. Він складається зі 66 статей, які вирішують ряд питань, що виникають у результаті здійснення міжнародного залізничного перевезення вантажів. Додаток встановлює предмети, що не допускаються до перевезення, а також предмети, що допускаються до перевезення за певних умов. У нормах додатка можна знайти як спеціальні положення для певних перевезень, так і загальні правила щодо укладання договору перевезення. Серед питань, що пов'язані з перевезенням вантажу за допомогою міжнародного залізничного транспорту, врегульовані такі: положення щодо пакування і позначення вантажу, порядок надання вантажу для перевезення та порядок його перевірки залізницею, зміст накладної на вантаж, яку відправник повинен надати для перевезення кожного виду багажу, а також визначено обставини, за яких залізниця повинна визначати масу вантажу або кількість місць та фактичну власну вагу вагона.

Згідно з додатком В відправник повинен долучити до накладної документи, необхідні для виконання перед видачею вантажу формальностей, які вимагаються митницями або іншими адміністративними органами. Ці документи можуть стосуватися тільки вантажів, що обіймаються однією і тією самою накладною, якщо інше не передбачено приписами митниць або інших адміністративних органів або тарифів.

Терміни доставки встановлюються або угодами між залізницями, що беруть участь у перевезенні, або міжнародними

тарифами, що застосовуються від станції відправлення до станції призначення. Для певних спеціальних перевезень і на певних маршрутах ці терміни можуть також встановлюватися на підставі планів перевезення, що застосовуються між заінтересованими залізницями. У цьому випадку вони повинні бути включені до міжнародних тарифів або спеціальних угод. Його нормами врегульовано також порядок видачі вантажу. Так, залізниця повинна вручити накладну і видати вантаж одержувачу на станції призначення після отримання від одержувача квитанції і оплати ним покладених на нього залізницею витрат.

Нарешті, у змісті додатка В передбачено відшкодування у разі втрати вантажу (повної, часткової) та прострочення його доставки, встановлено межі відповідальності залізниці тощо.

Обидва додатки містять положення щодо строку позовної давності для позовів, що ґрунтуються на договорі перевезення залізницею пасажирів та їхнього багажу, а також вантажів, тягара доказування (покладено на залізницю). За допомогою положень врегульовуються також відносини між залізницями, зокрема розрахунки між ними, а також можливість регресних вимог і їх процедури та деякі інші питання.

Конвенція має чотири додатки – регламенти: додаток I – регламент міжнародних залізничних перевезень небезпечних вантажів (РІД); додаток II – регламент міжнародних залізничних перевезень приватних вагонів (РІП); додаток III – регламент міжнародних залізничних перевезень контейнерів (РІКо); додаток IV – регламент міжнародних залізничних перевезень вантажобагажу (РІЕкс).

2. *Угода про міжнародне залізничне вантажне сповіщення (УМВС)* діє з 1 листопада 1951 р. (нова редакція з 1 січня 1998 р.), є чинною для України. Угода застосовується до усіх перевезень вантажів у прямому міжнародному залізничному сповіщенні між вказаними у другому параграфі ст. 3 станціями, за накладними УМВС та лише по мережі залізниць – учасниць цієї Угоди. Цей акт має обов’язкову силу для залізниць, відправників та одержувачів вантажів. Згідно із ним кожна залізниця, що бере участь в Угоді, зобов’язана перевозити всі вантажі, крім тих, що зазначені у ст. 4 Угоди. Так, до перевезення у міжнародному залізничному вантажному сповіщенні не допускаються: предмети,

перевезення яких заборонено хоча б однією із країн, залізниці яких повинні були б брати участь у перевезенні; предмети, що утворюють монополію поштового відомства (додаток 1) хоча б однією із країн, залізниці яких повинні були б брати участь у перевезенні; огнестрільні та бойові припаси, вибухові речовини тощо. За вказівкою відповідних урядових органів залізниця може тимчасово зупинити рух повністю або частково; тимчасово зупинити приймання деяких вантажів або допускати їх приймання тільки на відповідних умовах; тимчасово приймати до перевезення переважно визначені вантажі. Крім того, залізниця має право прийняти указані заходи у зв'язку із форс-мажорними обставинами. Разом з тим угода покладає на залізницю, яка прийняла зазначені заходи, обов'язок негайно сповістити про це зацікавлені залізниці, які беруть участь у цій Угоді.

Небезпечні вантажі допускаються до перевезення лише при дотриманні умов, передбачених у додатку 2. При перевезенні локомотивів, тендерів, вагонів метро, залізничних кранів відправник зобов'язаний забезпечити їх супровід відповідно до додатка 3. Живність перевозиться лише при провідниках, за виключенням малих тварин та птиці, які перевозяться у міцно закритих клітках, ящиках, корзинах тощо, в безперевантажному сповіщенні. Продукти, що швидко псуються, допускаються до перевезення лише на підставі додатка 4.

Угода встановлює перелік умов, лише за дотримання яких можливе перевезення покійників. Її положення також регулюють порядок пред'явлення до перевезення автомобілів, тракторів, зокрема правила щодо їх пломбування та інші спеціальні положення для відповідних перевезень. Значну увагу в змісті Угоди приділено укладенню договору перевезення, насамперед складенню належним чином накладної, прийманню вантажів до перевезення, його упакувці пломбуванню вагонів тощо.

3. *Угода між залізничними адміністраціями держав-учасниць СНД, Латвійської Республіки, Литовської Республіки, Естонської Республіки про особливості застосування окремих норм Угоди про міжнародне залізничне вантажне сповіщення, діє з 1 жовтня 1997 р.*

4. *Угода про міжнародне пасажирське сповіщення (УМПС) діє з 1 листопада 1951 р. (нова редакція з 6 січня 1998 р.), та є*

чинною для України. Угода встановлює пряме міжнародне залізничне та змішане залізнично-морське сповіщення для перевезень пасажирів, багажу та товаровантажу між країнами – учасницями цієї Угоди та покладає обов’язок на залізниці, які беруть участь у ній, організовувати міжнародні пасажирські перевезення з комфортом та найбільш сприятливими умовами для останніх. Ряд положень цієї угоди є подібними з положеннями, що передбачені в Угоді про міжнародне залізничне вантажне сповіщення, зокрема положення, що стосуються заходів, які може прийняти залізниця у випадку відповідних вказівок урядових органів чи форс-мажору. Відповідно до її положень документом, що засвідчує право проїзду в міжнародному сповіщенні у межах УМПС, є пасажирський квиток. Останній повинен бути оформлений ручним або електронним засобом та містити перелік відомостей, що зазначений в Угоді. У сповіщенні між станціями окремих залізниць при наявності домовленості також можуть застосовуватися картонні квитки. Квитки не повинні мати змін, окрім тих, які допускаються даною Угодою. Квитки, які є зміненими у незаконному порядку, повинні розглядатися як незаконні.

Для перевезення організованих груп пасажирів може бути видана одна купонна книжка з бланковим квитком-купоном на групу у складі не менше 10 дорослих пасажирів. Кожному пасажирові, який є учасником такої групи, видається окремий контрольний купон, що є дійсним лише при наявності купонної книжки, що видана на групу. Купонна книжка може видаватися як для проїзду в одному напрямленні, так і для проїзду туди й назад. Для проїзду у спальних вагонах з місцями для лежання Угодою передбачена обов’язкова наявність, окрім квитка, плацкарту на зайняття відповідного місця; перелічено відомості, які вона повинна містити, врегульовано порядок її видачі та умови заміни. Положення угоди встановлюють умови придатності квитків, купонних книжок. У її змісті знайшли відображення умови проїзду дітей, провозу ручної кладі та тварин (встановлено перелік предметів, які заборонено до перевезення у вигляді ручної кладі), перевозу дипломатичної пошти, а також положення щодо відповідальності пасажирів за збитки, що спричинені залізниці. Розділ III Угоди повністю присвячено питанням, що пов’язані із

перевезенням. Ряд статей Угоди містить положення, що безпосередньо стосуються відповідальності залізниці тощо.

5. Угода між залізничними адміністраціями держав-учасниць СНД, Латвійської Республіки, Литовської Республіки, Естонської Республіки про особливості застосування окремих норм Угоди про міжнародне пасажирське сповіщення, 28 травня 1997 р.

Європейська угода про міжнародні магістральні залізничні лінії, 31 травня 1985 р., є чинною для України. Відповідно до положень цієї Угоди країни – Договірні сторони приймають пропонований план залізничної мережі «Міжнародна залізнична мережа «Е», опис якої наводиться в додатку I до цієї Угоди як координований план будівництва й обладнання залізничних ліній, що мають велике міжнародне значення, який вони мають намір виконувати в рамках своїх внутрішніх програм відповідно до свого законодавства.

7.2. Порядок транспортування вантажу транзитом через територію третіх країн у прямому залізничному сполученні

Україні належить істотна частина Європейської транспортної системи. Вона володіє найбільш розвиненою системою залізниць континенту. Через Україну проходять найкоротші шляхи та міжнародні транспортні коридори із Західної Європи та Закавказзя, Середньої Азії, Ірану, Афганістану, Китаю, Монголії, Японії в порти Чорного моря, країни Близького Сходу. Залізниці України мають 22 стикових пункти з Росією, Білорусією, Молдовою, Польщею, Словаччиною, Угорщиною та Румунією (табл. 7.3).

На прикордонних станціях залізниці самостійно виконують ряд специфічних операцій з вантажами і вагонами: перевірку якості вантажу, його митний огляд, санітарні, карантинні, фітопатологічні та інші формальності, перевантаження вантажів у вагони іншої ширини колії і передачу вантажів залізницям сусідньої країни. Як правило, перевантаження здійснюється на прикордонній станції сторони, яка приймає вантаж. Оформлення передачі вантажів також відбувається на вхідній прикордонній станції сторони, яка приймає. Датою передачі вважається дата, що вказана

у календарному штемпелі, накладеному на перевізних та передавальних документах стороною, яка приймає вантаж. Незалежно від обсягів роботи перевантажувальної станції потужність її споруд і пристроїв повинна відповідати технологічним нормам. При цьому потрібно забезпечити кількісне і якісне збереження вантажів, простої вагонного парку для здійснення експортно-імпортних перевезень. Успішне розв'язання цих проблем значною мірою залежить від технології робіт на перевантажувальних станціях. Для виконання необхідних операцій можуть пристосовуватися залізничні вузли, сортувальні, дільничні, проміжні станції або групи різних станцій, зосереджених у перевантажувальному районі.

Таблиця 7.3

Стикові залізничні станції України з сусідніми державами

Країни, з якими Україна має спільний кордон	Стикові станції
<i>Україна – Росія</i>	Квашино – Успенська; Красна Могила – Гукове; Тополі – Валуйки; Козача Лопань – Красний Хутор; Волфине – Глушкове; Зернове – Суземка
<i>Україна – Білорусія</i>	Хоробичі – Терехівка; Горностаївка – Терехівка; Бережесь – Словечно; Удрицьк – Горинь; Заболоття – Малорито
<i>Україна – Польща</i>	Ягодин – Дорохуст, Ізов – Хребешов; Рава-Руська – Гребена; Мостиська – Медика
<i>Україна – Словаччина</i>	Чоп – Чіерна над Тисою
<i>Україна – Угорщина</i>	Чоп – Захонь; Батєва – Єперешке; Дякове – Халмеу
<i>Україна – Румунія</i>	Вадул Сирет – Дорнешті; Рені – Рені Галац
<i>Україна – Молдова</i>	Кучурган – Новосавицька, Могилів-Подільський

Митне оформлення і контроль вантажів прикордонними митними органами проводиться відповідно до чинного митного законодавства і в строки, встановлені технологічним процесом роботи станції.

1. При ввезенні вантажів. Після прибуття потяга і отримання від сусідньої країни поїзної передатної відомості на потяг, який прибуває в повному складі, працівник контори передачі повідомляє митні органи про прибуття вантажу із закордону. Повідомлення здійснюється у формі подання в митний орган перевізних і супроводжувальних документів, а також передатної відомості в двох екземплярах, на яких у вільному правому куті працівником митниці проставляється відмітка: «Документи прийняті митницею ____ год. ____ хв (підпис відповідального працівника митного органу і станції). Документи повертаються станції ____ год. ____ хв (підпис відповідального митного органу і станції)». Один екземпляр відомості залишається в митному органі, інший додається до передатної відомості.

У випадку прийняття рішення про пропуск вантажу митний орган проставляє в перевізних документах штамп «Під митним контролем», складає провізну відомість, із якої один екземпляр прикріплюється до перевізних документів і прямує до станції призначення.

2. При вивозі вантажів. Після прибуття вантажу на станцію передачі працівники станції передають митному органу вантажну декларацію, два екземпляри передатної відомості, а також перевізні і супроводжувальні документи на вивізний вантаж.

Після прийняття рішення митними органами про пропуск вантажу через кордон на обох екземплярах передатної відомості проставляється відмітка «Випуск дозволяється», яка завіряється власною номерною печаткою інспектора митниці.

Після прийняття рішення працівниками митниці про випуск вантажу за кордон перевізні документи повертаються працівникам станції разом з екземпляром передатної відомості.

3. При транзиті вантажів. Повідомлення митних органів про надходження транзитних вантажів на вхідну передавальну станцію проводиться в порядку, встановленому для ввізних вантажів.

Погрантек із отриманих на потяг документів відбирає ті, що стосуються транзитних перевезень, і передає їх митним брокерам, які оформляють у встановленому порядку вантажну митну декларацію (ВМД) і подають її разом з документами митним органам для виконання митного контролю під підпис у спеціально виділеному для цього журналі.

Після закінчення митного оформлення митний брокер одержує від працівника митниці під підпис у журналі всі необхідні документи (перевізні документи, ВМД, провізну відомість, супроводжувальні документи та ін.). Вказані документи передаються в контору передачі.

Працівники станції здійснюють допомогу митним та іншим контролюючим органам у проведенні огляду і перевірки вантажу. Якщо у контролюючого органу є підстава для огляду вантажу на предмет порушення законодавства України, на передавальній станції може проводитися перевірка або огляд вантажу в будь-який час доби і незалежно від місця раніше проведеного контролю. Відкриття на станції вагонів, контейнерів, автомашин, тракторів та інших самохідних машин для проведення прикордонного, митного, санітарного, фітопатологічного та інших видів контролю і перевірок оформляється працівником станції актом відкриття за формою.

Акт відкриття повинен бути підписаний працівниками станції передачі, на якій проводилось відкриття, представником прикордонних або інших органів (залежно від того, хто проводив відкриття) і бути завірений календарним штемпелем станції. Відомості про зняття старих і накладання нових пломб вписуються у відповідні графи акта.

Виправлені пломби митних органів або залізниці, накладені з метою митного, прикордонного або іншого виду контролю та інших видів перевірок, прирівнюються до пломб відправника або станції відправлення.

7.3. Документальне оформлення залізничних перевезень

Базовим документом, який визначає параметри транспортної послуги на залізничному транспорті, є договір перевезення, укладений із залізницею. Крім нього, оформлюється залізнична накладна. Вона є технічним документом, який містить конкретні вимоги щодо транспортування, зберігання та передання товару відправником перевізникові, а потім перевізником – замовникові. Оформлюються й інші товаросупроводжувальні документи.

Основним перевізним документом при залізничному перевезенні є транспортна залізнична накладна, яка супроводжує вантаж до станції призначення і передається вантажоодержувачеві разом з вантажем. У накладній вказуються відомості про:

- 1) відправника і одержувача;
- 2) швидкість перевезення;
- 3) найменування вантажу;
- 4) кількість місць і масу вантажу;
- 5) оголошену цінність вантажу;
- 6) час приймання його до перевезення та ін.

Крім накладної, заповнюються інші передбачені документи:

- дорожня відомість на перевезення вантажу;
- корінець дорожньої відомості на перевезення;
- квитанція про прийняття вантажу до перевезення;
- при перевезеннях вантажів з обмеженими термінами зберігання додатково повинні бути виписані сертифікати, посвідчення якості товарів, ветеринарні посвідчення.

У транспортній залізничній накладній залізниця зобов'язана проставити календарний штемпель, що підтверджує факт прийняття вантажу для перевезення. Квитанція про прийняття вантажу до перевезення видається вантажоодержувачеві під розписку у відповідній графі корінця дорожньої відомості.

Транспортна залізнична накладна і квитанція про прийняття вантажу, які видаються вантажовідправникові, підтверджують укладення договору перевезення вантажу, за яким залізниця зобов'язується вчасно і в цілісності доставити вантаж на залізничну станцію призначення з дотриманням умов його перевезення і

видати вантаж вантажоодержувачеві, а вантажовідправник – оплатити це перевезення.

Залізнична накладна міжнародного сполучення і її дублікат є транспортними документами при міжнародних залізничних вантажних перевезеннях. Накладна є документальним оформленням договору перевезення між вантажовідправником і адміністрацією залізниці.

У практиці міжнародної торгівлі широко застосовується форма накладної, розроблена Міжнародною конвенцією МВК (Міжнародна вантажна конвенція, з 1984 р. іменована КОТІФ – Конвенція з міжнародних вантажних перевезень), а також Угодою про міжнародне вантажне сполучення (УМВС).

Основний зміст накладної:

- назва станції призначення та прикордонних станцій;
- найменування вантажу;
- оплата за перевезення;
- оголошена цінність вантажу.

Текст залізничної накладної друкується на стандартних бланках зазвичай на двох мовах. Вона виписується вантажовідправником або його експедитором на ім'я вантажоодержувача, скріплюється перевізником, який ставить штампель на накладній дубліката. Останній залишається у вантажовідправника.

Накладна супроводжує вантаж. До кожної накладної додається товаросупровідна документація:

- 1) відвантажувальна специфікація;
- 2) сертифікат про якість;
- 3) пакувальний лист і т. д.

Дублікат залізничної накладної входить у комплект документів для отримання платежу з акредитиву або в інкасовій формі.

На підтвердження факту прийняття вантажу до перевезення відправнику вручається вантажна квитанція (квитанція у прийомі вантажу до перевезення), яка разом з рахунком на оплату товарів відправляється одержувачеві товару.

Основним документом, на підставі якого можуть пред'являтися претензії щодо заподіяних залізницею матеріальних збитків,

є **комерційний акт**. В окремих випадках заповнюються також акт загальної форми і технічний акт (табл 7.4).

Таблиця 7.4

Порядок оформлення документів за претензіями щодо заподіяних залізницею матеріальних збитків

	Види документів		
	Комерційний акт	Акт загальної форми	Акт про технічний стан вагона
Випадки, у яких складається документ	• фактичні назва, маса, кількість місць не відповідають даним супровідних документів; • вантаж зіпсований або пошкоджений, зокрема внаслідок порушення правил, умов і термінів перевезення; • вантаж прибув без документів або документи прибули без вантажу; • залізниця повертає викрадений вантаж	• немає супровідних документів; • немає пломб; • зміст відтисків пломб не відповідає даним супровідних документів	• вагон або контейнер пошкоджений; • вантаж зіпсований через несправність вагона або контейнера; • виявлене витікання у вагоні, контейнері

Комерційні акти, оформлені на спеціальних бланках у 3 примірниках, підписуються начальником станції, завідувачем вантажного двору, особою, що проводила зважування вантажу, вантажоодержувачем. 1-й примірник комерційного акта передається у відповідну службу залізниці, 2-й – видається вантажоодержувачу, 3-й примірник зберігається у справах станції.

При виявленні порушень представник одержувача зобов'язаний вимагати оформлення і видання йому комерційного акта. Якщо залізниця відмовляється від складання комерційного акта, то вантажоодержувач протягом 24 годин повинен подати заяву-скаргу на ім'я начальника відділку або начальника Управління залізниці через начальника станції, а приймання вантажу проводити з участю представника незацікавленої організації, громадськості або транспортної міліції. При встановленні розбіжностей у кількості (якості) заповнюється відповідний акт про встановлення розбіжностей у кількості (якості) при прийманні

товарів. Відповідь на заяву-скаргу про відмову у складанні комерційного акта начальник відділку залізниці зобов'язаний дати протягом 3 діб (по товарах з обмеженими термінами зберігання – протягом 24 годин).

Крім претензій за нестачу чи пошкодження вантажів при перевезенні, замовники можуть пред'являти до залізниці претензії за прострочення терміну доставки вантажів, за неподання вагонів або контейнерів, за перебір проїзних платежів тощо.

7.4. Провізні платежі та порядок їх нарахування. Міжнародні залізничні тарифи. Платежі за перевезення вантажу

Базові тарифи на міжнародні перевезення залізницею встановлюються у розрахунку тонна/кілометр, а конкретна ціна на цей вид послуги залежить від внутрішнього тарифу відповідної залізниці, причому такі тарифи інколи досить помітно різняться за своїми ставками.

Для організації торгівлі українських суб'єктів господарювання з партнерами на території ЄС слід враховувати численні спільні та узгоджувальні документи щодо організації залізничних перевезень, умов пакування товару, застосовуваної тари (зокрема контейнерів) (табл. 7.5).

Оплата перевезень вантажів залізницями визначається за регульованими або договірними тарифами залежно від кількості вантажів, виду відправлення, відстані та швидкості перевезення, виду використовуваного вагона та його належності (вагони Укрзалізниці чи орендовані або приватні вагони).

Крім тарифних ставок, застосовуються також тарифні збори:

- за зберігання товарів на складах;
- за зважування вантажу;
- за подачу вагонів на під'їзні колії;
- за дезінфекцію;
- за супровід вантажів тощо.

Статутом залізниць України передбачено матеріальну відповідальність залізниці за недотримання термінів доставки вантажів.

Міжнародні залізничні тарифи та порядок їх застосування

Сфера застосування тарифу	Порядок застосування тарифу
Міжнародний залізничний транзитний тариф (МТТ). Тариф 8100 діє з 1 січня 1997 р. (зі змінами та доповненнями станом на 1 січня 2018 р.)	
Тариф застосовується до відправок вантажів, які перевозяться залізницями-учасниками цього тарифу на умовах Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення (СМГС) та Єдиних правил до договору про міжнародні залізничні перевезення вантажів (СІМ) або іншого міжнародного транспортного права, якщо перевезення виконується: • між державами, залізниці яких є учасниками тарифу; • між державами, залізниці яких, з одного боку, є учасниками тарифу і державами, залізниці яких не є учасниками тарифу і ЄТТ – з іншого; • тариф застосовується в перевезеннях вантажів через припортові станції залізниць-учасниць тарифу; • тариф застосовується тільки при перевезеннях вантажів у транзитних напрямках через прикордонні та припортові станції, станції перевідправки вантажів на/з автомобільний, авіаційний, водний і трубопровідний транспорт у транзитних напрямках, вказаних у тарифі. Учасниками тарифу є: – Білоруська залізниця (БЧ); – Болгарські залізниці (БДЖ); – Литовські залізниці (ЛГ); – Монгольські залізниці (МТЗ); – Польські залізниці (ПКП); – Російські залізниці (РЖД); – Українські залізниці (УЗ); – Залізниці Словачької Республіки (ЖСР); – Чеські залізниці (ЧД)	Тарифною валютою прийнятий швейцарський франк. Стягнення з вантажовідправника, вантажоодержувача платежів за перевезення або додаткових зборів, передбачених тарифом у швейцарських франках, проводиться порядком, встановленим у цій державі. Основою для нарахування тарифу (плати за перевезення) є: 1. Найменування вантажу. 2. Тарифна транзитна відстань. 3. Вид відправки. 4. Швидкість перевезення. 5. Маса відправки. 6. Категорія контейнера

Сфера застосування тарифу	Порядок застосування тарифу
Єдиний транзитний тариф (ЄТТ) діє з 1 липня 1991 р. (зі змінами та доповненнями станом на 1 січня 2018 р.)	
Тариф застосовується до відправлення вантажів, що перевозяться транзитом по залізницях Азербайджанської Республіки, Республіки Білорусь, Соціалістичної Республіки В'єтнам, Грузії, Республіки Казахстан, Китайської Народної Республіки, Корейської Народно-Демократичної Республіки, Киргизької Республіки, Латвійської Республіки, Республіки Молдова, Монголії, Російської Федерації, Республіки Таджикистан, Республіки Узбекистан, України, Естонської Республіки на умовах Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення (СМГС), якщо перевозка вантажів здійснюється через прикордонні, припортові станції, станції перевідправки вантажів на/з автомобільний, авіаційний, водний і трубопровідний транспорт у транзитних напрямках, зазначених у тарифі: а) між країнами, в яких застосовується даний тариф; б) між країнами, в яких застосовується даний тариф, з одного боку, і країнами, в яких не застосовується даний тариф – з іншого	Розрахункові таблиці ЄТТ мають свої особливості. Розрахунки за перевезення вантажів транзитом залізницями-учасницями ЄТТ виконані тільки для малої швидкості. Вантажі поділені на класи 1, 2, 3. Є також три пояси згідно з відстанню: з 5 по 1 149 км – пояси по 10 км з 1 150 по 6 049 км – пояси по 100 км з 6 050 і більше – пояси 200 км
Словацько-польсько-українсько-румунський вантажний тариф для перевезень вагонних відправок по колії 1 435 мм (СУР) діє з 01.05.2000 (з усіма змінами і доповненнями на 01.01.2018)	
Тариф застосовується для перевезень вантажів між Словацькою Республікою, Румунією транзитом через Україну на ділянці залізничної лінії з шириною колії 1435 мм Чієрна над Тіссоу / Чоп – Дякове / Халмеу на основі нормативно-правової бази Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (COTIF 1999), на підставі домовленості керівників залізничного товариства АТ (ЗССК КАРГО), Державної адміністрації залізничного транспорту України (УЗ)	Тарифною валютою в цьому тарифі є європейська валютна одиниця (EUR). Провізна плата і додаткові збори обчислюються окремо за кожний вагон. В основу обчислення плати за перевезення вантажів приймається: • вид відправки; • назва вантажу; • маса відправки;

Сфера застосування тарифу	Порядок застосування тарифу
і Національного товариства залізничних вантажних перевезень Румунії (ЧФР Марфа). Для здійснення перевезень вагонних відправок по колії 1435 мм у напрямку Північ – Південь – Північ (АТ ПКП Карго – Залізничне товариство АТ (ЗССК КАРГО – УЗ – ЧФР Марфа) до Тарифу приєднано Акціонерне товариство ПКП Карго. Тариф не застосовується при: а) перевезенні відправок, що перевозяться транзитом через Польщу, крім відправлень, які прямують через польські морські припортові станції, зазначені у тарифі; б) перевезенні транзитних відправлень через Румунію; з) перевезенні відправлень, що перевозяться між Словаччиною і Польщею; д) перевезенні відправлень, для яких відправник вказав у накладній маршрут, який не приведений у цьому тарифі, або вказав у накладній застосування іншого тарифу; е) перевезенні вантажу, перевезення якого заборонено хоча б на одній із залізниць, що беруть участь; г) перевезенні частини відправок або на ділянці шляху проходження; h) комбінованих перевезеннях; і) переоформленні відправки; j) перевезенні небіжчиків; к) перевезенні тварин; l) перевезенні військових відправок; т) проїзді провідників; п) перевезенні вагонів для провідників; о) відправці, що складаються з вантажів різних найменувань, допущених до спільного перевезення	• використовуваний вагон; • тарифна відстань

Сфера застосування тарифу	Порядок застосування тарифу
Словацько-Український вантажний тариф для перевезення вантажів у вагонах (СУТ) Діє з 1 січня 2000 р. (зі змінами та доповненнями на 01.01.2017)	
Тариф застосовується для перевезень вантажів по накладній СМГС між станціями Словацької Республіки та України. Тариф не застосовується: а) при перевезенні транзитних вантажів через Словацьку Республіку і Україну; б) для вантажів, перевезення яких заборонено хоча б на одній із залізниць, що беруть участь; в) для перевезення небезпечних вантажів, зазначених у додатку 2 до СМГС, крім вантажів, які перевозяться з перестановкою по станції Матевці (ЗССК КАРГО) і Ужгород (УЗ), зазначених у додатку 1; г) при перевезенні вантажів, навантаження або перевезення яких вимагає дотримання особливих умов з огляду на їх габарит, масу хоча б на одній із залізниць, що беруть участь, крім вантажів, узгоджених до перевезення з перестановкою по станції Матевці (ЗССК КАРГО) з використанням вагонів зчеплення; д) для комбінованих перевезень; е) при перевезенні вантажів у рефрижераторних вагонах і в рефрижераторних секціях з машинним охолодженням; ж) при перевезенні небіжчиків; з) при перевезенні на частину шляху проходження; і) під час перевезення у вагонах-транспортних; к) при перевезенні великою швидкістю; л) при перевезенні порожніх приватних піддонів; м) при перевезенні виставкових та ярмаркових вантажів; н) для відправок, що перевозяться через словацькі річкові припортові станції Братислава Паленіско і Комарно Дунай	Тарифною валютою в цьому тарифі є: Залізничне товариство АТ ЗССК КАРГО – Європейська валютна одиниця (ЕУР), УЗ – гривня (грн). В основу обчислення плати за перевезення приймається: відправка (вантаж, занурений у вагон, завантажений або порожній контейнер); • назва вантажу; • маса відправки; • тип використовуваного вагона; • приналежність вагона (вагон, що належить перевізнику або вагон, що не належить перевізнику); • тарифна відстань; • категорії великотоннажних контейнерів

За несвоєчасну доставку вантажів і порожніх вагонів, що належать підприємствам, організаціям, установам, громадам-суб'єктам підприємницької діяльності або орендованих ними, залізниця сплачує одержувачу штраф (якщо не доведе, що прострочення сталося не з її вини) у розмірі:

10 % проїзної плати — за прострочення на 2 доби;

20 % проїзної плати — за прострочення на 3 доби;

30 % проїзної плати — за прострочення на 4 і більше діб.

Зазначений штраф не сплачується, якщо вантаж не було вивезено одержувачем зі станції впродовж доби після одержання повідомлення про прибуття вантажу або якщо в цей самий термін одержувач не розкредитує перевізні документи на вантаж, що прибув.

Вантажі, що прибули, зберігаються на станції безкоштовно протягом доби. Цей термін обчислюється з 24-ї години дати вивантаження вантажу (контейнера) засобами залізниці або з 24-ї години дати подачі вагонів під вивантаження засобами одержувача. Одержувач зобов'язаний за цей час прийняти й вивезти зі станції вантаж, що надійшов на його адресу. За зберігання вантажу на станції понад зазначений термін справляється плата, встановлена тарифами.

Питання для самоконтролю

1. Назвіть основні переваги та недоліки залізничного транспорту.

2. Наведіть класифікацію залізничних перевезень.

3. Які операції включає технологічний процес перевезення вантажів залізницею?

4. Яким нормативним документом регулюються перевезення вантажів залізничним транспортом в Україні? Дайте характеристику норм цього документа.

5. Дайте характеристику норм міжнародних договорів (конвенцій), регулюючих міжнародні залізничні перевезення.

6. Назвіть стикові залізничні станції України із сусідніми державами. Наведіть порядок роботи стикових станцій.

7. Охарактеризуйте порядок митного оформлення і контролю вантажів прикордонними митними органами на залізничних станціях.

8. Охарактеризуйте порядок митного оформлення і контролю при транзитних залізничних вантажних перевезеннях.

9. Дайте характеристику транспортній залізничній накладній.

10. Які відомості вказуються у транспортній залізничній накладній?

11. Які інші документи, крім накладної, заповнюються при документальному оформленні залізничних перевезень?

12. Дайте характеристику залізничній накладній міжнародного сполучення та його основного змісту.

13. Що належить до основних документів, на підставі яких можуть пред'являтися претензії щодо заподіяних залізницею матеріальних збитків?

14. Наведіть основні міжнародні залізничні тарифи та порядок їх застосування.

15. Наведіть основні платежі за перевезення вантажу.

РОЗДІЛ 8

ОРГАНІЗАЦІЯ МІЖНАРОДНИХ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

8.1. Транспортні умови автомобільної доставки вантажів.

8.2. Правові основи автомобільних вантажних і пасажирських перевезень.

8.3. Класифікація вантажних перевезень і вантажів. Перевізні і взаємопов'язана документація вантажних і пасажирських перевезень.

8.4. Принципи побудови системи МДП. Книжка МДП (карнет TIR). Схема функціонування системи МДП. Накладна CMR.

Ключові поняття: міжнародні автомобільні перевезення, специфічні експлуатаційні і технологічні вимоги, вантажна накладна, книжка МДП (TIR CARNET), накладна CMR.

8.1. Транспортні умови автомобільної доставки вантажів

Міжнародне перевезення автомобільними транспортними засобами є одним із найрентабельніших та ефективних переміщень вантажів і пасажирів у близькому сполученні порівняно з використанням інших (залізничних, морських, річкових, повітряних) засобів транспорту.

Важливу роль у розвитку міжнародних автомобільних перевезень відіграють такі міжнародні організації:

- Міжнародна організація із запобігання дорожнім пригодам (фр. – La Prevention routiere international (PRI) (заснована у 1901 р.);

- Постійна міжнародна асоціація дорожніх конгресів (англ. – Permanent International Association of Road Congresses (PIARC) (заснована у 1909 р.);

- Міжнародна дорожня асоціація (англ. – International Road Federation (IRF)) (заснована у 1948 р.);

– Міжнародний союз автомобільного транспорту (англ. – The International Road and Transport Union (IRU) (заснований у 1948 р.);

– Міжнародна організація з перевезення швидкопсувних продуктів в умовах температур, які контролюються (ТРАН-СФРІГОРУТ/Європа) (англ. – Transfrigoroute Europe) (заснована у 1955 р.);

– Міжнародний союз водіїв вантажівок дальнього слідування і відповідних транспортних засобів (International Union of Drivers of Long-Distance Lorries and Similar Vehicles (IUDLL) (заснований у 1957 р.).

Міжнародні автомобільні перевезення – перевезення вантажів та пасажирів автомобільним транспортом між двома та більше державами, що здійснюється на умовах, визначених міжнародними договорами (дво- та багатосторонніми).

Для перевезень торговельних вантажів на короткі відстані найчастіше використовується вантажний автомобільний транспорт, який забезпечує перевезення товарів від станцій залізниць, зі складів виробничих і сільськогосподарських підприємств на склади оптових підприємств і з цих складів в об'єкти роздрібної та дрібно-роздрібної торговельної мережі, для переміщення товарів між магазинами і для виїзної торгівлі.

У сучасних умовах багато підприємств торгівлі володіють власними засобами автомобільного транспорту і виконують ним перевезення торговельних вантажів. Разом з тим часто для цих перевезень використовується транспорт спеціалізованих автотранспортних підприємств, які належать до категорії транспорту загального користування.

Підприємства торгівлі висувають вимоги до рухомого складу автомобільного транспорту. Зокрема, автотранспорт для перевезень товарів народного споживання повинен:

– бути спеціалізованим, тобто: а) відповідати оптимальним умовам перевезень конкретних груп та найменувань товарів; б) забезпечувати механізацію вантажно-розвантажувальних робіт при виконанні транспортно-експедиційних операцій;

– відповідати вимогам розвитку перспективних транспортних систем, зокрема контейнерної транспортної системи;

– бути високоманевровим, мати широкий діапазон вантажопідйомності;

– мати високу прохідність для доставки товарів в умовах торгівлі в сільській місцевості;

– передбачати можливість збільшення габаритів кузова та пристосованість їх для багатоярусного укладання товарів з метою ефективного використання вантажопідйомності транспортних засобів.

Ці підприємства виконують централізовані перевезення вантажів, забезпечують транспортно-експедиційне обслуговування вантажовідправників і вантажоодержувачів, здійснюють прямі, змішані залізнично-автомобільні та водно-автомобільні перевезення вантажів.

Для перевезень торговельних вантажів підприємствами транспорту загального користування необхідно дотримуватись заведеного порядку їх планування та організації, який базується на укладанні між перевізниками та замовниками (вантажовідправниками або вантажоодержувачами) договорів про перевезення вантажів автомобільним транспортом. Ці договори є основною формою організаційно-правових документів з планування та організації перевезень.

Автомобільним транспортом здійснюються перевезення, які класифікуються за:

Таблиця 8.1

**Класифікація видів перевезень
автомобільним транспортом**

Класифікаційна ознака	Види перевезень автомобільним транспортом
<i>за належністю транспорту</i>	• транспорт загального користування; • відомчий транспорт; • власний транспорт підприємницьких організацій та формувань
<i>за відстанню перевезень</i>	• приміські; • міжміські; • міжнародні
<i>за способами організації і виконання перевезень</i>	• централізовані; • децентралізовані; • прямі;

Класифікаційна ознака	Види перевезень автомобільним транспортом
	• змішані; • комбіновані; • контейнерні; • пакетні
<i>за тривалістю перевезення</i>	• постійні; • сезонні; • тимчасові
<i>за видами вантажів</i>	за видами продукції або видами тари
<i>за розмірами партій вантажів</i>	• масові; • партійні; • дрібно-партійні

Основними етапами технологічного процесу перевезення вантажів автомобільним транспортом є:

- приймання вантажу до перевезення;
- маркування і пломбування вантажу;
- завантаження автомобіля;
- оформлення документації;
- здійснення процесу перевезення і доставки вантажу одержувачеві;
- розвантаження автомобіля;
- приймання вантажу одержувачем;
- проведення розрахунків за перевезення вантажу.

Для забезпечення збереження вантажу та раціонального використання вантажопідйомності транспортного засобу і об'єму його кузова вантажовідправник зобов'язаний до прибуття автомобіля під завантаження підготувати вантаж до перевезення. З цією метою вантажі укладаються в справну транспортну тару, визначену стандартами, ТУ, договором тощо, а на кожне вантажне місце наноситься маркування. У разі неправильного укладання та упакування товарів або ж при використанні тари, яка не відповідає фізико-хімічним властивостям товарів, майнова відповідальність за пошкодження чи втрату товару покладається на вантажовідправника. У разі, коли передбачається перевезення одним автомобілем товарів для кількох вантажоодержувачів, вантажі мають бути відповідно згруповані.

Час прибуття автомобіля під завантаження відраховується з моменту подання водієм подорожнього листа в пункті завантаження, а час прибуття автомобіля під розвантаження – з моменту подання ним товарно-транспортної накладної в пункті розвантаження. На виконання завантажувальних і розвантажувальних робіт виділяється час, який визначається за основними нормами часу простою автомобіля під завантаженням і розвантаженням, установленими залежно від маси вантажу і типу кузова автомобіля. При виконанні цих операцій традиційно дотримуються практики, відповідно до якої завантаження вантажів у кузов автомобіля, їх закріплення, накривання та ув'язування виконуються вантажовідправником, а вивантаження вантажів з кузова автомобіля, знімання кріплень та покриттів – вантажоодержувачем; до обов'язків водія входить перевірка відповідності укладання і закріплення вантажу в кузові автомобіля вимогам безпеки руху і забезпечення збереження транспортного засобу. У разі виявлення недоліків щодо укладання чи закріплення вантажу, які загрожують збереженню вантажу, водій повинен повідомити вантажовідправника з метою ліквідації виявлених відхилень (порушень).

Завантаження автомобіля має здійснюватися до повного використання об'єму його кузова, але при цьому забороняється перевищувати вантажопідйомність автомобіля. У разі перевезень легковагових вантажів вантажовідправник може (і повинен) використовувати можливості для підвищення рівня використання автомобіля (наприклад за рахунок нарощування його бортів).

Важливою умовою підготовки вантажів до перевезення є визначення їх кількості, насамперед маси. Визначення маси вантажу проводиться засобами вантажовідправника спільно з представником автотранспортного підприємства. У разі перевезень вантажів у критих автомобілях (з кузовом типу «фургон») і причепах, контейнерах, цистернах, опломбованих вантажовідправником, масу вантажу визначає він сам.

Завантаження (а також розвантаження) вважається закінченим після вручення водієві оформлених товарно-транспортних накладних.

У пункті призначення вантажі повинні здаватися вантажоодержувачеві за масою і кількістю місць у тому самому порядку, в якому вони приймалися від вантажоодержувача. Вантаж у

пункті призначення має видаватися тільки тому представникові вантажоодержувача, який указаний у товарно-транспортній накладній. У разі прибуття вантажів у справних автомобілях, причепах, контейнерах, цистернах з непошкодженими пломбами відправника вони видаються без перевірки маси, якісного стану вантажу і кількості вантажних місць. Також може здаватися без перевірки маси навальний або насипний вантаж, що прибув в пункт призначення без ознак нестачі, але це можливе лише в разі відсутності у вантажоодержувача автомобільної ваги. У разі перевезення тарно-упакованих і поштучних вантажів їх видають на основі перевірки за участі представника автотранспортного підприємства маси і стану вантажу тільки кожного пошкодженого місця. Для цього пошкоджені місця розкривають і перевіряють вантаж за товарно-транспортними накладними.

Перевірку маси, кількості місць і якісного стану вантажу за участі представника автотранспортного підприємства обов'язково потрібно проводити в пункті призначення в разі:

- прибуття вантажу в несправному кузові транспортного засобу або в справному кузові, але з пошкодженими пломбами чи з пломбами іншої вантажної станції;
- прибуття вантажів з обмеженими термінами зберігання з порушенням термінів доставки цього вантажу або встановленого транспортного режиму під час транспортування;
- прибуття вантажу, який завантажувався автотранспортним підприємством;
- видавання вантажу зі складу транспортного підприємства.

За підсумками приймання вантажів у разі виявлення нестачі, псування або пошкодження вантажу оформляється відповідний акт (підрозд. 8.3), про що робиться запис у товарно-транспортній накладній. Якщо ж відхилень від товарно-супровідних документів не виявлено, то факт отримання вантажу підтверджується підписом матеріально відповідальної особи і печаткою (штампом) вантажоодержувача в 3 примірниках товарно-транспортної накладної, два з яких повертаються водієві (експедиторові).

Розвантаження автомобіля, як правило, проводиться силами і засобами вантажоодержувача. Після вивантаження товару вантажоодержувач повинен очистити кузов автомобіля, а після перевезення вантажів з обмеженими термінами зберігання, сирих

тваринних продуктів, тварин, птиці – промити (пропарити, продезінфікувати) кузов або ж оплатити ці роботи в разі здійснення їх підприємством транспорту.

При організації перевезень необхідно правильно визначати потрібну кількість автомобілів для доставки окремих вантажів з метою ефективного використання парку автомобілів.

Потреба в автомобілях для перевезення окремих вантажів визначається за формулою:

$$A_{\text{заг}} = \frac{Q_{\text{заг}}}{Q_{\text{а}}} , \quad (8.1)$$

де $A_{\text{заг}}$ – загальна кількість автомобілів; $Q_{\text{заг}}$ – загальна кількість вантажу, що підлягає перевезенню; $Q_{\text{а}}$ – добова продуктивність автомобіля, яка розраховується за формулою (8.2) у разі перевезень за лінійними маршрутами і за формулою (8.3) – за кільцевими маршрутами.

$$Q_{\text{а}} = \frac{T_{\text{рм}} \times 60 \times V_{\text{н}} \times K_{\text{в.н.в.}}}{\frac{2 \times L \times 60}{V} + T_{\text{н.р}}} , \quad (8.2)$$

$$Q_{\text{а}} = \frac{(T_{\text{рм}} - \Delta T_{\text{рз}}) \times 60 \times V_{\text{н}} \times K_{\text{в.н.в.}}}{\frac{S \times 60}{V} + T_{\text{н.р}} + T_{\text{з}} \times (K_{\text{з}} - 1)} , \quad (8.3)$$

де L – відстань від вантажовідправника до вантажоодержувача, км; S – загальна довжина одного маршруту (відстань перевезення), км; V – середня швидкість руху автомобіля на маршруті, км/год; $T_{\text{з}}$ – час на заїзд у проміжні пункти, хв; $K_{\text{з}}$ – загальна кількість заїздів автомобіля за один рейс; $T_{\text{н.р}}$ – час простою автомобіля під навантаженням і розвантажуванням, хв; $T_{\text{рм}}$ – плановий час роботи автомобіля («перебування в наряді»), год; $\Delta T_{\text{рз}}$ – різниця між часом роботи вантажоодержувачів і часом, протягом якого завозяться товари, год; $V_{\text{н}}$ – нормативна вантажопідйомність автомобіля, тонн; $K_{\text{в.н.в.}}$ – коефіцієнт статичного використання номінальної вантажопідйомності автомобіля, од.

Оплата перевезень вантажів автомобільним транспортом проводиться відповідно до укладеного договору на перевезення вантажів. Рахунок за виконані перевезення виписується на підставі належно оформлених подорожніх листів разом з товарно-транспортними накладними, а при користуванні автомобілями,

робота яких оплачується виходячи з часу роботи автомобіля у замовника – тільки подорожніх листів.

Для характеристики ефективності використання автотранспорту заведено визначати:

- показники, які характеризують рівень використання рухомого складу вантажного автотранспорту (коефіцієнти технічної готовності, випуску і використання рухомого складу, коефіцієнти статичного і динамічного використання вантажопідйомності автомобіля, коефіцієнт використання пробігу, середня відстань поїздки з вантажем і середня відстань перевезення, час простою під завантаженням-розвантаженням, час у наряді, технічна та експлуатаційна швидкість);

- результативні показники роботи рухомого складу (кількість поїздок, загальна відстань перевезень і пробіг з вантажем, обсяг перевезень і транспортна робота).

8.2. Правові основи автомобільних вантажних і пасажирських перевезень

Особливостями правового регулювання міжнародних автомобільних перевезень є основні питання автомобільних перевезень: вимоги перевізної документації, застосування книжки МДП при перевезенні, порядок приймання вантажу, перевезення та видача його в пункті призначення, відповідальності перевізника, визначення процедури пред'явлення перевізником претензій і позовів у міжнародних угодах (транспортних конвенціях), які містять уніфіковані норми; створення особливої системи урядових та неурядових міжнародних автотранспортних організацій.

Головними нормативними документами, що регламентують умови виконання міжнародних автомобільних перевезень, є двосторонні міжурядові договори. Зокрема, Урядом України за поданням Міністерства транспорту України укладено міжурядові договори про міжнародне автомобільне сполучення з державами – членами ЄС. Базою для розроблення зазначених договорів були міжнародні Конвенції та Угоди, підготовлені у рамках Комітету з внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії ООН.

Правове регулювання міжнародних транспортних перевезень здійснюється на рівні: двосторонніх міжнародних угод; багатосторонніх конвенцій та угод; норм внутрішнього законодавства.

Загалом правове регулювання міжнародних автомобільних перевезень здійснюється міжнародними договорами про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу; міжнародними договорами про міжнародні автомобільні перевезення вантажів, окремих видів вантажів; митними конвенціями; двосторонніми міжурядовими угодами про автомобільне сполучення; угодами про організацію перевезення пасажирів і багажу.

Правове регулювання *міжнародних автомобільних перевезень пасажирів* і багажу відбувається на основі таких міжнародних договорів:

- Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів та багажу від 1 березня 1973 р.; Україна приєдналася у грудні 2004 р.;

- Угоди про міжнародні перевезення пасажирів автобусами нерегулярним сполученням (ASOR); прийнята в травні 1982 р. у Дубліні;

- Угоди про міжнародні нерегулярні перевезення пасажирів автобусами (Угода INTERBUS) від 30 червня 2001 р.; не є чинною для України.

Правове регулювання *міжнародних автомобільних перевезень вантажів* здійснюється такими міжнародними договорами:

- Конвенцією про дорожній рух 8 листопада 1968 р., прийнятій у Відні, Україна приєдналася 12 липня 1974 р.;

- Конвенцією про дорожні знаки та сигнали від 8 листопада 1968 р., прийнятій у Відні; набрання чинності для України від 6 червня 1978 р. та Європейською угодою, яка доповнює цю Конвенцію від 1 травня 1971 р., прийнятій в Женеві;

- Європейською угодою про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ) від 30 вересня 1957 р.; Україна приєдналася 2 березня 2000 р.;

- Конвенцією про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів від 19 травня 1956 р.; Україна приєдналася у 2006 р.;

– Європейською угодою про міжнародні автомагістралі, прийнятій 15 листопада 1975 р.; Україна приєдналася до Угоди 9 листопада 1982 р.;

– Митною конвенцією про перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП 1975 р.; набрала чинності для України 11 жовтня 1994 р.;

– Конвенцією про тимчасове ввезення від 26 червня 1990 р., прийнятій під егідою Ради митного співробітництва; Україна приєдналася 24 березня 2004 р., дата набуття чинності – 22 вересня 2004 р.;

– Митною конвенцією щодо контейнерів від 2 грудня 1972 р., прийнята під егідою Ради митного співробітництва та Протоколу до неї;

– Угодою про міжнародні перевезення швидкопсувних харчових продуктів і про спеціальні транспортні засоби, призначені для цих перевезень (УПШ) від 1 вересня 1970 р., Україна приєдналася 2 квітня 2007 р.;

– Угодою про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів від 20 березня 1958 р. (м. Женева), ратифікована Україною;

– Угодою про порядок транзиту через території держав-учасниць СНД від 4 червня 1999 р.; ратифікована Україною 22 лютого 2001 р. тощо.

– Європейською угодою щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР), від 27 лютого 2004 р.; ратифікована Україною у вересні 2005 р.

Укладаються двосторонні міжнародні міжурядові договори про міжнародне автомобільне сполучення між Україною та іншими державами. Зокрема, договори між Урядом України та урядами Латвії, Естонії, Білорусі, Литви, Молдови, Азербайджану, Вірменії, Узбекистану, Росії, Угорщини, Бельгії тощо. 18 травня 1992 р. у Варшаві було укладено Угоду між Урядом України і Урядом Республіки Польща про міжнародні автомобільні перевезення.

Основними нормативними документами, які регламентують перевезення вантажів автомобільним транспортом, є *Статут автомобільного транспорту* і *Правила перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні*.

З метою полегшення міжнародного дорожнього руху та підвищення рівня безпеки на дорогах шляхом прийняття однакових правил руху та дорожніх знаків і сигналів 8 листопада 1968 р. було прийнято дві Віденські конвенції: *Конвенція про дорожній рух*, з поправками від 3 березня 1993 р., та *Конвенція про дорожні знаки та сигнали*. Вони обидві є чинними для України. Крім них, основними документами, які регулюють автомобільні перевезення, вважаються:

1. *Європейська угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ)*, 30 березня 1957 р., діє для України на підставі Закону України «Про приєднання України до Європейської Угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів» (ДОПНВ) від 2 березня 2000 р. № 1511-III. У цій Угоді йдеться про «транспортні засоби» – автомобілі, тягачі з напівпричепами, причеми і напівпричеми, що відповідають визначенням, наведеним у статтях Конвенції про дорожній рух від 19 вересня 1949 року, за винятком транспортних засобів, що належать збройним силам однієї з договірних сторін або перебувають у підпорядкуванні цих збройних сил. У свою чергу, термін «небезпечні вантажі» означає речовини і предмети, що не допускаються до міжнародного дорожнього перевезення відповідно до положень додатків А і В або допускаються до неї з дотриманням визначених умов. Додатки до цієї Угоди є її невід’ємною частиною. Конвенція передбачає також можливість збереження кожної договірної сторони за собою права регламентувати або забороняти з причин, інших, ніж безпека в дорозі, ввезення на свою територію небезпечних вантажів.

2. *Конвенція про договір міжнародного перевезення вантажів по дорогах*, 19 травня 1956 р., зі змінами, внесеними Протоколом від 5 липня 1978 р. СРСР, приєдналася до Конвенції 1 серпня 1983 р., вона є чинною для України як правонаступниці СРСР. Ця Конвенція застосовується до будь-якого договору дорожнього перевезення вантажів за винагороду за допомогою транспортних засобів, коли місце навантаження та місце доставки вантажу, за-

значені у контракті, знаходяться на території двох різних країн, з яких хоча б одна повинна бути учасницею Конвенції. Остання не застосовується до перевезень, що відбуваються відповідно до міжнародних поштових конвенцій, до перевезень покійників, до перевезень обстановки та меблів при переїздах. Згідно з положеннями Конвенції договір перевезення встановлюється накладною. У її статтях врегульовано порядок складення накладної, її зміст, необхідні дії перевізника щодо перевірки відомості, зазначеної у накладній, та дії й документи, що повинен надати відправник перед навантаженням. Положення Конвенції в основному стосуються права та обов'язків сторін договору перевезення та їх відповідальності.

3. *Європейська угода про міжнародні автомагістралі*, 15 листопада 1975 р., є чинною для України на підставі Постанови уряду «Про приєднання Української РСР до Європейської угоди про міжнародні автомагістралі від 15 листопада 1975 року» від 9 листопада 1982 р. № 537. Країни – договірні сторони приймають план автодорожньої мережі, яка в Угоді отримала назву міжнародної мережі «Е», опис якої приведено у її додатку (І) як координований план будівництва та реконструкції доріг, що мають міжнародне значення, який вони мають намір виконувати у межах своїх національних програм. Міжнародна мережа «Е», відповідно до угоди, являє собою мережу основних доріг загальним прямуюванням північ-південь, захід-схід, вона включає також проміжні дороги, які розташовані між основними дорогами, а також з'єднувальні дороги. Дороги міжнародної мережі «Е» повинні ідентифікуватися та позначатися дорожнім знаком, опис якого наводиться у додатку III цієї Угоди.

4. *Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів та вантажу*, 1 березня 1973 р., є чинною для України. Ця Конвенція застосовується до будь-якого договору автомобільного перевезення пасажирів, а у відповідних випадках, їх багажу транспортними засобами, якщо у договорі зазначено, що перевезення здійснюється на території не менше ніж двох країн, та що пункт відправлення або пункт призначення, або вони обидва перебувають на території однієї з договірних країн.

Якщо автомобільне перевезення переривається та використовується інший вид транспорту, ця Конвенція застосовується

до тих частин перевезення, які здійснюються автомобільним транспортом, навіть якщо вони не є міжнародними відповідно до Конвенції, за умовою, що вони не є допоміжними відносно іншого виду транспорту. Якщо транспортний засіб сам по собі перевозиться на одній із ділянок шляху іншими видами транспорту, ця Конвенція застосовується у випадку спричинення шкоди та нанесення збитків у результаті пригоди, яка пов'язана із перевезенням у транспортному засобі, або під час його посадки чи висадки, або у зв'язку із знаходженням багажу на транспортному засобі, або у зв'язку з його навантажуванням чи розвантажуванням. Окремий розділ Конвенції присвячено транспортним документам, його положення багато у чому є ідентичними положенням інших конвенцій про договори міжнародного перевезення, однак є і свої особливості. Так, наприклад, пасажирський квиток (індивідуальний), якщо на ньому не зазначено інше, можливо (якщо він не є іменним) передати іншій особі до початку перевезення. Значну увагу приділено правам та обов'язкам сторін договору, відповідальності перевізника, положенням щодо позивної давності тощо.

З метою полегшення міжнародних перевезень вантажів автомобільними шляхами прийнято ряд митних конвенцій, серед яких найбільш відомими є:

- Митна конвенція про перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП, 1975 р. Є чинною для України на підставі Закону України «Про участь України у Митній конвенції про перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП від 15 липня 1994 р. № 117/94- ВР»;

- Конвенція про карнет А.Т.А. для тимчасового ввезення товарів (06.12.1961). Вступила у силу 15.12.1957, є чинною для України.

- Конвенція, що стосується контейнерів (18.05.1956 р.). Вступила у силу 04.08.1959. Ні Україна, ні Росія не беруть участі.

Існує також ряд двосторонніх урядових договорів про міжнародне автомобільне сполучення. У ряді випадків Україна є правонаступницею СРСР (договори між урядом СРСР та урядом Італії, Іспанії, Норвегії тощо), більшість договорів вона уклала вже в період своєї незалежності (договори між Урядом України та урядом Латвії, Естонії, Білорусі, Литви, Молдови, Азербайджану, Вірменії, Узбекистану, Росії, Угорщини, Бельгії тощо).

Зазначені договори хоча не є ідентичними, у цілому передбачають однакове врегулювання відносин у цій сфері. Так, згідно з такими угодами, будуть здійснюватися регулярні й нерегулярні перевезення пасажирів автобусами, поїздки на легкових автомобілях і перевезення вантажів автотранспортними засобами (вантажними автомобілями з причепами і напівпричепами або без них) між обома країнами і транзитом по їх територіях у треті країни.

Регулярні перевезення пасажирів автобусами організуються за погодженням між компетентними органами Договірних сторін. Перевезення вантажів між обома країнами або транзитом по їх територіях у треті країни, за винятком перевезень, передбачених безпосередньо у статтях таких угод, повинні здійснюватися вантажними автомобілями з причепами або напівпричепами або без них на основі дозволів, які видаються компетентними органами договірних сторін. Згідно з положеннями угод дозволів не потрібно в таких найбільш типових випадках: на виконання перевезень рухомого майна при переселенні; експонатів, обладнання і матеріалів, призначених для ярмарків та виставок; транспортних засобів, тварин, а також різного інвентарю та майна, призначених для проведення спортивних заходів; театральних декорацій і реквізиту, музичних інструментів, обладнання і приладдя для кінозйомок, радіо- і телевізійних передач; тіл і праху померлих; несправних або пошкоджених автотранспортних засобів; гуманітарної допомоги та у інших випадках, передбачених в угодах.

Перевезення, передбачені в урядових угодах про міжнародне автомобільне сполучення, можуть виконуватись тільки тими перевізниками, які, згідно з внутрішнім законодавством своєї країни, допущені до здійснення міжнародних перевезень. Автотранспортні засоби, що здійснюють міжнародні перевезення, повинні мати національний реєстраційний і розпізнавальний знаки. Перевезення вантажів, передбачені цією Угодою, здійснюються за документами, форма яких повинна відповідати загальноприйнятим міжнародним зразкам. В угодах вирішується питання щодо законодавства, яке повинно застосовуватися у тих чи інших випадках. Так, стосовно прикордонного, митного і санітарного контролю будуть застосовуватися положення міжнародних угод, учасниками яких є обидві договірні сторони, а при вирішенні питань, що

не урегульовані цими угодами, буде застосовуватися внутрішнє законодавство кожної з договірних сторін.

8.3. Класифікація вантажних перевезень і вантажів. Перевізна і взаємопов'язана документація вантажних і пасажирських перевезень

Автомобільний транспорт перевозить вантажі, різні за фізичними властивостями, родом упакування й т.п. Вид вантажу є одним із важливих факторів, що визначають вибір типу рухомого складу, умови його експлуатації, спосіб виконання вантажно-розвантажувальних робіт і т.д. Класифікація вантажів відображає ті їхні властивості, які визначають різні сторони процесу їхнього перевезення й зберігання. Вантажі класифікуються за видом тари, масою, розмірами, способом навантаження й вивантаження, величиною відправлень, ознаками специфічних властивостей, ступенем небезпеки, умовами використання вантажопідйомності автомобілів і за номенклатурою (табл. 8.2).

Таблиця 8.2

Класифікація вантажних перевезень і вантажів

Класифікаційна ознака	Види вантажів
<i>за способом навантаження-вивантаження</i>	• штучні – характеризуються габаритними розмірами, масою, формою, приймаються до перевезення й здаються одержувачеві за підрахунком і масою
	• навалювальні – допускають навантаження й вивантаження навалом, тобто витримують падіння з висоти, враховуються за обсягом й масою, наприклад, ґрунт, пісок, глина тощо
	• наливні – рідкі, напіврідкі вантажі. Їх перевозять у цистернах
<i>за умовами перевезення й зберігання</i>	• звичайні – вантажі для перевезення, навантаження, вивантаження й складування яких не потрібно особливих умов і які можна перевозити на бортових автомобілях
	• специфічні – вантажі, які вимагають особливих заходів щодо збереження й безпеки під час перевезення, навантаження-вивантаження й зберігання

Штучні вантажі бувають тарні, які перевозять тільки в упакованому вигляді, і безтарні. При перевезеннях вантажу в тарі використовують два визначення маси: нетто – маса самого вантажу, бруutto – маса разом з тарою.

Специфічні вантажі діляться на негабаритні, довгомірні, великої маси, небезпечні, швидкопсувні, ті, що потребують дотримання певних санітарних умов, і антисанітарні. До *негабаритних* відносять вантажі (крім будівельних вантажів), що мають розмір одного місця понад 4 м по висоті або 2,65 м по ширині. *Довгомірні вантажі* – різновид негабаритних. Це такі вантажі, з вис яких над заднім бортом перевищує 2 м. При їхньому перевезенні необхідно застосовувати одноосьові причеми, а при значній довжині вантажу – причеми-розпуски. *Вантажі великої маси* – це ті, маса окремих місць яких перевищує 250 кг (або 400 кг для катних вантажів). До *небезпечних* відносять вантажі, які можуть при відсутності відповідних заходів під час перевезення або зберігання послужити причиною каліцтва або загибелі людей, руйнування об'єктів тощо. *Швидкопсувні* – вантажі, під час перевезення яких необхідний спеціалізований рухомий склад, що забезпечує підтримку певного температурного режиму. До *вантажів, що вимагають дотримання певних умов*, відносять продовольчі товари. До *антисанітарних* – асенізаційні вантажі й вантажі, що порошать.

Залежно від об'ємної маси, тобто від максимально можливого використання вантажопідйомності рухомого складу, обумовленого коефіцієнтом використання вантажопідйомності, всі вантажі підрозділяються на класи, наведені в довіднику **«Єдині тарифи на перевезення вантажів автомобільним транспортом»**. До першого класу відносять вантажі, що забезпечують коефіцієнт використання вантажопідйомності рухомого складу 1,0; до другого – від 0,71 до 0,99; до третього – від 0,51 до 0,70; до четвертого – від 0,41 до 0,50.

Переважає більшість вантажів приймається АТП до перевезення без супроводу представником відправника вантажу (вантажодержувача). Виняток складають вантажі, що вимагають:

– особливих умов перевезень (це вибухові, самозаймисті, отруйні, сильнодіючі отруйні, їдкі речовини; кіноплівка й кінострічка, легкозаймисті рідини, крім рідких палив);

– особливої охорони (дорогоцінні камені й метали, ювелірні, художні й антикварні вироби, предмети мистецтва – картини, скульптури й т.п.);

– догляду за собою в дорозі (тварини, птахи, бджоли).

Класифікацію вантажів за ознаками з метою розробки загальних по групах умов перевезень і зберігання називають транспортною (табл. 8.3).

Наливні й навалочні вантажі для перевезень і зберігання вимагають спеціалізованого рухомого складу й складів. Є режимні вантажі, що вимагають особливих умов перевезень (небезпечні, швидкопсувні, живність). Якість вантажів є однією з найважливіших ознак, що визначають їх транспортабельність. Під якістю вантажів розуміється сукупність властивостей, які визначають придатність продукції до її використання після закінчення транспортування й зберігання.

Таблиця 8.3

Транспортна класифікація вантажів

Класифікацій- на ознака	Види вантажів
<i>генеральні</i>	• металоконструкції (прокатний, листовий метал, метал у пацях, пакетах, дріт, злитки, заготівлі, труби, стрічковий метал у рулонах, металобрухт та ін.); • рухливі технічні засоби (на гусеничному ході й на колесах); • залізобетонні вироби й конструкції (балки, шпали, колони, плити, панелі, труби, кільця тощо); • контейнери (крупно-, середньо- і малотоннажні, спеціальні та ін.); • у транспортних пакетах (на піддонах, без піддонів, в обв'язці, у плівці тощо); • штучні в упакуванні (у ящиках з різних матеріалів і розмірів); • катно-бочкові (бочки, барабани різних конструкцій з різними вантажами, кошики), великогабаритні й великовагові; • лісоматеріали (круглий ліс, пиломатеріали, фанера, деревна плита)
	• навалювальні й наливні
	• швидкопсувні
	• живність

Перевізна і взаємопов'язана документація вантажних перевезень. Основним документом, на підставі якого здійснюються автомобільні перевезення, є договір. За умовами договору перевезення вантажів перевізник зобов'язується доставити наданий вантаж у пункт призначення і видати його уповноваженій на отримання вантажу особі (одержувачеві), а відправник зобов'язується оплатити за перевезення вантажу встановлену плату. У договорі встановлюються: термін його дії, обсяги перевезень, умови перевезень (режим роботи з видачі та приймання вантажу, забезпечення цілісності вантажу, виконання вантажно-розвантажувальних робіт і т. ін.), вартість перевезень і порядок розрахунків, порядок визначення раціональних маршрутів, обов'язки сторін, відповідальність тощо.

Відповідно до договору перевізник і замовник у межах квартального плану за 10 днів до початку кожного місяця визначають місячні плани декадними плановими завданнями на перевезення вантажів. На перевезення вантажів автотранспортом замовник надає перевізнику за наявності договору заявку (на день, тиждень, декаду, місяць) встановленої форми. Заявка подається перевізнику в строк, визначений договором, телефонограмою, телеграмом, телеграфом, телексом, іншим фіксованим способом. У цьому разі в заявці мають бути необхідні відомості, які характеризують найменування та кількість вантажу, адреси завантаження та розвантаження, відстані перевезення та вид упаковки.

Перевезення торговельних вантажів можуть здійснюватися також за разовим договором.

Основними документами, які оформляються на перевезення вантажів автотранспортом, є товарно-транспортні накладні та подорожні листи вантажного автомобіля. Залежно від виду вантажу та його специфічних властивостей до основних документів додаються інші (ветеринарні, санітарні та якісні сертифікати, свідоцтва, довідки, паспорти тощо), визначені правилами перевезень зазначених вантажів.

Безпосередньо перевезення вантажу покладається на водія автомобіля, а його супровід та охорона вантажу в дорозі – на експедитора, з яким укладається договір про особисту матеріальну відповідальність. Проте досить часто в господарській практиці мають місце випадки, коли функції експедитора за додаткову

оплату виконує водій автомобіля, а в деяких випадках експедирування вантажів можуть здійснювати інші посадові особи вантажовідправника або вантажоодержувача, наприклад товарознавці підприємств оптової або роздрібної торгівлі.

Оформлення перевезень вантажів товарно-транспортними накладними здійснюється незалежно від умов оплати за роботу автомобіля. Вантажовідправник повинен виписати товарно-транспортну накладну на перевезення вантажів у кількості, не меншій ніж 4 примірники, засвідчити їх підписом і за необхідності печаткою (штампом). Після прийняття вантажу, згідно з товарно-транспортною накладною, експедитор (водій) підписує всі її примірники. Перший примірник товарно-транспортної накладної залишається у вантажовідправника, другий – передається експедитором (водієм) вантажоодержувачу, третій і четвертий примірники, засвідчені підписом вантажоодержувача (у разі потреби – печаткою або штампом), передаються перевізнику.

У тих випадках, коли в товарно-транспортній накладній немає можливості перелічувати всі найменування вантажу, підготовленого для перевезення, до такої накладної замовник додає документ довільної форми з обов'язковим зазначенням відомостей про вантаж. У цих випадках у товарно-транспортній накладній зазначається, що до неї додається як товарний розділ документ, без якого товарно-транспортна накладна вважається недійсною і не може використовуватись для розрахунків із замовником.

Договір перевезення підтверджується складанням вантажної накладної. Відсутність, неправильність чи втрата вантажної накладної не впливають на існування та чинність договору перевезення.

Вантажна накладна складається в трьох оригінальних примірниках, підписаних відправником і перевізником. Ці підписи можуть бути надруковані чи замінені печатками відправника і перевізника, якщо це допускається законодавством країни, в якій складена вантажна накладна. Перший примірник передається відправнику, другий – супроводжує вантаж, третій – залишається у перевізника.

Якщо вантаж, який підлягає перевезенню, необхідно завантажити на декілька транспортних засобів, або якщо він є різно-рідним чи поділений на різні партії, відправник або перевізник

має право вимагати складання окремої вантажної накладної на кожний транспортний засіб, що використовується, або на вантаж кожного роду чи на кожен партію вантажу.

Вантажна накладна містить такі дані: а) дата і місце складання вантажної накладної; б) ім'я та адреса відправника; в) ім'я та адреса перевізника; г) місце і дата прийняття вантажу до перевезення і передбачене місце його доставки; д) ім'я та адреса одержувача; е) прийняте позначення характеру вантажу і спосіб його упакування та, у випадку перевезення небезпечних вантажів, їх загальновизнане позначення; є) кількість вантажних місць, їх спеціальне маркування і нумерація місць; ж) вага вантажу брутто чи виражена в інших одиницях виміру кількість вантажу; з) платежі, пов'язані з перевезенням (провізна плата, додаткові платежі, митні збори, а також інші платежі, що стягуються з моменту укладання договору до доставки вантажу); и) інструкції, необхідні для виконання митних та інших формальностей; і) заява про те, що перевезення здійснюється незалежно від будь-яких умов згідно з положеннями Конвенції.

У разі потреби у вантажній накладній повинні також міститися такі дані:

- а) заява про те, що перевантаження забороняється;
- б) платежі, які відправник зобов'язується сплатити;
- в) сума платежу, що підлягає сплаті під час доставки;
- г) декларована вартість вантажу і сума додаткової цінності його для відправника;
- д) інструкції відправника перевізнику щодо страхування вантажу;
- е) погоджений термін, протягом якого повинно бути виконано перевезення;
- є) перелік документів, переданих перевізнику.

Сторони можуть внести у вантажну накладну будь-яку іншу інформацію, яку вони вважають корисною.

Відправник має право вимагати перевірки перевізником ваги брутто вантажу або його кількості, вираженої в інших одиницях виміру. Він може також вимагати перевірки вмісту вантажних місць. Перевізник може вимагати відшкодування витрат, пов'язаних з такою перевіркою. Результати перевірок включають у вантажну накладну. Вантажна накладна є первинним доказом

укладання договору перевезення, умов цього договору і прийняття вантажу перевізником.

Якщо вантажна накладна не містить спеціальних застережень перевізника, то, якщо не доведено протилежне, припускається, що вантаж і його упаковка були зовні в належному стані в момент прийняття вантажу перевізником, і що кількість вантажних місць, а також їх маркування та нумерація відповідали заявам, які містилися у вантажній накладній.

Перевізні документація пасажирських перевезень. При перевезенні пасажирів перевізник повинен видати *індивідуальний чи колективний квиток*. Відсутність, неправильність оформлення або втрата квитка не стосуються існування або дійсності договору перевезення. У квитку повинні бути зазначені назва й адреса перевізника, а також інформація про те, що договір підпадає під дію положень Конвенції навіть за наявності застережень, які цьому суперечать.

Перевізник несе відповідальність за шкоду, яка може бути заподіяна пасажиру в результаті порушення перевізником зобов'язань, які покладаються на нього. Перевізник може видавати багажну квитанцію, в якій зазначено кількість і характер багажу, що йому здається; у разі прохання пасажирів видача цієї багажної квитанції є обов'язковою. За видачу багажної квитанції чи за саму квитанцію не стягується жодна винагорода, крім фіскальних зборів, якими вона може обкладатися. У багажній квитанції, якщо вона не сполучена з квитком, повинні міститися назва й адреса перевізника і зазначено про те, що договір підпадає під дію положень цієї Конвенції навіть за наявності застережень, які цьому суперечать.

8.4. Принципи побудови системи МДП. Книжка МДП (карнет TIR). Схема функціонування системи МДП. Накладна CMR

Митна конвенція про міжнародні перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (англ. – Custom Convention on the International Transport of Goods Under Cover of TIR Garnets – TIR Garnets) від 15 січня 1959 р. (м. Женева). Конвенція стосується

перевезення вантажів без їх проміжного перевантаження у дорожніх транспортних засобах, сполученнях транспортних засобів або контейнерах з перетинанням одного або декількох кордонів від митниці місця відправлення однієї з договірних сторін до митниці місця призначення іншої договірної сторони або тієї самої договірної сторони за умови, що визначена частина операції МДП між її початком і закінченням здійснюється автомобільним транспортом (ст. 2).

Книжка МДП (TIR CARNET) – це міжнародний митний документ, який дає право перевозити вантажі через кордони держав в опломбованих митницею кузовах автомобілів або контейнерах.

Відповідно до ст. 4 вантажі, перевезені з дотриманням процедури МДП, звільняються від сплати або депозиту ввізних чи вивізних податків і зборів у проміжних митницях. Крім того, вантажі, перевезені з дотриманням процедури МДП у запломбованих дорожніх транспортних засобах, запломбованих сполученнях транспортних засобів або запломбованих контейнерах, як правило, звільняються від митного огляду на проміжних митницях. Проте з метою запобігання зловживанням митні органи можуть у виняткових випадках, зокрема, за наявності підозри в порушеннях, здійснювати на цих митницях огляд вантажів (ст. 5).

Кожна книжка МДП складається з двох частин: обкладинки, жовтого відривного аркуша і корінця, набору білих і зелених відривних листів і корінців, що містять опис вантажу і митних накладень, і протоколу про випадок, який заповнюється в разі пошкодження в дорозі пломб або вантажу.

Книжка МДП видається у державі відправлення або в тій країні, де власник перебуває або має постійне місцеперебування. Книжка МДП друкується французькою, за винятком лицьового боку обкладинки, рубрики якої друкуються також і англійською. Правила користування книжкою МДП відтворюються англійською на сторінці 3 цієї обкладинки. Крім того, можуть бути додані сторінки з перекладом друкованого тексту на інші мови.

Книжки МДП, що випускаються нині, містять 14 або 20 відривних листів, для перевезення товарів через територію 7 або

10 держав. На кожне перевезення одним транспортним засобом видається одна книжка МДП, дійсна до завершення перевезення за умови оформлення її митницею країни відправлення в терміни, встановлені гарантійним об'єднанням.

Книжка МДП дійсна до завершення операції МДП у митниці місця призначення, якщо вона оформлена в митниці місця відправлення на термін, встановлений об'єднанням, що видає документ. Якщо маршрут перевезення проходить тільки через одну митницю місця відправлення та одну митницю місця призначення, то в книжці МДП повинно бути щонайменше 2 листи для країни відправлення, 3 листи для країни призначення і 2 листи для кожної іншої країни, по території якої здійснюється перевезення. Для кожної додаткової митниці місця відправлення або місця призначення необхідно відповідно 2 або 3 додаткових листи; крім того, варто додати ще 2 листи, якщо митниці місця призначення знаходяться у двох різних країнах.

Книжка МДП повинна надаватися разом з дорожнім транспортним засобом, складом транспортних засобів або контейнером(ми) у кожній митниці місця відправлення, у кожній проміжній митниці та в кожній митниці місця призначення. В останній митниці місця відправлення посадова особа митниці ставить підпис і штампель з датою під вантажним маніфестом на усіх відривних листках, які будуть використані на іншій частині маршруту (рубрика 19).

У процесі перевезення митні органи, як правило, контролюють лише збереження митних накладень і зовнішній стан транспортного засобу, вилучають відривні листи книжки МДП і оформляють відповідні корінці, які залишаються в книжці. Проте будь-який митний орган зберігає за собою право проведення контролю вантажів, що перевозяться.

Спочатку заповнюється обкладинка книжки (допускається заповнення кульковою ручкою), а після завантаження на підставі міжнародної накладної на друкарській машинці заповнюється вантажний маніфест книжки (відривні листи) з розрахунку два листи (парний і непарний) на кожну країну, включаючи країну відправлення, країну призначення і всетранзитні країни. Вантажний маніфест складається мовою країни відправлення, але у водія повинен бути повний переклад даних щодо вантажу. Вага,

об'єм і всі розміри мають бути приведені у метричних одиницях, а вартість – у валюті країни відправлення. Книжка МДП повинна заповнюватися чітко, з проставлянням усіх даних і з необхідною кількістю відривних аркушів.

Якщо для впізнання великовагових або громіздких вантажів необхідні пакувальні листи, фотографії, схеми тощо, то всі ці документи повинні бути завірені митними органами і прикріплені до кожного листа обкладинки книжки. Крім того, на всіх відривних листках у рубриці «прологом до маніфесту документи» потрібно вказати всі необхідні відомості.

Якщо в дорозі митні пломби і печатки випадково ушкоджені, або вантаж втрачений або пошкоджений, перевізнику слід негайно звернутися до найближчого митного органу, який складе протокол, наведений у книжці МДП, що залишається в книжці МДП до прибуття вантажу в митницю місця призначення.

Книжка МДП є документом суворої звітності і має бути повернена в АСМАП (Асоціація міжнародних автомобільних перевізників). Поверненню підлягають також усі книжки, термін дії яких закінчився, книжки, у яких зіпсовані або використані всі відривні талони, і книжки, оформлені на автотранспортні засоби, зняті з експлуатації. Передача або перепродаж книжки МДП іншому перевізнику заборонені і тягнуть за собою застосування суворих санкцій.

На вантажівках, які здійснюють перевезення відповідно до цієї Конвенції, ставиться знак TIR.

Відповідно до Конвенції про тимчасове ввезення від 26 червня 1990 р., термін «тимчасове ввезення» означає митний режим, який дозволяє приймати на митну територію певні товари (у тому числі транспортні засоби), умовно звільнені від ввізного мита і податків, без застосування заборон чи обмежень економічного характеру на ввезення; такі товари (у тому числі транспортні засоби) мають ввозитися з визначеною метою і призначатися для подальшого вивезення у встановлений термін, та не піддаватися змінам, за винятком нормального зниження їхньої вартості (амортизації) внаслідок їхнього використання; прийняття стандартизованих зразків документів для тимчасового ввезення як міжнародних митних документів щодо міжнародної гарантії сприятиме полегшенню процедури тимчасового ввезення у

випадках, коли вимагаються митний документ і гарантія. Товари (у тому числі транспортні засоби), на тимчасове ввезення яких було надано дозвіл, повинні бути вивезені у визначений термін, визнаний достатнім для досягнення мети тимчасового ввезення. Цей термін обумовлюється окремо у кожному додатку.

Цією Конвенцією передбачено Модель книжки АТА та Модель книжки CPD. «Книжка АТА» означає документ на тимчасове ввезення, що використовується для тимчасового ввезення товарів, за винятком транспортних засобів. «Книжка CPD» означає документ на тимчасове ввезення, що використовується для тимчасового ввезення транспортних засобів.

Через доступність ціни та високу оперативність автомобільний транспорт залишається найпоширенішим у сфері зовнішньоекономічних відносин. Оскільки значення цього виду транспорту продовжує зростати, слід знати вимоги базових документів, відповідно до яких здійснюється правова регламентація міжнародних автомобільних перевезень. Одним із найважливіших міжнародних документів цієї галузі є **Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів**, яку з метою уніфікації процесу міжнародного автомобільного перевезення було розроблено під егідою Європейської економічної комісії ООН у 1956 р.

Конвенція застосовується до будь-якого договору автомобільного перевезення вантажів за умови, що місце відправлення та місце доставки вантажу знаходяться у двох різних країнах, з яких щонайменше одна ратифікувала Конвенцію. Загалом цей документ ратифікували 55 держав, серед яких усі держави – члени ЄС та СНД.

Верховна Рада України 1 серпня 2006 р. прийняла Закон «Про приєднання України до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів» із застереженням, згідно з яким Україна залишає за собою право не застосовувати положення ст. 47 Конвенції, яка закріплює можливість передачі спорів держав-учасниць до Міжнародного суду ООН. Відповідно до листа Міністерства закордонних справ України від 16.05.2007 № 72/14-612/1-1559 Конвенція набула для України чинності 17 травня 2007 р. Проте, оскільки СРСР був стороною

Конвенції, її положення застосовувалися в Україні ще до ратифікації – 1978 р.

Європейська економічна комісія ООН запропонувала для підписання Протокол до Конвенції, який наразі ратифікували 40 держав, серед яких, на жаль, немає України. Протокол доповнив ст. 23 Конвенції, збільшивши розмір відповідальності перевізника. У 2008 р. комісія розробила новий Додатковий протокол до Конвенції, який з метою спрощення міжнародних автомобільних перевезень запровадив форму електронної товарно-транспортної накладної (e-CMR). Вона передбачає оформлення за допомогою електронних засобів зв'язку, є рівнозначною паперовій копії CMR і містить ті самі дані. Протокол про e-CMR підписали вісім держав. Україна до Додаткового протоколу не приєдналася.

Міжнародна товарно-транспортна накладна (CMR). Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів закріплює форму міжнародної товарно-транспортної накладної (**CMR**), яка підтверджує факт приймання-передачі вантажу та наявність договірних відносин між перевізником і вантажовідправником (вантажодержувачем), а також умови перевезення вантажу на основі положень Конвенції.

Автодорожня накладна (CMR) – транспортний документ, що підтверджує наявність договору між перевізником і відправником про автодорожнє перевезення вантажів.

Відповідно до постанови Кабміну від 01.02.2006 № 80, CMR належить до документів, необхідних для здійснення митного контролю та оформлення товарів. Тому при перевезенні товарів автомобільним транспортом наявність CMR є обов'язковою.

Конвенція передбачає, що CMR має силу договору перевезення та складається на кожен партію товару (Відповідно до наказу Державної митної служби України № 564 партія товару – це товари, що відправляються на адресу одного одержувача за одним перевізним документом відповідно до транспортних правил) у трьох примірниках:

- один залишається у вантажовідправника;
- другий слідує з вантажем і передається вантажодержувачу;
- третій призначений для перевізника.

Стандартна CMR складається з 12 сторінок, містить 24 графи та заповнюється на самокопіювальних бланках.

При консолідованих перевезеннях слід оформити таку кількість CMR, що дорівнює кількості одержувачів.

Кожен перевізник робить на накладній помітки щодо зовнішнього стану вантажу та його упаковки.

Для міжнародних автодорожніх перевезень CMR повинна містити відомості, приписувані Конвенцією про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів (КДПВ):

- дату відвантаження;
- найменування вантажу, що перевозився;
- ім'я та адресу перевізника;
- найменування одержувача;
- термін доставки;
- вартість перевезення.

Накладна підписується перевізником і вантажовідправником. Накладна не є товаророзпорядчим документом, не може бути індосована, вантаж видається зазначеному в ній одержувачу.

Оскільки CMR може замінювати договір перевезення, накладну слід завірити печатками вантажовідправника та перевізника, а після доставки вантажу — вантажоодержувача. Українські митні органи часто контролюють наявність печаток учасників перевезення, відсутність яких може призвести до затримок у митному оформленні. CMR має також містити застереження про те, що перевезення здійснюється відповідно до норм Конвенції, а умови, що суперечать Конвенції, є недійсними (ст. 41 Конвенції).

При прийманні вантажу Конвенція покладає на перевізника обов'язок звірити дані, зазначені в CMR вантажовідправником, щодо фактичної кількості й комплектності вантажу, зовнішнього стану вантажу та упаковки, переліку та точності переданих перевізникові документів, необхідних для митного оформлення. Перевізник, якщо він не має можливості перевірити стан вантажу, наприклад через специфіку упаковки, або якщо дані не відповідають фактичному стану товарів, повинен зробити відповідні застереження в графі 18. За відсутності таких застережень вважається, що перевізник прийняв товар належної якості, а дані CMR є достовірними. Практика свідчить, що досить часто ця

норма Конвенції ігнорується. Це призводить до небажаних спорів і безпідставної відповідальності перевізника.

Вантажовідправникам слід надавати перевізнику детальні та змістовні інструкції щодо особливостей перевезення та специфіки вантажу в графах 13 «Інструкції відправника» та 19 «Особливі узгоджені умови» CMR. Більшість вантажовідправників недооцінюють значення цих граф. Особливо це стосується перевезення специфічних товарів – швидкопсувних, небезпечних, продуктів харчування, автомобілів тощо. Наприклад, під час перевезення швидкопсувного вантажу у графі 19 слід зазначити допустимий діапазон температур. Відсутність цих даних дозволить перевізнику уникнути відповідальності за ушкодження товару.

За загальним правилом перевізник повинен передати вантаж одержувачу, зазначеному у графі 2 CMR. До моменту передачі другого екземпляра CMR вантажоодержувачу відправник має право вимагати від перевізника припинення перевезення, зміни місця призначення або доставки вантажу іншому одержувачу.

Відповідальність перевізника. Конвенція передбачає, що перевізник несе відповідальність за повну чи часткову втрату (вантаж вважається втраченим, якщо він не був доставлений протягом 30 днів після закінчення строку, зазначеного в CMR, а якщо такий строк не встановлювався – протягом 60 днів з моменту прийняття вантажу перевізником (ст. 20 КДПВ) та пошкодження вантажу, а також за порушення строків доставки. Він відповідає як за власні дії, так і за дії будь-яких третіх осіб, залучених ним для здійснення перевезення.

Проте відповідальність перевізника виключається через неправомірні дії інших учасників перевезення, дефекти самого вантажу, його упаковки чи маркування або через форс-мажорні обставини, яких він не міг уникнути. Тягар доведення цих обставин також лежить на перевізникові.

Одержувач, виявивши недостачу чи пошкодження вантажу, повинен внести відповідні застереження до CMR у такі строки (інакше діятиме презумпція, згідно з якою вантаж було прийнято відповідно до умов накладної):

- у разі явної втрати або пошкодження вантажу – у момент його прийняття;

- у разі прихованої втрати або пошкодження вантажу – протягом семи днів з моменту поставки вантажу, не враховуючи неробочі дні;
- у разі затримки доставки вантажу – протягом 21 дня з моменту передачі вантажу одержувачу.

Розмір відшкодування за пошкоджений або втрачений вантаж визначають виходячи з його вартості в місці та під час прийняття вантажу для перевезення на підставі біржового котирування або, за відсутності таких даних, на підставі поточної ринкової ціни або звичайної вартості аналогічного товару. Максимальний розмір відшкодування не може перевищувати 8,33 розрахункових одиниць (розрахунковою одиницею відповідно до Конвенції вважаються спеціальні права запозичення МВФ, грошова вартість яких визначається шляхом щоденного сумування кошика провідних валют світу за ринковим курсом) за кілограм відсутньої ваги бруто. Більший розмір відшкодування можливий лише в разі зазначення у CMR вартості вантажу. Крім того, на суму відшкодування можуть нараховуватися 5 % річних.

Конвенція визначає, що строк позовної давності щодо перевезень, які було здійснено відповідно до її умов, становить один рік, а в разі протиправних дій з боку перевізника – три роки. У ст. 925 Цивільного кодексу України закріплено норму, згідно з якою строк позовної давності також становить один рік, проте зазначена норма не передбачає можливості збільшення цього терміну в разі протиправних дій перевізника.

Безумовно, ратифікація Україною Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів – основоположного правового документа у сфері автомобільних перевезень в Європі – є позитивним фактом. Проте, щоб розвивати автомобільні перевезення і в повному обсязі використовувати транзитний потенціал України, слід ратифікувати додаткові протоколи до Конвенції, які підвищують ліміти відповідальності перевізників і спрощують процедури міжнародних автомобільних перевезень вантажів. Приєднання до протоколів та імплементація їх положень збільшать привабливість послуг національних перевізників порівняно з конкурентами – у першу чергу з країн СНД – та забезпечать додаткові конкурентні переваги. А це дозволить збільшити товарообіг і максимально використовувати транзитний потенціал України.

Питання для самоконтролю

1. Дайте визначення поняття «міжнародні автомобільні перевезення».
2. Які міжнародні організації відіграють важливу роль у розвитку міжнародних автомобільних перевезень?
3. Які експлуатаційні й технологічні вимоги пред'являються до рухомого складу автомобільного транспорту?
4. Наведіть класифікацію видів перевезень, що здійснюються автомобільним транспортом.
5. Назвіть основні етапи технологічного процесу перевезення вантажів автомобільним транспортом і охарактеризуйте їх.
6. Які показники використовуються для характеристики ефективності використання автотранспорту?
7. Якими головними нормативними документами регламентуються умови виконання міжнародних автомобільних перевезень?
8. Дайте характеристику правовому регулюванню міжнародних автомобільних перевезень пасажирів.
9. Дайте характеристику правовому регулюванню міжнародних автомобільних перевезень вантажів.
10. Наведіть класифікацію вантажних перевезень і вантажів.
11. Наведіть перелік перевізної і взаємопов'язаної документації вантажних перевезень і охарактеризуйте її.
12. Які дані містить вантажна накладна?
13. Назвіть принципи побудови системи МДП.
14. Наведіть порядок оформлення та застосування книжки МДП.
15. Дайте характеристику накладній CMR. Основні параметри накладної CMR.

РОЗДІЛ 9

ОРГАНІЗАЦІЯ МІЖНАРОДНИХ АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ

9.1. Міжнародні норми регулювання діяльності повітряного транспорту.

9.2. Керівні документи повітряних вантажних і пасажирських перевезень. Складові та функції авіанакладної.

9.3. Тарифна система авіаперевезень.

9.4. Митне оформлення вантажів, що перевозяться повітряним транспортом.

Ключові поняття: договір повітряного перевезення, повітряний перевізник, експлуатант, фрахт повітряного транспорту, авіанакладна вантажна (Air Waybill), тарифна система авіаперевезень, митне оформлення вантажів при авіаперевезеннях.

9.1. Міжнародні норми регулювання діяльності повітряного транспорту

Як і перевезення морем, міжнародні повітряні перевезення можуть здійснюватися двома способами: шляхом фрахтування місткості усього повітряного судна чи укладення договору (якщо йдеться не про усю місткість судна, а про її окрему частину) на перевезення вантажів, який укладається, як правило, на підставі авіанакладної. З метою уніфікації правил міжнародних повітряних перевезень прийнято ряд договорів (конвенцій).

1. *Варшавська конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень*, 12 жовтня 1929 р., застосовується до будь-якого міжнародного перевезення людей, багажу чи вантажу, що здійснюється за винагороду за допомогою повітряного судна. Вона застосовується до безкоштовних перевезень, що здійснюються за допомогою повітряного судна авіатранспортного підприємства, а також до перевезень, що здійснюються державою або іншими юридичними особами публічного права, та у інших випадках, які зазначені у Конвенції. У Конвенції зазначені документи, які є посвідченням дого-

вору повітряного перевезення: для пасажирів таким договором є проїзний квиток, для багажу – багажна квитанція, яка може бути включена у проїзний квиток. Відповідно до положень Конвенції кожен перевізник має право вимагати від відправника повітряно-перевізний документ. Однак відсутність, неправильність або втрата такого документа не впливає на дійсність договору перевезення.

Ряд статей Конвенції присвячено питанням відповідальності перевізника, її межах та підставам звільнення від неї, а також положенням щодо позивної давності тощо. Крім того, главу 5 Конвенції складають положення щодо комбінованих перевезень.

2. Протоколом про поправки до Конвенції для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, 28 вересня 1955 р., змінено та доповнено ряд положень Конвенції 1929 р.

Конвенція, додаткова до Варшавської конвенції для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, що здійснюються особами, які не є перевізниками за договором 18 вересня 1961 р., містить ряд додаткових положень, що спочатку не знайшли своє висвітлення у Варшавській конвенції. Насамперед вона розмежовує поняття «перевізника за договором» та «фактичного перевізника»: «перевізник за договором» – це особа, яка уклала як Договірну сторону, що підпадає під дію Варшавської конвенції, договір про перевезення з пасажиром або відправником; «фактичний перевізник» – особа, яка не є перевізником за договором, а уповноважена перевізником, та здійснює усе перевезення або його частину. Відповідно до положень Конвенції перший з них – підпадає під дію правил Варшавської конвенції щодо усього перевезення, передбаченого у договорі; другий – лише щодо того перевезення, яке він здійснює; проведено розмежування їх відповідальності як за дії, так і за бездіяльність.

3. Конвенція для Уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень, 28 травня 1999 р., є чинною для України. Названа Конвенція модернізує вищезазначені міжнародні акти. Її сфера застосування є майже ідентичною із сферою, передбаченою у Конвенції 1929 р. Однак, на відміну від останньої, у її змісті зазначено, що при перевезенні поштових відправлень

перевізник несе відповідальність лише перед відповідною поштовою організацією.

У модернізованому акті значну увагу приділено організаційним заходам, які є необхідними для здійснення повітряних перевезень, насамперед підготовці документації, яка дещо відрізняється як за назвою, так і за змістом від тієї, що передбачена у Конвенції 1929 р. Зокрема, йдеться про індивідуальний або груповий документ, який потрібний для перевезення пасажирів, та відомості, які він повинен містити.

Ряд статей Конвенції 1999 р., як і Конвенції 1929 р. присвячено питанням відповідальності перевізника, її межах та підставам звільнення від неї, а також положенням щодо позивної давності тощо.

4. *Конвенція про міжнародну цивільну авіацію*, 7 грудня 1944 р., є чинною для України. Її положення застосовуються лише до цивільних повітряних суден, не розповсюджуються на судна, які використовуються військовою, митною та поліцейською службами. Кожна з договірних сторін зобов'язується не використовувати цивільну авіацію з метою, яка є несумісною із цією Конвенцією. Вона встановлює ряд положень щодо регулярних (нерегулярних) міжнародних сполучень, каботажу, заборонних зон, спрощення формальностей для прискорення навігації повітряних суден, а також правила про повітряний рух, митні, імміграційні процедури та порядок розслідування повітряних пригод.

Відповідно до цієї Конвенції кожне повітряне судно, що бере участь у міжнародній навігації, забезпечується посвідченням щодо придатності до польотів, яке видано або якому надана сила країною, в якій таке судно зареєстроване. Пілот та інші члени екіпажу такого судна також забезпечуються посвідченнями про кваліфікацію та свідоцтвами, які видані або яким надана сила країною, в якій таке судно зареєстроване. Конвенцією також врегульовано порядок ведення бортових журналів, використання фотографічної апаратури, обмеження щодо вантажів та ін. Країни-учасниці Конвенції зобов'язуються співпрацювати у цій сфері з метою досягнення можливого ступеня однаковості правил, стандартів, процедур та створюють задля цього Міжнародну організацію цивільної авіації, яка складається з Асамблеї,

Ради та інших органів, у яких може виникнути необхідність. Цей акт містить перелік завдань, вирішення яких покладено на організацію. Серед них перше місце займає забезпечення безпеки та впорядкований розвиток міжнародної цивільної авіації.

Уряди країн укладають двосторонні договори про міжнародне повітряне сполучення. За деякими договорами Україна є правонаступницею СРСР, а ряд договорів вона уклала вже в період своєї незалежності (між урядом України та урядом Латвії, Лівану, Бразилії, Угорщини, Австрії, Кореї, Лівії та ін.). Зазначені договори, хоча не є ідентичними у цілому, передбачають однакове врегулювання відносин у цій сфері. Так, відповідно до положень таких угод, кожна Договірна сторона надає іншій Договірній стороні права, перелік яких міститься в угоді (угодах), з метою встановлення регулярних міжнародних повітряних перевезень за маршрутами, зазначеними у додатках.

Кожна Договірна сторона має право призначити одне або декілька авіапідприємств з метою експлуатації договірних ліній за встановленими маршрутами або відкликати чи замінювати такі призначення, повідомивши про це іншу Договірну сторону. Законодавство однієї Договірної сторони, що врегульовує вхід на її територію, перебування в її межах та вихід з неї повітряних суден, зайнятих у міжнародній аеронавігації, або експлуатацію і навігацію таких повітряних суден під час їх перебування в межах її території, застосовується до повітряних суден будь-якого авіапідприємства, призначеного іншою Договірною стороною.

У таких угодах знайшли своє відображення також принципи, що регулюють експлуатацію договірних ліній, питання авіаційної безпеки, порядок встановлення тарифів, а також розслідування авіаційної події тощо.

5. *Угода про транзит при міжнародних повітряних сполученнях*, 7 грудня 1944 р., діє для України відповідно до Указу Президента України «Про приєднання до Угоди про транзит при міжнародних повітряних сполученнях» від 4 червня 1997 р. № 490/97. Відповідно до цієї Угоди кожна країна (Договірна сторона) надає іншим країнам (Договірним сторонам) такі свободи повітря щодо регулярних міжнародних повітряних ліній: переважне право пролітати над її територією, переважне право приземлятися з некомерційними цілями. Кожна країна (Договірна

сторона) за умови дотримання положень угоди може визначати у межах своєї території маршрут для будь-якої міжнародної повітряної лінії та аеропорти, що можуть використовуватися на таких лініях та ін.

9.2. Керівні документи повітряних вантажних і пасажирських перевезень. Складові та функції авіанакладної

Правом на здійснення господарської і комерційної діяльності в галузі авіації може володіти кожна юридична або фізична особа, яка займається експлуатацією, технічним обслуговуванням, ремонтом, виробництвом, розробленням та іншою діяльністю у сфері авіаційної техніки й одержала ліцензію. Повітряні перевезення виконують на підставі договору. Кожний договір повітряного перевезення та його умови засвідчують документом на перевезення, виданим авіаційним підприємством або уповноваженими ним організаціями чи особами (агентами).

Договір повітряного перевезення – це угода щодо транспортування товарів повітряним транспортом, у тому числі період, коли товари перебувають під контролем повітряного перевізника.

Повітряним перевізником визнають кожну юридичну або фізичну особу, що виконує повітряні перевезення та має права експлуатанта авіаційної техніки.

Експлуатант – особа, організація або підприємство, яке експлуатує повітряні судна або пропонує свої послуги у цій галузі.

Під час перевезення вантажу видають авіавантажну накладну. Замість авіавантажної накладної можуть бути застосовані інші засоби, що забезпечують збереження інформації щодо його транспортування в електронному вигляді. Застосовуючи такі засоби, перевізник має право видати вантажовідправникові документ, який замінює авіавантажну накладну.

Авіавантажна накладна є презумпцією наявності договору перевезення вантажу між перевізником і вантажовідправником,

які названі в цьому документі, та прийняття вантажу до перевезення на умовах, визначених у цьому документі. Будь-які відомості в авіавантажній накладній щодо ваги, розмірів та упакування вантажу, а також кількості місць (до доказу протилежного) є свідченням повідомлених даних. Відомості щодо кількості, обсягу та стану вантажу не слугуватимуть доказом проти перевізника, за винятком випадків, коли такі відомості стосуються фактичного стану вантажу, а перевізник перевіряв ці дані в присутності вантажовідправника і про це в авіавантажній накладній зроблено позначку.

Авіанакладна вантажна (Air Waybill) – документ, що підтверджує наявність договору між вантажовідправником і перевізником (авіалінією або агентом авіакомпанії) про перевезення вантажу по авіалініях перевізника. Авіанакладна виписується вантажовідправником або його агентом.

Таким чином, авіанакладна виконує кілька функцій:

- підтверджує договір між вантажовідправником і перевізником;
- засвідчує прийняття вантажу до перевезення;
- засвідчує умови перевезення.

Крім того, оскільки авіанакладна містить досить повну інформацію про товар, вона може використовуватися як митна декларація (рис. 9.1).

Авіанакладна (AWB) має 11-значний номер, який використовується для бронювання, перевірки статусу вантажоперевезення та визначення поточного місцезнаходження вантажу. Номер складається з:

перші три цифри становлять префікс авіакомпанії за IATA. Наприклад, префікс авіакомпнії Emirates Airline – 176, а Airbridgescargo – 580;

наступні 7 цифр – порядковий номер (відповідно, кожен номер бланка AWB для кожної партії вантажу);

остання цифра – це так звана контрольна цифра. Вона обчислюється таким чином:

а) семизначний номер поділяється на 7 (наприклад, $2789950 / 7 = 395707,8$);

б) повне ціле число до коми множить на 7 ($395707 \times 7 = 2769949$);

в) отримане число віднімається від початкового номера накладної ($2769949 - 2769950 = -1$).

											
Shipper's Name and Address				Shipper's account Number				Not negotiable Air Waybill Issued by			
Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity.											
Consignee's Name and Address				Consignee's account Number				It is agreed that the goods described herein are accepted in apparent good order and condition (except as noted) for carriage SUBJECT TO THE CONDITIONS OF CONTRACT ON THE REVERSE HEREOF. ALL GOODS MAY BE CARRIED BY ANY OTHER MEANS INCLUDING ROAD OR ANY OTHER CARRIER UNLESS SPECIFIC CONTRARY INSTRUCTIONS ARE GIVEN HEREON BY THE SHIPPER, AND SHIPPER AGREES THAT THE SHIPMENT MAY BE CARRIED VIA INTERMEDIATE STOPPING PLACES WHICH THE CARRIER DEEMS APPROPRIATE. THE SHIPPER'S ATTENTION IS DRAWN TO THE NOTICE CONCERNING CARRIER'S LIMITATION OF LIABILITY. Shipper may increase such limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplemental charge if required.			
Issuing Carrier's Agent Name and City				Accounting information							
Agent's IATA Code				Account No.							
Airport of Departure (Addr. of first Carrier) and requested Routing											
to	By first Carrier	Routing and Destination		to	by	to	by	Currency	Goods	Declared Value for Carriage	Declared Value for Customs
Airport of Destination				Flight/Date		For Carrier Use only		Flight/Date		Amount of Insurance	INSURANCE - If Carrier offers insurance and such insurance is requested in accordance with conditions on reverse hereof, indicate amount to be insured in figures in box marked amount of insurance.
Handling Information											
											SCI
No. of Pieces RCP	Gross Weight	kg	Rate Class	Chargeable Weight	Rate	Charge	Total	Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)			
		lb	Commodity Item No.								
Prepaid		Weight Charge		Collect		Other Charges					
Valuation Charge											
Tax											
Total other Charges Due Agent											
Total other Charges Due Carrier											
Total prepaid		Total collect									
Currency Conversion Rates		cc charges in Dest. Currency									
For Carrier's Use only at Destination		Charges at Destination		Executed on (Date) at (Place) Signature of Issuing Carrier or its Agent							
				Total collect Charges							

ORIGINAL 3 (FOR SHIPPER)

Рис. 9.1. Зразок авіанакладної

Таким чином, повний номер AWB буде 27699501. Цей номер, включаючи контрольну цифру, автоматично розраховується системами бронювання, такими як «Amadeus», «Gabrielle».

Вантажна авіанакладна AWB являє собою комплект, що складається з 12 екземплярів (3 оригінали, з текстом договору на зворотному боці, і 9 копій).

Оригінали:

- 1-й примірник (зелений) – призначається для перевізника;
- 2-й примірник (рожевий) – призначається для вантажоодержувача і надходить разом з вантажем;
- 3-й примірник (блакитний) – призначається для вантажовідправника.

Копії:

- 4-й примірник (жовтий) – залишається у перевізника після підтвердження вантажоодержувача підписом як розписки про отримання вантажу;
- 5-й примірник (білий) – призначений для аеропорту призначення для проходження митного огляду;
- 6-й, 7-й і 8-й екземпляри (білий) – призначаються перевізнику (якщо є) або у випадках, коли вантаж відправляється частинами і один з них залишається в аеропорту відправлення;
- 9-й примірник (білий) – призначається для агента з продажу.
- 10-й, 11-й і 12-й екземпляри – додаткові копії, які слідують з вантажем при відправленні його частинами і залишаються у перевізника.

Агент на складі зважує товар і вказує вагу, кількість ваги і розміри в AWB. Також авіанакладна повинна мати штампи складу аеропорту, служби безпеки аеропорту, агента про те, що йому відомий характер вантажу, і про оплату аеропортових зборів.

Існує 2 види авіанакладних – основна MAWB (Master Air Waybill) та домашня HAWB (House Air Waybill). MAWB (основна, або зовнішня накладна) носить порядковий номер з префіксом авіакомпанії і призначається самою авіакомпанією. У цій накладній вказуються назви й адреси агентів тих країн, звідки відправляється вантаж і куди прибуває. HAWB – (домашня, або внутрішня накладна) носить порядковий номер, який призначає сам агент. У цій накладній зазначається вся інформація про відправника та

одержувача згідно з прикладеним інвойсом. Найчастіше використовується 3-й варіант – поєднана накладна, в такому випадку MAWB і HAWB просто поєднуються в одну за вищевказаним принципом.

Наведемо деякі розшифровки кодів і класів тарифів, які зазначаються у випадку передачі AWB електронними засобами:

Коди тарифів, які вказуються у графі Rate class:

M – мінімальний тариф (збір);

N – звичайний тариф;

Q – кількісний тариф;

B – базовий тариф (за згодою);

K – тариф за кілограм (за згодою);

S – спеціальний вантажний тариф;

R – пільговий класовий тариф;

W – тариф за збільшення ваги.

Коди зборів (тільки для використання перевізником):

CA – частково в кредит / часткова передоплата готівкою;

CB – частково в кредит частково сплачений кредит;

CC – стягування всіх зборів;

CE – часткова оплата кредитною карткою / часткова передоплата готівкою;

CG – стягування всіх зборів за GBL;

CH – часткова оплата кредитною карткою / частково сплачений кредит;

CP – стягування готівкою по приїзду;

CX – після прибуття в кредит;

CZ – стягування всіх зборів за кредитною карткою;

NC – безкоштовно;

PC – часткова передоплата готівкою / часткове стягування готівкою;

PD – частково сплачений кредит / часткове стягування готівкою;

PE – часткова передоплата кредитною карткою / часткове стягування готівкою;

PF – часткова передоплата кредитною карткою / часткове стягування за кредитною картою;

PG – передоплата всіх зборів за GBL (державному коносаменту);

РН – частково сплачено кредитною карткою / частково в кредит;

РР – передоплата всіх зборів готівкою;

РХ – сплата всіх зборів за кредитом;

РZ – передоплата всіх зборів кредитною карткою.

Умови договору перевезення, наведені в авіавантажній накладній, не повинні суперечити правилам перевезення вантажів. Відсутність, неправильність або втрата авіавантажної накладної не впливають ні на наявність, ні на дійсність договору перевезення.

Вантажовідправник повинен оформити чи мати оформлену від свого імені авіавантажну накладну відповідно до форми, кількості копій і способу, встановленого перевізником, та надати таку авіавантажну накладну перевізнику разом із вантажем не пізніше ніж у час, визначений перевізником (його агентом). Якщо дані про тарифи та збори не були встановлені, перевізник повинен назвати в авіавантажній накладній суму оплати транспортування вантажу вантажовідправником.

За транспортування декількох місць вантажу, коли товари неможливо транспортувати на одному повітряному судні (транспортному засобі) або транспортування товарів за однією авіавантажною накладною забороняють застосовані закони чи правила перевізника, останній має право вимагати від вантажовідправника оформлення авіавантажних накладних окремо на кожне місце вантажу.

Перевізник за заявою вантажовідправника може оформити авіавантажну накладну і стягнути за це з вантажовідправника відповідну плату. Водночас перевізник діє за згодою і від імені вантажовідправника. Якщо вантажовідправником надана авіавантажна накладна (чи інша інформація й інструкції щодо товарів) неправильно заповнена, без усіх необхідних даних та інструкцій про вантаж або з помилкою, перевізник має право (але не зобов'язаний) зробити в авіавантажній накладній необхідні правки чи оформити нову авіавантажну накладну. Тут він діє від імені вантажовідправника, не беручи жодних зобов'язань щодо таких дій. Перевізник може не брати до перевезення вантаж, якщо авіавантажна накладна має виправлення, зроблені не перевізником (його агентом), підтерті або нерозбірливі записи.

Якщо стан вантажу чи його упакування незадовільні, вантаж або упакування ушкоджені ззовні, то вантажовідправник повинен зазначити в авіавантажній накладній фактичний стан вантажу. Коли ж він не в змозі це зробити або названі дані нечіткі, перевізник має право ввести в авіавантажну накладну дані про фактичний стан вантажу, його особливі властивості або уточнити попередні дані в авіавантажній накладній. Вважають (до доказу протилежного), що перевізник діє від імені вантажовідправника. Перевізник має право вимагати від вантажовідправника надати документ про характер вантажу, коли це вимагають застосовані закони.

9.3. Тарифна система авіап перевезень

Вантажні авіатарифи являють собою плату за перевезення 1 кг вантажу від пункту відправлення до пункту призначення. Вони можуть розглядатися з урахуванням загальної ваги і об'єму вантажу та включають оплату завантаження і розвантаження літака, зберігання вантажу й експедиторського обслуговування.

При встановленні авіатарифів, як правило, враховують такі витрати:

- доставка вантажу від відправника в аеропорт відправлення і з аеропорту прибуття одержувачу;
- зберігання вантажу на складі понад строку, передбаченого правилами застосування тарифів;
- страхування вантажу;
- виконання митних формальностей;
- заміна або ремонт тари та упаковки;
- перевідправка або повернення вантажу.

Система тарифів диференційована. Основні тарифи підрозділяються на три категорії:

- 1) звичайні тарифи (для вантажів до 45 кг);
- 2) кількісні, що передбачають заохочення вантажовідправників при перевезенні великих партій вантажу, незалежно від їхньої однорідності. Для цього встановлюються додаткові вагові категорії (наприклад, 100, 200, 500 кг), для кожної з яких застосовуються різні знижки, розмір яких, залежно від районів перевезення, може становити від 25 до 70 %;

3) мінімальні вантажні збори встановлюються на досить дрібні партії вантажів. Вони узгоджуються з вантажовідправником у тому випадку, якщо провізна плата за нормальним вантажним тарифом виявляється нижче мінімального збору. За величиною мінімальні ставки відповідають зазвичай вартості перевезення 5 кг вантажу.

При вирішенні питання про доцільність авіаційного перевезення вантажу потрібно брати до уваги, що якщо вантаж за малої ваги має великий об'єм (зазвичай більше 6 000 куб. см на 1 кг ваги), то оплата стягується залежно від обсягу. Кожні 6 000 куб. см приймаються рівними 1 кг. При визначенні обсягу заміри робляться між найвіддаленішими точками кожного з трьох вимірів.

На деяких маршрутах існують окремі тарифи для певних класів вантажів (газети і журнали, тварини, золото і коштовності, несупроводжуваний цінний багаж та ін.). Щодо цих вантажів застосовується система надбавок до звичайного тарифу.

На окремих напрямках для деяких категорій вантажів поширена практика встановлення спеціальних пільгових тарифів (корейтов). Вони встановлюються диференційовано для різних партій вантажу, як правило, з мінімальною стандартною масою відправки від 45 до 1 000 кг.

При встановленні тарифу важливо, яким літаком буде відправлений вантаж – пасажирським або вантажним. За міжнародними правилами, на рейсових пасажирських літаках до перевезення приймаються вантажі, вага одного місця яких не перевищує 200 кг, а габарити відповідають розмірам вантажного люка.

Перевезення великовагових і негабаритних вантажів здійснюється спеціальними вантажними літаками. Ці літаки обладнані засобами для навантаження і розвантаження. Тарифи у цьому разі мають договірний характер.

9.4. Митне оформлення вантажів, що перевозяться повітряним транспортом

Митний контроль за міжнародними авіаційними перевезеннями здійснюється безпосередньо у міжнародних аеропортах за правилами, що викладені у главі 17 МК України. Переміщення

товарів через митний кордон України повітряним шляхом здійснюється через міжнародні аеропорти, у яких розташовані митні органи. Перелік міжнародних аеропортів безпосередньо визначається КМ України. Переміщення товарів через митний кордон України через інші аеропорти та поза місцем розташування митних органів допускається у виключних випадках за дозволом КМ України або у випадках вимушеної посадки повітряного судна.

Митний контроль та митне оформлення повітряного судна здійснюється за наявності необхідних документів. Командир повітряного судна зобов'язаний подати для здійснення митного контролю такі документи:

- 1) генеральну декларацію;
- 2) документи про поштові відправлення, товари та товаросупровідні документи;
- 3) інші документи, передбачені законодавчими актами України, а також міжнародними договорами України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України.

Дозвіл митного органу на вивантаження товарів з повітряного судна або завантаження товарів на нього надається після перевірки поданих документів та встановлення їхньої відповідності вимогам МК України.

Командир повітряного судна, який здійснив вимушену посадку за межами міжнародного аеропорту, зобов'язаний вжити необхідних заходів для забезпечення збереження товарів, які підлягають митному контролю, та упродовж доби повідомити найближчий міжнародний аеропорт про місце посадки судна. Керівник міжнародного аеропорту після одержання такого повідомлення зобов'язаний забезпечити перевезення посадових осіб митного органу до місця посадки судна або доставити пасажирів, екіпаж, а також товари, що підлягають митному контролю, до митного органу.

Митний контроль за міжнародними авіап перевезеннями здійснюється митним органом міжнародного аеропорту у взаємодії з контрольними та іншими службами, що беруть участь в оформленні міжнародних повітряних суден та їхніх екіпажів, вантажів, пасажирів і багажу. Спільні технологічні схеми оформлення міжнародних авіап перевезень та розподіл обов'язків під час їхнього здійснення затверджуються керівниками авіапідприємства,

митного органу й органу охорони Державного кордону України. У спільних технологічних схемах визначаються місце, термін та послідовність оформлення кожною службою міжнародних авіаперевезень.

Як уже зазначалось, стосовно осіб, які мають дипломатичний імунітет, митний контроль не проводиться. Відповідно такий контроль та митне оформлення повітряного судна, яке перевозить офіційні державні делегації, здійснюється без митного огляду. Підставою для застосування пільгового режиму митного контролю є подання митному органу офіційного повідомлення Міністерства закордонних справ України.

Митний контроль містить такі елементи:

- контроль товарів, які переміщуються у літаках міжнародного пасажирського сполучення;
- контроль товарів, які переміщуються літаками при здійсненні міжнародних вантажних перевезень;
- контроль самих літаків.

Митний контроль переміщуваних ручної поклажі і багажу, а так само авіапасажирів, здійснюється в спеціально відведених для митного оформлення місцях. Технологія і порядок оформлення пасажирів, ручної поклажі і супроводжуваного товару є ідентичними оформленню і супроводу багажу, пасажирів на усіх видах транспорту.

Під час відльоту літака проводиться повне митне оформлення, якщо літак не робить проміжної посадки на території України, з постановкою штампа «Під митним контролем» і записом інспектора митниці в генеральній декларації про те, що було оформлено в митному відношенні.

Під час відльоту літака з посадкою в аеропортах, де розміщена митниця, проводити повне чи часткове митне оформлення (багажу пасажирів, вантажу), залежно від маршруту польоту, з обов'язковим поставленням штампа «Під митним контролем» і записом інспектора митниці в генеральному дорученні про те, що було оформлено митницею (вантаж, багаж) і що повинно бути оформлено митницею, з яким відлітає літак за кордон України.

Під час вильоту пасажир проходить митне оформлення, потім реєструє свій виліт і оформляє перевезення супроводжуваного багажу, після цього проходить паспортний контроль. Після

такого контролю здійснюється перевірка на відсутність у ручній поклажі, одязі пасажирів зброї та інших предметів, які заборонені до вивозу. Під час прильоту митний контроль завершує усі види формальностей. Лінія митного контролю є останньою перед виходом пасажирів в зал прибуття.

Під час прильоту літака через кордон з посадкою в проміжному аеропорті, де знаходиться митниця, у першому пункті посадки літака проводиться, як правило, повне митне оформлення. У випадку часткового оформлення (без оформлення багажу) у пункті першої посадки літака інспектором митниці обов'язково проставляється штамп «Під митним контролем» і робиться запис у супровідній відомості.

Пасажири, що прибули, після закінчення паспортного контролю одержують свій багаж і проходять митний контроль. Порядок митного оформлення ідентичний тому, що проводиться перед вильотом.

Для виявлення і припинення спроб ввезення і вивезення товарів з використанням літаків, крім митного контролю, у міжнародних аеропортах організується оперативна взаємодія митних органів зі службами контролю за повітряною обстановкою для того, щоб здійснювався митний контроль усіх літаків, у тому числі як санкціоновані (офіційні), так і несанкціоновані міжнародні авіарейси.

Виявлення випадків приховання товарів на борту літаків досягається в результаті проведення огляду самих літаків і вживання режимних заходів на всій території аеродрому. При здійсненні контролю за іноземними літаками першочергове значення мають режимні заходи, тому що, згідно з міжнародним правом, огляд іноземного літака можливий тільки у виключних випадках. Іншими словами, літак є територією іноземної держави й перебуває під її суверенітетом. Тому такий контроль й огляд можливий у випадку наявності достовірних відомостей чи інших серйозних підстав вважати, що на ньому ховаються товари чи вантаж від митного контролю.

Час на проведення огляду законодавчо не обмежується, а встановлюється виходячи з умов необхідності забезпечення дотримання розкладу польотів літаків і вимог законодавства про порядок переміщення товарів і транспортних засобів через митний кордон.

Питання для самоконтролю

1. Якими способами можуть здійснюватися міжнародні повітряні перевезення?
2. Якими основними нормативними документами регламентуються умови виконання міжнародних повітряних перевезень?
3. Дайте характеристику договору повітряного перевезення.
4. Дайте визначення поняття «повітряний перевізник».
5. Дайте визначення поняття «експлуатант».
6. Дайте характеристику авіанакладній вантажній (Air Waybill).
7. Які функції виконує авіанакладна?
8. Яку інформацію про товар містить авіанакладна?
9. Із скількох екземплярів складається вантажна авіанакладна AWB?
10. Які види авіанакладної існують?
11. Дайте характеристику тарифній системі авіаперевезень.
12. Які витрати враховуються при встановленні авіатарифів?
13. На які категорії підрозділяються основні авіатарифи?
14. Наведіть порядок проведення митного оформлення вантажів, що перевозяться повітряним транспортом.

РОЗДІЛ 10

ОРГАНІЗАЦІЯ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВОДНИМ ТРАНСПОРТОМ

10.1. Форми організації перевезень водним транспортом.

10.2. Кодекс торговельного мореплавства. Міжнародні конвенції щодо морських перевезень.

10.3. Транспортні умови морської доставки вантажів при базисних умовах FOB або CIF.

10.4. Тарифне ціноутворення на лінійному судноплавстві.

10.5. Основні умови фрахтування суден під час морських перевезень.

10.6. Перевізні і взаємопов'язана документація. Види і функції коносаментів.

Ключові поняття: морський транспорт, внутрішній водний транспорт, водні транспортні послуги, міжнародні лінійні конвенції, трампові судна, лінійне судноплавство, фрахт, чартер, коносамент.

10.1. Форми організації перевезень водним транспортом

Розглядаючи морський та річковий транспорт світу, варто звернути увагу на його місце в загальній світовій транспортній системі. Робота транспорту становить матеріальну основу географічного і міжнародного поділу праці. Транспорт забезпечує зв'язки між виробництвом і споживанням, задовольняє потреби населення в перевезеннях, має велике оборонне значення.

Морський транспорт слугує для зовнішньоекономічних зв'язків. Лише у деяких країнах, таких як Росія, США, Китай, Канада, Туреччина, Франція, морський транспорт здійснює міжрайонні внутрішні перевезення. Цей транспорт перевозить понад 80 % зовнішньоторговельних вантажів.

Це найбільш дешевий вид транспорту, бо експлуатація морських шляхів не вимагає більших витрат на утримання мережі, як

у інших видах транспорту. Сучасні морські судна здатні перевозити вантажі будь-яких розмірів та ваги.

Внутрішній водний транспорт перевозить вантажі та пасажирів річками, озерами і штучними водоймищами. За вантажооборотом та пасажирооборотом цей вид транспорту поступається усім іншим. За чисельністю суден він переважає морський транспорт, але за загальною тоннажністю поступається йому у півтора десятки разів.

Водні транспортні послуги включають перевезення не тільки відкритим морем, але й ріками і каналами, а також послуги, що надаються морським перевізникам.

Існує три основних види міжнародних морських перевізників:

- перевізники в складі міжнародних лінійних конвенцій;
- незалежні перевізники;
- судна «дикого плавання».

Трампові судна (англ. «*tramp*» – *бурлака*) – судна, що здійснюють нерегулярні рейси, без чіткого розкладу, і скеровуються судовласниками туди, де з боку фрахтувальників є попит на тоннаж.

Трампові судна перевозять в основному масові вантажі: ліс, руду, вугілля, зерно, нафтопродукти й інші вантажі, перевезені навалом або наливом. Більшість трампових суден універсальні й можуть за необхідності перевозити генеральні вантажі – упаковані й неупаковані товарно-штучні вантажі (устаткування, хімікати, апаратуру, металовироби, автомобілі, трактори, вагони, сільськогосподарську техніку). Таким чином, на цих судах під вантаж може бути надане все судно або його частина, або певні вантажні приміщення.

Міжнародні лінійні конвенції – це організації, що встановлюють єдині тарифи і правила морського перевезення. Вони складаються з перевізників, що працюють на визначеній території, як, наприклад, конвенція морських перевізників Північної Атлантики.

Лінійне судноплавство – форма транспортних послуг, що забезпечує регулярні перевезення між установленими портами генеральних вантажів за заздалегідь оголошеним розкладом.

Сполучення регулярними лініями підтримується одним або кількома судноплавними компаніями.

Розрізняють три типи ліній:

- *односторонні*, що обслуговуються одним судновласником;
- *спільні*, які обслуговуються кількома транспортними компаніями на основі угод між ними або міжурядовими угодами;
- *конференціальні*, організовані для перевезення вантажів на океанських напрямках на основі угод конференцій судновласницьких компаній.

До **переваг лінійного судноплавства** відносять: регулярність, дотримання термінів розкладу, стабільні ціни, експлуатацію спеціалізованого тоннажу, наявність широкої мережі агентів. Проте це потребує значних витрат і тому тарифи лінійних перевізників вищі фрахтових ставок під час трампових перевезень.

Лінійні судна перевозять переважно дрібні партії вантажів від великої кількості відправників великій кількості одержувачів. Тому лінійні компанії приймають вантажі для перевезення задовго до підходу судна. Вони зберігають їх на своїх складах, організовують і оплачують навантаження та розвантаження. Вартість цих послуг включається в плату за транспортування.

У міжнародній торгівлі останнім часом часто для перевезень генеральних вантажів морем використовуються контейнери.

Стандартний контейнер – це металевий ящик (із сталі або алюмінію) з подвійними дверцятами з одного кінця. У нього може бути вміщено вантаж загального призначення і тоді транспортований.

Більшість контейнерних перевезень здійснюється в контейнерах двох типів (табл. 10.1).

Потрібно завжди вказувати точні параметри для великогабаритних і спеціальних предметів перевезення.

Надання послуг щодо здійснення контейнерних перевезень вимагає спеціального оснащення і устаткування портів підйомними та розвантажувальними установками. На сьогодні для перевізника контейнерні перевезення є економічними – вони значно скорочують час навантаження і розвантаження суден. Географія контейнерних перевезень істотно розширюється.

Види контейнерів

Вид	Максимальне завантаження	Внутрішні розміри
<i>Двадцятифутовий контейнер місткістю 30 м³</i>	18 т	Довжина – 5,89 м, ширина – 2,32 м, висота – 2,23 м (дверцята: ширина – 2,30 м, висота – 2,14 м)
<i>Сорокафутовий контейнер місткістю 60 м³</i>	30 т	Довжина – 12 м, ширина 2,32 м, висота – 2,23 м (дверцята: ширина – 2,30 м, висота – 2,23 м). Ці розміри можуть злегка варіюватися залежно від виробника

Для вантажовідправника основна перевага полягає у зменшенні ризику втрат, крадіжки або псування вантажу завдяки безпечнішій системі перевезень. Товари, що легко складуються, можуть доставлятися в простій упаковці, що дає змогу зекономити вдвічі: на нескладній упаковці й транспортних витратах, що залежать від маси вантажу та його габаритів. При неповному заповненні контейнера вантажовідправник часто користується послугами транспортно-експедиційного агентства, яке може сформулювати так званий збірний контейнер, використовуючи його для навантаження кількох партій вантажів від різних вантажовідправників.

10.2. Кодекс торговельного мореплавства. Міжнародні конвенції щодо морських перевезень

Кодекс торговельного мореплавства (далі – КТМ України) – кодифікований законодавчий акт, яким регулюються відносини, що стосуються використання суден для перевезень вантажів, пасажирів, багажу та пошти, рибного й інших морських промислів, розвідки та видобування корисних копалин, виконання буксирних криголам і рятувальних операцій, прокладення кабелю та для іншого господарства, наук і культурних цілей. Прийнятий ВР України 25.У 1995. Містить 11 розділів, 37 глав, 393 статті. Правила КТМ України поширюються:

на морські судна – під час їхнього прямування як морськими шляхами, так і річками, озерами, водосховищами та іншими

водними шляхами, якщо спеціальним законодавством чи міжнародними договорами України не встановлено інше;

на судна внутрішнього плавання – під час їхнього прямування морськими шляхами, а також річками, озерами, водосховищами та іншими водними шляхами із заходом в іноземні морські порти і у випадках, передбачених стст. 297 і 327 Кодексу.

Його правила, за винятком передбачених випадків, не поширюються на судна, що прямують під військово-морським прапором України. До перевезень у прямому змішаному і прямому водному сполученні, що здійснюються за участі морського транспорту, правила КТМ України застосовуються у зазначених у ньому випадках, а також у частині, не передбаченій спеціальним законодавством, що регулює такі перевезення. Кодекс, зокрема, визначає:

- поняття судна, судновласника і власника судна;
- порядок реєстрації суден і правове становище екіпажу судна;
- правовий статус морського порту, лоцманської служби, служби регулювання руху суден;
- умови морського агентування і правила морських перевезень вантажів і пасажирів;
- правові наслідки морської аварії, зіткнення суден;
- відповідальність перевізника, порядок подання морських протестів, претензій і позовів.

Традиційно перевезення товарів морем здійснюється двома засобами залежно від характеру товарів. По-перше, йдеться про фрахтування усього судна за договором морського чартеру (у такій засіб, як правило, перевозиться зерно, вугілля або нафта). Якщо виникає необхідність перевезення окремих партій вантажів, товар, як правило, вкладається у трюм або на палубу судна та перевозиться на підставі коносаментів. Якщо товари не перевозяться у контейнерах, коносаменти мають назву «бортові». Контейнерні коносаменти видаються контейнерними лініями для перевезення вантажів у контейнерах та мають характеристики, яких немає у інших видах коносаментів. Крім названих, існують й інші різновиди коносаментів. Зупинимось стисло лише на таких трьох:

1) чистий коносамент та коносамент із застереженням. Чистий коносамент є документом, що не містить додаткових застережень, які прямо констатують дефектний стан товару або упаковки;

2) оборотні та на пред'явника. Коносаменти, як і векселі, можуть виписуватися як на пред'явника, так і на конкретну особу або за її наказом (ордерні);

3) наскрізний коносамент. Якщо морське перевезення становить лише частину загального перевезення, у зв'язку із чим відправнику зручніше отримати наскрізний коносамент, ніж укладати договори з декількома перевізниками, які повинні перевозити вантаж на наступних стадіях перевезення.

Серед найбільш відомих конвенцій, які присвячено врегулюванню міжнародного перевезення морем, зупинимося на:

1. *Міжнародній конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент*. Її було розроблено під егідою Міжнародного морського комітету 25 серпня 1924 р. При цьому сама Конвенція не містить визначення коносаменту, його можемо знайти в інших актах міжнародного характеру, насамперед у Конвенції ООН щодо морського перевезення вантажів 1978 р., про яку йтиметься далі.

Положення Конвенції містять перелік заходів, які перевізник зобов'язаний здійснити для приведення судна у необхідний для перевезення вантажів стан. Капітан або перевізник чи його агент зобов'язані видати відправнику вантажу коносамент, який повинен містити перелік відомостей, зазначений у статтях Конвенції. Саме такий коносамент буде створювати презумпцію прийому перевізником вантажу. У конвенції передбачено межі відповідальності перевізника за втрату або пошкодження вантажу, а також обставини, які виключають його відповідальність. Серед таких обставин зазначені: непереборна сила, дії антисупільних елементів, арешт або затримання владою, карантинні обмеження, спасіння життя або майна на морі тощо. У Конвенції приділено увагу також процедурним питанням, що пов'язані із формою та строками повідомлення перевізником про втрату або пошкодження багажу, та порядку визначення вартості багажу, якщо відомості про неї не були внесені у коносамент тощо.

2. Конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства, 5 квітня 1965 р. Її було прийнято Україною з поправками 1975 р. до неї та з поправками 1969, 1977, 1986, 1990 рр. до її додатків (Постанова Кабінету Міністрів України від 21 вересня 1993 р. № 755 про прийняття Україною Конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 р.). Конвенція передбачає полегшення морського судноплавства шляхом спрощення та скорочення до мінімуму формальностей, вимог у відношенні документів та процедур при прибутті, стоянці та відправленні судів закордонного плавання. Конвенція містить 16 статей організаційного характеру, а додаток складено із 5 розділів, які містять «стандарти» та «рекомендовану практику».

Під «стандартами» Конвенція пропонує розуміти ті заходи, однакове застосування яких урядами країн (учасниць Конвенції), відповідно до Конвенції, є необхідним з метою полегшення міжнародного морського судноплавства. Під «рекомендованою практикою» Конвенція пропонує розуміти ті заходи, однакове застосування яких урядами країн (учасниць Конвенції), відповідно до Конвенції, є бажаним з метою полегшення міжнародного морського судноплавства.

Так, наприклад, один із стандартів передбачає, що державна влада не має права вимагати при прибутті та відправленні судів будь-яких інших документів, крім: загальної декларації, декларації про вантаж, декларації про судові припаси, декларації про особисті речі екіпажа судна, судової ролі, списку пасажирів, документа, щодо якого є розпорядження Всесвітньої поштової конвенції та морської санітарної декларації. Положення додатка розкривають змістове навантаження перелічених документів, тобто перелік відомостей, які вони повинні містити, та кількість їхніх необхідних екземплярів.

Відповідно до «рекомендованої практики» після індивідуального пред'явлення паспортів або інших офіційних документів, які посвідчують особистість, державній владі потрібно негайно повертати пасажирам зазначені документи, а не затримувати їх до додаткового контролю, якщо немає ніяких перешкод до допуску пасажирів на територію цієї країни.

3. Афінській конвенції про перевезення морем пасажирів та їхнього багажу, 13 грудня 1974 р., яка є чинною для України на

підставі Закону України «Про приєднання України до Конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 р. і Протоколу 1976 р. до неї» від 15 липня 1994 р. Зазначена Конвенція застосовується до будь-якого міжнародного перевезення, якщо: судно прямує під прапором держави, яка є Стороною цієї Конвенції, або зареєстроване в такій державі, або сам договір перевезення укладено в державі, яка є Стороною за цією Конвенцією, або відповідно до договору перевезення місце відправлення або місце призначення перебувають у такій державі. Разом з тим Конвенція не застосовується, якщо перевезення підпадає під режим цивільної відповідальності, передбаченої положеннями будь-якої іншої міжнародної конвенції про перевезення пасажирів та їхнього багажу іншим видом транспорту, у випадку застосування цих положень до перевезення морем.

Перевізник відповідає за шкоду, завдану в результаті смерті пасажирів або заподіяння йому тілесного ушкодження, а також у результаті втрати або пошкодження багажу, якщо подія, внаслідок якої було завдано шкоду, сталася під час перевезення і була наслідком вини або недбалості перевізника, його службовців або агентів, які діяли в межах своїх службових обов'язків.

Обов'язок доказування того, що подія, внаслідок якої було завдано шкоду, сталася під час перевезення, а також обов'язок доказування розміру шкоди покладається на позивача. Перевізник не відповідає за втрати і пошкодження грошей, цінних паперів, золота, виробів із срібла, коштовних речей, прикрас, творів мистецтва чи інших цінностей, за винятком випадку, коли такі цінності було здано на зберігання перевізникові, який погодився їх зберігати в безпеці.

Конвенція врегульовує ряд інших питань, зокрема порядок перерахування грошової одиниці, групу додаткових положень про межі відповідальності, порядок застосування меж відповідальності, передумови об'єднання позивних вимог до перевізників, випадки втрати права перевізником на обмеження відповідальності, порядок повідомлення пасажиром про втрату чи пошкодження багажу, строк позовної давності та питання підсудності тощо.

4. *Конвенції ООН щодо морського перевезення вантажів*, 1 січня 1978 р., яка є чинною для України. Названа Конвенція застосовується до договорів морського перевезення, якщо порт

навантаження чи порт розвантаження перебувають на території однієї з Договірних країн або коносамент чи інший документ, що підтверджує договір морського перевезення, виданий в одній з договірних країн, а також в інших випадках, які зазначені у Конвенції.

Конвенція надає визначення коносаменту. Відповідно до її положень останній є документом, що підтверджує договір морського перевезення та прийом вантажу перевізником, відповідно до якого перевізник є зобов'язаним здати вантаж проти цього документа. У змісті Конвенції значну увагу приділено питанням, які пов'язані із відповідальністю перевізника за втрату та пошкодження вантажу, серед яких є встановлення періоду, впродовж якого перевізник несе відповідальність, перелік підстав відповідальності та її межі. Перевізник несе відповідальність за збиток, що є результатом втрати чи пошкодження вантажу, за затримку у його отриманні, якщо обставини, що призвели до цього, мали місце у той час, коли вантаж перебував у його веденні, якщо тільки перевізник не доведе, що він, його службовці або агенти вжили усіх заходів для того, щоб уникнути таких обставин.

Щодо живих тварин, то перевізник не несе відповідальності за втрату, пошкодження чи затримку у здачі, які є результатом будь-яких ризиків, що властиві такому різновиду перевезень.

Положення Конвенції також містять спеціальні правила щодо небезпечного вантажу. Так, наприклад, відправник вантажу зобов'язаний замаскувати вантаж або іншим відповідним засобом позначити його як небезпечний. Коли відправник вантажу передає небезпечний вантаж перевізнику залежно від обставин справи, перший повинен повідомити другому про небезпечний характер вантажу та, якщо це необхідно, про застережні заходи, які необхідно вжити. Якщо це не буде зроблено, відправник вантажу повинен нести відповідальність перед перевізником за збитки, що мали місце внаслідок відвантажування такого вантажу.

Положення Конвенції також врегульовують порядок видачі коносамента, визначають осіб, які мають право підписувати такий документ, відомості, які він повинен містити, та інші питання, що можуть виникнути у результаті морського перевезення вантажу.

До перевезень, що здійснюються внутрішніми водними шляхами (змішаними шляхами: ріка – море), застосовується як *Кодекс торговельного мореплавства*, так і ряд конвенцій.

1. *Конвенція про обмеження відповідальності власників суден внутрішнього плавання*, 1 березня 1973 р., є чинною для України. Згідно з її положеннями власник судна внутрішнього плавання може обмежити свою відповідальність щодо претензій, зазначених у ній, за допомогою утворення лімітованого фонду відповідно до названого акта. Положення цієї Конвенції також розповсюджуються на осіб, які експлуатують судно, орендарів, володільців суден, а також фрахтівників. Обмеження відповідальності виключається, якщо доказано, що випадок, внаслідок якого було пред'явлено претензію, є наслідком особистої провини особи, яка посилається на обмеження.

Відповідальність може бути обмежена як за договірними, так і позадоговірними претензіями, зокрема, при відшкодуваннях у випадку смерті, поранень або іншого пошкодження фізичного або психічного здоров'я будь-якої особи, яка перебуває на борту судна; відшкодування за втрату або пошкодження вантажу чи будь-якого іншого майна, що перебуває на борту судна, та в інших випадках, зазначених у Конвенції. Разом з тим не підлягають обмеженню претензії від осіб, які перевозяться на підставі договору перевезення пасажирів; претензії до власника судна, що впливають з договору про найм капітана та членів екіпажа або будь-яких агентів власника судна, які перебувають на борту судна; претензії за здійснену допомогу, врятування, а також внесок за спільну аварію.

2. *Конвенція про договір міжнародного перевезення пасажирів та багажу внутрішніми водними шляхами*, 1 травня 1976 р., для України є чинною. Конвенція застосовується до будь-якого договору перевезення пасажирів та у відповідних випадках їхнього багажу внутрішніми водними шляхами, коли у договорі передбачено, що перевезення буде здійснюватися водними шляхами не менше двох країн і що місце посадки або місце висадки, або і перше, і друге перебувають на території однієї з Договірних країн. Разом з тим вона не застосовується, якщо на договір перевезення розповсюджуються положення морського права, у силу того, що перевезення частково здійснюється морем; положення

залізничного права в силу будь-якої конвенції. Як і в інших конвенціях, що присвячені договорам міжнародного перевезення, у цій Конвенції значну увагу приділено транспортним документам (порядку їхнього оформлення та змісту) та положенням відповідальності перевізника (сума відшкодування тощо). Під час перевезень пасажирів перевізник, згідно із статтями Конвенції, повинен видати індивідуальний або колективний квиток. Відсутність, неправильність оформлення або втрата квитка не зачіплює існування та дійсність договору перевезення, який продовжує підпадати під дію положень Конвенції. Якщо пасажир бажає здати перевізнику багаж, останній може виписати у відповідних випадках у поєднанні з квитком багажну квитанцію або інший аналогічний документ, в якому зазначається кількість та характер багажу. За наявності прохання пасажирів оформлення такої багажної квитанції є обов'язковим.

Конвенція містить ряд інших важливих питань, які виникають як при укладанні, так і в процесі реалізації договірних зобов'язань щодо міжнародного перевезення пасажирів та вантажу внутрішніми водними шляхами.

3. *Європейська угода щодо найважливіших внутрішніх водних шляхів міжнародного значення*, 19 січня 1996 р., є чинною для України. Країни – Договірні сторони прийняли положення цієї Угоди як узгодженого плану розвитку та будівництва мережі внутрішніх водних шляхів, що має назву мережа водних шляхів категорії «Е». Зазначена мережа включає у свій склад внутрішні водні шляхи та порти міжнародного значення, перелік яких міститься у додатках I та II до цієї Угоди.

4. *Європейська угода про міжнародне перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами*, 26 травня 2000 р., є чинною для України. Під «внутрішніми водними шляхами» Конвенція розуміє усі внутрішні судноплавні шляхи, включаючи морські судноплавні шляхи, на території країни – Договірної сторони, які є відкритими для плавання судів відповідно до національного права. У свою чергу, «небезпечними вантажами» є речовини та вироби, міжнародне перевезення яких, відповідно до правил, що додаються, заборонене або дозволяється на відповідних умовах. До Конвенції додаються правила, які становлять разом із нею невід'ємну частину. Зазначені правила включають:

приписи, що стосуються міжнародних перевезень небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами; приписи та процедури, що стосуються огляду, видачі свідоцтв про допуск, спеціальних дозволів, контролю, а також положення щодо підготовки та складання іспитів експертами тощо.

5. *Будапештська конвенція про договір перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами*, 22 червня 2001 р., застосовується до будь-якого договору перевезення вантажів, згідно з яким порт навантаження або місце приймання вантажу та порт розвантаження або порт здачі вантажу розташовані на території двох різних країн, хоча одна з яких є учасницею Конвенції. Остання насамперед врегульовує права та обов'язки сторін договору: перевізника та відправника вантажу, порядок розірвання договору. Як і більшість інших міжнародних актів, що стосуються міжнародного перевезення пасажирів та вантажів, ця Конвенція передбачає можливість здійснення такого перевезення фактичним перевізником. Відповідно до її положень, за умови здійснення міжнародного перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами, перевізник залишається відповідальним за все перевезення. У тих випадках і тією мірою, у якій перевізник та фактичний перевізник несуть відповідальність, їхня відповідальність є солідарною. Зазначений акт також містить положення щодо небезпечного вантажу та вантажу, що забруднює навколишнє середовище. Ряд статей присвячено транспортним документам, їхньому змісту та порядку складення. Так, перевізник для кожного перевезення вантажу, що врегульовується Конвенцією, повинен мати транспортний документ (передбачено застереження, які він може містити); перевізник повинен видати коносамент лише за проханням відправника вантажу або, якщо про це було застереження до навантаження вантажу чи до прийняття його до перевезення. Відсутність транспортного документа або його неповне оформлення не впливають на дійсність договору перевезення.

У Конвенції також отримали своє закріплення положення щодо: права розпорядження вантажем та умови його здійснення; відповідальності перевізника та характеру його взаємовідносин з агентами та службовцями; суми відшкодування, максимальних меж відповідальності, можливості її обмеження та втрати права

на таке обмеження; порядку повідомлення про збиток; претензійного строку, позивної давності тощо.

10.3. Транспортні умови морської доставки вантажів при базисних умовах FOB або CIF

Найчастіше сторони, які укладають контракт, не ознайомлені з практикою ведення торгівлі у різних країнах. Це може стати причиною непорозумінь, розбіжностей і судових розглядів, тобто втрат часу та грошей. Для запобігання цьому Міжнародна торговельна палата 1936 року вперше опублікувала звід міжнародних правил для точного визначення торговельних термінів. Ці правила відомі як ІНКОТЕРМС.

Інкотермс (англ. *Incoterms, International commerce terms*) – міжнародні комерційні умови, комплект міжнародних правил з тлумачення найбільш широко використовуваних торговельних термінів (умов) у галузі міжнародної торгівлі.



Рис. 10.1. Перехід ризиків від продавця до покупця товару залежно від виду умов поставки

Суб'єкти підприємницької діяльності України при укладанні угод, у тому числі зовнішньоекономічних договорів (контрактів), зобов'язані дотримуватися правил ІНКОТЕРМС. Правила є обов'язковими у зовнішній торгівлі, і з їхньою допомогою можна уникнути або принаймні значно скоротити ймовірність різного тлумачення спеціальних термінів у різних країнах.

FOB (англ. *Free On Board*) (... named port of shipment), або **Франко борт (... назва порту відвантаження)** – термін Інкотермс 2010, який означає, що продавець виконав постачання, коли товар перейшов через поручні судна в названому порту відвантаження. Це означає, що з цього моменту усі витрати і ризики чи втрати ушкодження товару повинен нести покупець. За умовами терміна FOB на продавця покладається обов'язок з митного очищення товару для експорту. Цей термін може застосовуватися тільки під час перевезення товару морським чи внутрішнім водним транспортом.

Таблиця 10.2

Розподіл обов'язків при базисних умовах FOB

Продавець	Покупець
<i>А.1. Надання товару відповідно до договору.</i> Продавець зобов'язаний надати товар із комерційним рахунком-фактурою або еквівалентним йому електронним повідомленням відповідно до умов договору купівлі-продажу, а також будь-які інші докази відповідності, які можуть вимагатися за договором	<i>Б.1. Сплата ціни.</i> Покупець зобов'язаний сплатити ціну товару відповідно до договору купівлі-продажу
<i>А.2. Ліцензії, дозволи та інші формальності.</i> Продавець зобов'язаний одержати на власний ризик і за власний рахунок будь-яку експортну ліцензію або інший офіційний дозвільний документ і виконати, де це належить, усі митні формальності, необхідні для експорту товару	<i>Б.2. Ліцензії, дозволи та інші формальності.</i> Покупець зобов'язаний одержати на власний ризик і за власний рахунок будь-яку імпорتنу ліцензію або інший офіційний дозвільний документ і виконати, де це належить, усі митні формальності у зв'язку з імпортом товару, а також за необхідності з його транзитним перевезенням через будь-яку країну

Продовження таблиці 10.2

Продавець	Покупець
<i>А.3. Договори перевезення та страхування</i> а) Договір перевезення – немає зобов'язань; б) Договір страхування – немає зобов'язань	<i>Б.3. Договори перевезення та страхування</i> а) Договір перевезення – покупець зобов'язаний за власний рахунок укласти договір перевезення товару від названого порту відвантаження; б) Договір страхування – немає зобов'язань
<i>А.4. Поставка.</i> Продавець зобов'язаний здійснити завантаження товару на борт судна, призначеного продавцем, у день чи в межах періоду, що узгоджені Сторонами, в названому порту відвантаження у спосіб, що відповідає звичаям порту	<i>Б.4. Прийняття поставки.</i> Покупець зобов'язаний прийняти поставку товару, як тільки її здійснено відповідно до статті А.4
<i>А.5. Перехід ризиків.</i> Продавець зобов'язаний, з урахуванням положень статті Б.5, нести всі ризики втрати чи пошкодження товару до моменту переходу товару через поручні судна в названому порту відвантаження	<i>Б.5. Перехід ризиків.</i> Покупець зобов'язаний нести всі ризики втрати чи пошкодження товару: – з моменту переходу товару через поручні судна в названому порту відвантаження; – від настання погодженої сторонами дати чи від дати закінчення періоду, узгодженого для поставки, що виникають унаслідок неподання покупцем повідомлення, відповідно до статті Б.7, або внаслідок того, що призначене ним судно не прибуває своєчасно, чи не може прийняти товар, чи припиняє прийняття вантажів до настання часу, про який було повідомлено, відповідно до статті Б.7, але за умови, що товар був належним чином індивідуалізований за договором, тобто явно відокремлений або іншим чином визначений як товар, що є предметом цього договору

Продовження таблиці 10.2

Продавець	Покупець
<i>А.6. Розподіл витрат.</i> Продавець зобов'язаний, з урахуванням положень статті Б.6: – нести всі витрати, пов'язані з товаром, до моменту переходу товару через поручні судна в названому порту відвантаження; – сплатити, коли це належить, витрати експортних митних процедур, а також усі мита, податки та інші збори, що підлягають сплаті при експорті товару	<i>Б.6. Розподіл витрат.</i> Покупець зобов'язаний сплатити: – всі витрати, пов'язані з товаром, із моменту його переходу через поручні судна в названому порту відвантаження; – будь-які додаткові витрати, що виникають унаслідок того, що судно, призначене покупцем, не прибуває своєчасно, чи не може прийняти товар, чи припиняє прийняття вантажів до настання часу, про який було повідомлено, відповідно до статті Б.7, або внаслідок неподання покупцем належного повідомлення відповідно до статті Б.7, але за умови, що товар був належним чином індивідуалізований за договором, тобто явно відокремлений або іншим чином визначений як товар, що є предметом цього договору; – у випадках, де це належить, усі мита, податки й інші збори, а також витрати на виконання митних процедур, що підлягають сплаті при імпорті товару та його транзитному перевезенні через будь-яку країну
<i>А.7. Повідомлення покупцю.</i> Продавець зобов'язаний дати покупцю достатнє повідомлення про здійснення поставки товару відповідно до статті А.4	<i>Б.7. Повідомлення продавцю.</i> Покупець зобов'язаний дати продавцю достатнє повідомлення про назву судна, пункт завантаження і час здійснення поставки, що ним вимагається
<i>А.8. Докази поставки, транспортні документи або еквівалентні електронні повідомлення.</i> Продавець зобов'язаний за власний рахунок надати покупцю звичайні докази поставки товару відповідно до статті А.4.	<i>Б.8. Докази поставки, транспортні документи або еквівалентні електронні повідомлення.</i> Покупець зобов'язаний прийняти докази поставки відповідно до статті А.8

Продавець	Покупець
Якщо документ, згаданий вище як доказ поставки, не є транспортним документом, продавець зобов'язаний надати покупцю на прохання, за рахунок і на ризик останнього, будь-яке сприяння в одержанні транспортного документа у зв'язку з укладенням договору перевезення (наприклад, оборотного коносамент, необоротної морської накладної, транспортних документів внутрішнього водного транспорту або змішаного перевезення). У випадку якщо продавець і покупець домовилися про використання засобів електронного обміну даними, згаданий вище документ може бути замінено еквівалентним електронним повідомленням (EDI-повідомленням)	
<i>А.9. Перевірка – упаковка – маркування.</i> Продавець зобов'язаний нести витрати, пов'язані з діями щодо перевірки товару (такими як перевірка якості, розмірів, ваги, кількості), необхідними для здійснення поставки товару відповідно до статті А.4. Продавець зобов'язаний за власний рахунок забезпечити пакування товару, необхідне для перевезення товару (за винятком випадків, коли в цій галузі торгівлі прийнято зазвичай відвантажувати товари з такими ж характеристиками, що обумовлені договором, без упаковки). Пакування здійснюється тією мірою, в якій обставини, що стосуються транспортування (наприклад, засоби перевезення, місце призначення), були повідомлені продавцю до укладення договору купівлі-продажу. Упаковка повинна містити належне маркування	<i>Б.9. Огляд товару.</i> Покупець зобов'язаний нести витрати, пов'язані з будь-яким передвідвантажувальним оглядом товару, за винятком випадків, коли такий огляд вимагається державними органами країни експорту
<i>А.10. Інші обов'язки.</i> Продавець зобов'язаний на прохання за рахунок і на ризик покупця надати йому будь-яке	<i>Б.10. Інші обов'язки.</i> Покупець зобов'язаний сплатити всі витрати та збори, пов'язані з одержанням

Продавець	Покупець
сприяння в одержанні будь-яких документів чи еквівалентних їм електронних повідомлень (інших, ніж зазначені в статті А.8), що видаються чи передаються у країні відправлення та/або походження товару, яких може потребувати покупець для імпорту товару і, в разі необхідності, для його транзитного перевезення через будь-яку країну. Продавець зобов'язаний забезпечити покупця, на його вимогу, інформацією, необхідною для оформлення страхування	документів або еквівалентних їм електронних повідомлень, згаданих у статті А.10, а також відшкодувати витрати, понесені продавцем у зв'язку з наданням покупцю допомоги відповідно до згаданої статті

CIP (англ. *Carriage and Insurance Paid To*) (... named place of destination), або Фрахт/перевезення і страхування, оплачені до (...назва місця призначення) – термін «Інкотермс 2010», означає, що продавець доставить товар названому ним перевізнику. Крім того, продавець зобов'язаний оплатити витрати, пов'язані з перевезенням товару до названого пункту призначення. Це означає, що покупець бере на себе всі ризики і будь-які додаткові витрати після доставки в такий спосіб товару. Однак за умовами CIP на продавця також покладається обов'язок із забезпечення страхування від ризиків втрати й ушкодження товару під час перевезення на користь покупця.

Отже, продавець укладає договір страхування й оплачує страхові внески. Покупець повинен брати до уваги, що, відповідно до умов терміна CIP, від продавця потрібно забезпечення страхування з мінімальним покриттям. У випадку якщо покупець бажає мати страхування з більшим покриттям, він повинен або прямо та недвозначно домовитися про це з продавцем, або самостійно вжити заходів до забезпечення додаткового страхування.

У випадку здійснення перевезення в пункт призначення декількома перевізниками перехід ризику відбудеться в момент передачі товару в піклування першого перевізника. За умовами терміна CIP на продавця покладається обов'язок з митного очищення товару для експорту.

Розподіл обов'язків при базисних умовах СІР

Продавець	Покупець
<i>А.1. Надання товару відповідно до договору.</i> Продавець зобов'язаний надати товар із комерційним рахунком-фактурою або еквівалентним йому електронним повідомленням відповідно до умов договору купівлі-продажу, а також будь-які інші докази відповідності, які можуть вимагатися за договором	<i>Б.1. Сплата ціни.</i> Покупець зобов'язаний сплатити ціну товару відповідно до договору купівлі-продажу
<i>А.2. Ліцензії, дозволи та інші формальності.</i> Продавець зобов'язаний одержати на власний ризик і за власний рахунок будь-яку експортну ліцензію або інший офіційний дозвільний документ і виконати, де це належить, усі митні формальності, необхідні для експорту товару	<i>Б.2. Ліцензії, дозволи та інші формальності.</i> Покупець зобов'язаний одержати на власний ризик і за власний рахунок будь-яку імпорتنу ліцензію або інший офіційний дозвільний документ і виконати, де це належить, усі митні формальності щодо імпорту товару та його транзитного перевезення через будь-яку країну
<i>А.3. Договори перевезення та страхування</i> а) Договір перевезення – продавець зобов'язаний за власний рахунок укласти на звичайних умовах договір перевезення товару до узгодженого пункту в названому місці призначення звичайним маршрутом і в звичайно прийнятий спосіб. Якщо такого пункту не узгоджено або не визначено практикою поставок, продавець може вибрати пункт у межах названого місця призначення, який найбільш задовольняє його цілям; б) Договір страхування – продавець зобов'язаний за власний рахунок застрахувати вантаж, відповідно до договору купівлі-продажу, на умовах надання права покупцю або іншій особі, що володіє страховим інтересом щодо товару, заявляти вимоги безпосередньо до страховика, а також надати	<i>Б.3. Договори перевезення та страхування</i> а) Договір перевезення – немає зобов'язань; б) Договір страхування – немає зобов'язань

Продовження таблиці 10.3

Продавець	Покупець
покупцю страховий поліс або інший доказ страхового покриття	
<i>А.4. Поставка.</i> Продавець зобов'язаний здійснити поставку шляхом надання товару перевізнику, з яким укладено договір перевезення, відповідно до статті А.3, а за наявності декількох перевізників – першому з них, для транспортування товару до узгодженого пункту в межах названого місця у встановлену дату або в межах узгодженого періоду	<i>Б.4. Прийняття поставки.</i> Покупець зобов'язаний прийняти поставку товару, як тільки її здійснено відповідно до статті А.4, та одержати товар від перевізника в названому місці
<i>А.5. Перехід ризиків.</i> Продавець зобов'язаний, з урахуванням положень статті Б.5, нести всі ризики втрати чи пошкодження товару до моменту здійснення його поставки відповідно до статті А.4	<i>Б.5. Перехід ризиків.</i> Покупець зобов'язаний нести всі ризики втрати чи пошкодження товару з моменту здійснення його поставки відповідно до статті А.4. У випадку невиконання свого зобов'язання дати повідомлення відповідно до статті Б.7, покупець повинен нести всі ризики втрати чи пошкодження товару від настання погодженої сторонами дати чи від дати закінчення періоду, встановленого для поставки, але за умови, що товар був належним чином індивідуалізований за договором, тобто явно відокремлений або іншим чином визначений як товар, що є предметом цього договору
<i>А.6. Розподіл витрат.</i> Продавець зобов'язаний, з урахуванням положень статті Б.6: • нести усі витрати, пов'язані з товаром, до моменту здійснення його поставки відповідно до статті А.4, а також сплатити ціну фрахту та всі інші витрати, що впливають із статті А.3 «а», включаючи витрати щодо завантаження товару та будь-які платежі	<i>Б.6. Розподіл витрат.</i> Покупець зобов'язаний, з урахуванням положень статті А.3 «а», сплатити: • всі витрати, пов'язані з товаром, із моменту здійснення його поставки відповідно до статті А.4; • всі витрати і збори, пов'язані з товаром під час його перевезення до прибуття в узгоджене місце призначення, за винятком витрат

Продовження таблиці 10.3

Продавець	Покупець
за розвантаження його в місці призначення, покладені на продавця відповідно до договору перевезення; • оплатити витрати щодо страхування, що впливають із статті А.3 «б»; • сплатити, коли це належить, витрати експортних митних процедур, а також усі мита, податки та інші збори, що підлягають сплаті при експорті товару та які потребуються для його транзитного перевезення через будь-яку країну, у випадках, коли вони, відповідно до договору перевезення, покладаються на продавця	і зборів, які, відповідно до договору перевезення, покладаються на продавця; • витрати щодо розвантаження товару, за винятком витрат і зборів, які, відповідно до договору перевезення, покладаються на продавця; • всі додаткові витрати внаслідок неподання покупцем повідомлення щодо товару, відповідно до статті Б.7, від настання узгодженої дати чи дати закінчення періоду, встановленого для відправлення товару, але за умови, що товар був належним чином індивідуалізований за договором, тобто явно відокремлений або іншим чином визначений як товар, що є предметом цього договору; • у випадках, де це належить, усі мита, податки й інші збори, а також витрати на виконання митних процедур, що підлягають сплаті при імпорті товару та його транзитному перевезенні через будь-яку країну, якщо вони не покладаються на продавця у складі витрат за договором перевезення
<i>А.7. Повідомлення покупцю.</i> Продавець зобов'язаний дати покупцю достатнє повідомлення про здійснення поставки товару відповідно до статті А.4, а також будь-яке інше повідомлення, якого потребує покупець для отримання можливості вжити необхідних для одержання товару заходів	<i>Б.7. Повідомлення продавцю.</i> У випадку, якщо покупець має право визначати час відправлення товару та/або місце призначення, він зобов'язаний дати продавцю достатнє повідомлення про них
<i>А.8. Докази поставки, транспортні документи або еквівалентні електронні повідомлення.</i> Продавець зобов'язаний	<i>Б.8. Докази поставки, транспортні документи або еквівалентні електронні повідомлення.</i>

Продовження таблиці 10.3

Продавець	Покупець
за власний рахунок надати покупцю, якщо так прийнято, звичайний(-і) транспортний(-і) документ(-и) відповідного транспорту, щодо якого укладено договір перевезення, відповідно до статті А.3 (наприклад, оборотний коносамент, необоротну морську накладну, документ перевезення внутрішнім водним транспортом, повітряну, залізничну чи автотранспортну накладну, або транспортні документи змішаного перевезення). У випадку якщо продавець і покупець домовилися про використання засобів електронного обміну даними, згаданий вище документ може бути замінено еквівалентним електронним повідомленням (EDI-повідомленням)	Покупець зобов'язаний прийняти транспортний документ відповідно до статті А.8, якщо він відповідає умовам договору купівлі-продажу
<i>А.9. Перевірка – упаковка – маркування.</i> Продавець зобов'язаний нести витрати, пов'язані з діями щодо перевірки товару (такими як перевірка якості, розмірів, ваги, кількості), необхідними для здійснення поставки товару відповідно до статті А.4. Продавець зобов'язаний за власний рахунок забезпечити пакування товару, необхідне для перевезення товару, яке він організує (за винятком випадків, коли в цій галузі торгівлі прийнято зазвичай відправляти товари з такими ж характеристиками, що обумовлені договором, без упаковки). Упаковка повинна містити належне маркування	<i>Б.9. Огляд товару.</i> Покупець зобов'язаний нести витрати, пов'язані з будь-яким передвідвантажувальним оглядом товару, за винятком випадків, коли такий огляд вимагається державними органами країни експорту
<i>А.10. Інші обов'язки.</i> Продавець зобов'язаний на прохання за рахунок і на ризик покупця надати йому будь-яке сприяння в одержанні будь-яких документів чи еквівалентних їм електронних повідомлень (інших, ніж зазначені в статті А.8), що видаються чи передаються у країні відправлення та/або	<i>Б.10. Інші обов'язки.</i> Покупець зобов'язаний сплатити всі витрати та збори, пов'язані з одержанням документів або еквівалентних їм електронних повідомлень, згаданих у статті А.10, а також відшкодувати витрати, понесені продавцем у зв'язку з наданням покупцю

Продовження таблиці 10.3

Продавець	Покупець
походження товару, яких може потребувати покупець для імпорту товару і для його транзитного перевезення через будь-яку країну. Продавець зобов'язаний забезпечити покупця, на його вимогу, інформацією, необхідною для оформлення будь-якого додаткового страхування	допомоги, відповідно до згаданої статті. Покупець зобов'язаний забезпечити продавця, на його вимогу, інформацією, необхідною для оформлення будь-якого додаткового страхування

Договір страхування має бути укладений із страховиками або страховою компанією, що мають гарну репутацію, та за відсутності прямої домовленості сторін про інше, на умовах мінімального страхового покриття відповідно до Умов страхування вантажів (Institute Cargo Clauses) Інституту Лондонських Страховиків (Institute of London Underwriters) або будь-якого подібного зводу правил. Тривалість періоду страхового покриття обумовлюється статтями Б.4. і Б.5. За вимогою покупця і за його рахунок продавець зобов'язується, де це можливо, забезпечити страхування від військових ризиків, ризиків, пов'язаних із страйками, повстаннями та іншими громадськими хвилюваннями. Мінімальне страхування повинне покривати ціну договору купівлі-продажу плюс 10 % (тобто 110 %) і бути обумовленим у валюті договору купівлі-продажу.

10.4. Тарифне ціноутворення на лінійному судноплавстві

При рейсовому фрахтуванні провізна плата встановлюється угодою сторін, найчастіше у вигляді фрахтової ставки (*rate of freight*) за одиницю вантажу. Розрахунковими фрахтовими одиницями (*freight unit*), як правило, слугують одиниці ваги, об'єму або штука вантажу, контейнер. У лінійному судноплавстві при перевезенні особливо цінних вантажів застосовується також обчислення фрахту у відсотках страхової вартості вантажу (*ad valorem*).

Розмір фрахтової ставки залежить від величини попиту і пропозиції, що склалися на ринку. Фрахтовий ринок ділиться на закритий і відкритий.

До *закритого* відносять частину вантажопотоків, до освоєння яких допускаються тільки певні групи судновласників. Це — лінійне судноплавство і вантажопотоки під контролем держави (каботажні, внутрішні перевезення, перевезення стратегічних вантажів тощо).

Лінійні компанії на кожному напрямку перевезень утворюють об'єднання картельного типу — фрахтові конференції. Її члени встановлюють єдині монопольні тарифи. Для обмеження конкуренції з боку незалежних судновласників лінійний картель застосовує систему із закріплення за собою вантажовідправників, стивідорних і агентських компаній, проводить «фрахтову війну» проти аутсайдерів.

1974 р. у межах ООН було розроблено Кодекс поведінки лінійних конференцій. Відповідно до нього конференцією визнається група, що складається з двох і більше перевізників, які надають послуги щодо міжнародних лінійних перевезень вантажів на певному напрямку і мають домовленість про загальні тарифні ставки, права й обов'язки членів конференції та інші умови.

Міжнародні лінійні конвенції, як правило, встановлюють два рівні тарифних ставок за послуги:

- звичайний;
- контрактний (нижчий від звичайного).

Контрактні тарифні ставки діють для тих вантажовідправників, що уклали з конвенцією договір, за яким взяли на себе зобов'язання користуватися тільки послугами конвенції на весь термін дії договору.

Усі члени лінійної конференції користуються єдиними тарифами. Ставки в тарифах установлюються за одиницю маси або обсягу вантажу. Під час розрахунку фрахту лінійний перевізник має право вибору щодо застосування масової або об'ємної ставки тарифу виходячи з принципу найбільшого фрахту для судна. Практично це означає, що перевізник при калькуляції провізної ціни встановлює питомий навантажувальний обсяг (обсяг вантажу ділиться на масу). Якщо питомий навантажувальний обсяг більший від одиниці, до цього вантажу застосовується ставка за одиницю об'єму, якщо менший — плата стягується за одиницю маси.

У разі перевезення дорогих вантажів перевізник може стягувати плату за фрахт, що обчислюється як відсоток від декларованої вартості вантажу (зазвичай 3–5 %).

Під **відкритим** фрахтовим ринком розуміється частина міжнародних вантажопотоків, де участь здійснюється в умовах вільної конкуренції. На сьогодні це 15–20 % загального обсягу міжнародних морських перевезень, або 7 500 млн т на рік.

Незалежні перевізники встановлюють тарифи й умови перевезення самостійно і приймають замовлення від будь-яких вантажовідправників. Як правило, ставки незалежних перевізників на 10 % нижчі ставок членів конвенцій перевізників.

Судна «дикого плавання» не дотримуються якихось встановлених ставок. Перевізник зазвичай укладає договір фрахту, за яким на судні резервується певна площа під вантаж. Якщо вантажовідправник своєчасно не скасував замовлення, він повинен заплатити за вантаж у будь-якому випадку, навіть якщо перевізник фактично нічого не перевіз. Судна «дикого плавання» перевозять, як правило, насипні, наливні вантажі.

При **лінійному судноплавстві** тарифи застосовуються лінійно для всіх вантажовідправників і упродовж тривалого періоду (аж до зміни). Рівень тарифів встановлюють на базі світових фрахтових ставок і лінійних тарифів за відповідними вантажами та напрямками.

Тарифи лінійного судноплавства диференційовані залежно від роду вантажу і портів вантаження і вивантаження (табл. 10.4).

Таблиця 10.4

Види тарифів лінійного судноплавства за родом вантажу

Форма	Характеристика
Класні тарифи	Для кожного класу вказана ставка. Складається алфавітний перелік вантажу, де навпроти кожної позиції вантажу вказано тарифний клас
Змішані тарифи	Для основних або специфічних вантажів вказані постатейні ставки, а для решти – тарифний клас
Постатейний тариф	

За першою групою чинників насамперед враховується *навантажувальний обсяг вантажу* (далі – ПНО), а саме:

$\text{ПНО} \leq 1 \text{ м}^3/\text{т}$ – ставка тарифу стягується за одиницю маси вантажу;

$\text{ПНО} > 1 \text{ м}^3/\text{т}$ – ставка оплачується за одиницю об'єму;

ПНО заздалегідь не може бути точно визначений – плата стягується за одиницю ваги або об'єму залежно від того, що дає більший дохід: (W / M) , де W – ставка за одиницю ваги або маси; M – ставка за обсяг.

Іноді ставка встановлюється за вагою або обсягом диференційовано. Вантаж, залежно від ПНО, розділений на кілька тарифних груп. Якщо ставка встановлена за 1 т, то її величина зі зростанням ПНО збільшується, а якщо встановлена за 1 м³ – зменшується.

При формуванні тарифних ставок важливо врахувати вплив, який чинять транспортні характеристики вантажу на тривалість і вартість вантажних робіт. Заходи, необхідні для збереження перевезення вантажів, витрати і ризики судновласника, пов'язані із таким перевезенням, також впливають на рівень тарифних ставок. Підвищені ставки встановлені для швидкопсувних вантажів; вантажів у легкій картонній упаковці; всіх небезпечних вантажів; вантажів із сильним запахом (шкури); вантажів, що викликають корозію, пилять і виділяють вологу. Для особливо пінних вантажів, схильних до розкрадань, ставка встановлюється на умовах *ad valorem*. Тарифи на багатовантажі, вартість яких різна залежно від сорту і виду, встановлені диференційовано для товарів різної ціни. Наприклад, до 500 євро – ставка 75 дол. США, 500–1 000 євро – ставка 120 дол. США, 1 000–3 000 євро – ставка 180 дол. США, понад 3 000 євро – ставка 2,5 % *ad valorem*. Ці відмінності враховують підвищені ризики судновласника при перевезенні цінних вантажів. У деяких випадках відсоток *ad valorem* встановлюється як надбавка до базисної тарифної ставки.

Платоспроможність вантажу – це та максимальна ставка, що може встановити лінія, компанія без ризику втрати цього вантажопотоку.

При відсутності конкуренції монопольний перевізник перерозподіляє на свою користь частину того прибутку, яку може

отримати продавець від продажу товарів (різниця цін у порту відправки і в країні призначення).

Важливою складовою частиною залишаються загальні умови застосування тарифів.

1. Правила визначення маси та об'єму вантажу, використувані в цьому тарифі. Як правило, тариф встановлюється за метричну тонну (1 000 кг); іноді використовується коротка (американська) – 906,6 кг або довга (англійська) – 1 016 кг. При контейнерних перевезеннях за одиницю приймається контейнер (20-футовий або 40-футовий).

2. Надбавки до базисних ставок:

– за довгомірність (понад 6 м) і ваговитість зазвичай понад 3 т. Обумовлюється порядок застосування надбавок: двох одночасно або однієї найбільшої;

– перевезення пожежонебезпечних вантажів – від температури спалаху, парів, зазвичай 25°C і нижче;

– перевезення швидкопсувних вантажів;

– бункер (паливо);

– простої суден у певних портах.

Надбавки регулярно вводяться і коригуються лінією самостійно й оголошуються вантажовідправникам з коротким нотісом. Крім того, в умовах застосування тарифу обговорюється порядок загального його підвищення. Як правило, він передбачає надання судновласником обґрунтування, проведення консультації з вантажовідправниками та їхніми об'єднаннями і довгостроковий нотіс не менше 6 місяців.

Нотіс – документ, який капітан судна направляє фрахтувальнику про готовність до вантажних операцій.

3. Довідкові ставки тарифу встановлені за перевезення і звичайне портове обслуговування вантажу. У кожному тарифі вказується, що входить у цю ставку, а також система плат за додаткові послуги. Стандартний лінійний тариф включає оплату прийому вантажу на склад перевізника, його зберігання упродовж певного терміну, навантаження на судно, укладку на судні з використанням звичайної сепарації, вивантаження в порту призначення, зберігання на складі упродовж обумовленого терміну і здачу вантажу одержувачу. Додатково оплачуються:

- а) використання спеціальної сепарації, кріплення вантажу та дообладнання судна;
- б) використання великовагових берегових і плавучих кранів;
- в) переадресування вантажу впродовж рейсу;
- г) використання вантажовласником права опціону порту призначення;
- д) відправка дрібних партій вантажу.

Крім того, в загальних умовах тарифу проводяться правила з використання пайового коносаменту або договору комбінованого перевезення: перелік аутпортів і розмір надбавки за перевезення на кожен із них; виняткові або спеціальні ставки для деяких вантажів (зразки, виставкові вантажі). За пакетних перевезень передбачається знижка з базисних ставок за умови, що пакет повністю сформований вантажовідправником. Перевізник відповідає за кількість пакетів, а не кількість місць у пакеті (якщо він не порушений).

Існує також такий спосіб вказівки тарифної ставки: тарифні ставки встановлюються на базі умов оплати перевантажувальних робіт при перевезенні вантажів у контейнерах. У тому випадку, коли перевезення здійснюється на іншому базисі (*Free in, Free out*), тариф збільшується на певну суму залежно від класу вантажу. Можлива і зворотна схема: тариф на базисі *Free in*, а у разі оплати перевантажувальних робіт – знижка.

Усі надбавки та умови їхнього застосування вказуються в нотисі, прикладають до тарифного листа.

Ставки вказуються на умовах *FIFO* (free in / free out), тобто не включають навантаження / вивантаження контейнера на / з судна.

Є також умови *LILO, LIFO*, про застосування яких робиться виноска у вантажних документах з наведенням ставки вантажно-розвантажувальних робіт (BPP):

LILO (Linei in / Liner out) – ставки, що включають і вантаження і вивантаження.

LIFO (Liner in / Free out) – включають навантаження, але не включають вивантаження.

LOFI (Liner out / Free in) – включають вивантаження, але не включають навантаження (остання застосовується рідко).

Базова ставка включає тільки чистий фрахт і плату за послуги лінії, в тому числі за випуск вантажних документів (коносаментів).

Тарифи за послуги, необхідні для транспортування контейнерів, вказуються в нотисі. До них належить:

1) ставка вантажно-розвантажувальних робіт (*stevedoring cost*);

2) умови та ставка зберігання вантажу на складі тимчасового зберігання (далі – СТЗ) в порту під митним наглядом;

3) умови і ставка (*stoage rate*) *демереджа* (*штраф за наднормативну оренду контейнерів*). Застосовується тільки до імпортного вантажу. Набирає чинності після закінчення 15 днів після приходу судна за умови, що імпортний вантаж досі не вивезений (*demurrage rate*);

4) ставка за випуск рознарядки – документ, необхідний для вивозу контейнера з території порту. Також застосовується тільки для імпортного вантажу (*release order cost*);

5) ставка на митне оформлення (*customs inspection*) – не є обов'язковою для застосування. Але, як показує досвід, використання послуг цього пункту полегшує і прискорює відправку вантажу.

Повернення порожніх контейнерів пов'язане із витратами на їхнє завантаження, перевезення і вивантаження. Це призводить до підвищення ставок лінійного судноплавства (в основному за імпортом, тому що імпортного вантажу, як правило, більше).

10.5. Основні умови фрахтування суден під час морських перевезень

У звичайній угоді на морське перевезення вантажів задіяне:

- судно;
- один або декілька договорів фрахту;
- документи, що засвідчують право власності на вантаж.

Договір на перевезення вантажів *трамповими суднами* укладається у вигляді **чартеру** (*charter, charter-party*). Сторонами в чартерному договорі є вантажовідправник або його представник і перевізник або його представник.

Основні пункти чартерного договору такі:

- час і місце укладання чартеру;
- повне юридичне найменування сторін (преамбула чартеру);
- назва й опис судна;
- право заміни спочатку зазначеного терміну;
- рід вантажу;
- місце навантаження і розвантаження;
- умови навантаження і розвантаження, у тому числі умови оплати демереджу і диспачу;
- порядок оплати фрахту;
- термін подання судна, включаючи канцелінг;
- інші умови (льодове застереження, застереження за обставинами непереборної сили тощо).

Демередж (*demurrage*) – грошове відшкодування, що сплачується фрахтувальником судновласнику за простій судна під навантажувальними роботами понад установлений у чартері термін.

Диспач (*dispatch*) – відшкодування, яке виплачується судновласником фрахтувальнику за дострокове завершення вантажних робіт і звільнення судна.

Канцелінг (*cancelling*) – кінцевий термін подання судна під навантаження, при недотриманні якого фрахтувальник має право розірвати чартер.

Багатовікова практика торговельного мореплавання привела до створення типових договорів перевезення, які називаються проформами чартерів. На основі проформ чартерів, що розробляються або перевізниками, або спеціалізованими організаціями, укладаються чартери на перевезення конкретних вантажів у визначених напрямках.

У торговельному мореплаванні застосовуються такі види фрахтування судна (табл. 10.5).

Грошова сума, що виплачується фрахтувальником фрахтівникові за перевезення вантажу трамповим судном, визначається розміром фрахтової ставки. Фрахтові ставки визначаються залежно від ринкової кон'юнктури і встановлюються безпосередньо судновласником. Загальне уявлення про середній рівень

фрахтових ставок можна дістати з таких англомовних видань, як «Lloyd's List», «Lloyd's Shipping Economist», «International Transport Journal».

Таблиця 10.5

**Види фрахтування судна у міжнародному
торговельному мореплаванні**

Вид фрахтування судна	Умови фрахту
Фрахтування на один рейс (<i>single voyage chartering</i>)	Судновласник одним рейсом перевозить вантаж з одного або кількох портів відправлення в один або кілька портів призначення
Фрахтування на послідовні рейси (<i>consecutive voyages chartering</i>)	Застосовується при перевезеннях великої кількості однорідного вантажу в тому самому напрямку кількома послідовними рейсами
Фрахтування за генеральним контрактом (<i>general contract chartering</i>)	Судновласник зобов'язується упродовж конкретного періоду перевезти певну кількість вантажу
Фрахтування на умовах тайм-чартеру (<i>time charter</i>)	Це договір про оренду судна, коли все судно або його частина передається на конкретний час у розпорядження фрахтувальника для перевезення вантажів у будь-яких напрямках. Судновласник зобов'язаний тільки утримувати судно у справному стані й оплачувати утримання екіпажу. Фрахтувальник бере на себе всі інші витрати (паливо, портові збори) і сплачує орендну плату судновласнику
Фрахтування на умовах димайз-чартеру (<i>demise charter</i>)	Це договір про оренду судна, коли судновласник передає його фрахтувальнику на обумовлений термін разом із командою, члени якої стають службовцями наймача, який бере на себе всі витрати щодо судна, у тому числі зарплату екіпажу й орендну плату судновласнику
Фрахтування на умовах бербоут-чартеру (<i>bareboat charter</i>)	Це наймання судна без екіпажу; фрахтувальник бере на себе всі витрати щодо його використання і виплачує орендну плату судновласнику. Цей вид фрахтування суден широко застосовується під час придбання суден у розстрочку. У такому разі договір оренди є також і договором купівлі-продажу. Після завершення розрахунків фрахтувальник стає власником судна

10.6. Перевізна і взаємопов'язана документація. Види і функції коносаменту

Основним документом у морських перевезеннях є коносамент. Крім основного примірника, коносамент має ще два або три оригінали, на яких перевізники або їхній агент ставлять свої підписи і печатку. Існують також копії без права передання, що не підписуються і не мають юридичної чинності.

Коносамент (*Bill Lading*) – документ, який видає судновласник вантажовідправникові на підтвердження прийняття вантажу до перевезення морським шляхом.

Коносамент, у якому вказане право власності на товар, називається *оригінальним коносаментом*.

Коносамент виконує три основні функції (табл. 10.6).

Таблиця 10.6

Функції коносаменту

Функція	Характеристика
<i>Засвідчує прийняття судновласником (перевізником) вантажу до перевезення</i>	Коносамент являє собою розписку судновласника або його уповноваженого, яка засвідчує, що певні товари в зазначеній кількості і належному стані завантажені на судно для перевезення до обумовленого місця призначення або товари прийняті під охорону судновласника з метою перевезення. На коносаменті обов'язково повинна бути відмітка судноплавної компанії «вантаж на борту», «вантаж завантажений» або «вантаж, прийнятий до навантаження»
<i>Є товаророзпорядчим документом</i>	Надає право власникові оригіналу розпоряджатися вантажем, що робить його товаророзпорядчим документом. Це означає, що тільки особа, зазначена в коносаменті, чи власник коносаменту на пред'явника може вимагати від судновласника видачі товару, зазначеного в коносаменті, і має право розпоряджатися цим товаром. Щоб продати товар, який перебуває в дорозі і представлений коносаментом, товаророзпоряднику достатньо продати або передати свої права за коносаментом

Функція	Характеристика
<i>Свідчить про укладання договору перевезення вантажу морським шляхом, відповідно до якого перевізник зобов'язується доставити вантаж проти подання документа</i>	Коносамент є єдиним доказом наявності договору морського перевезення між вантажовідправником і судновласником. Цю функцію коносамент виконує під час перевезень товарів на судах регулярних ліній або поставки вантажів окремими партіями, недостатніми за своїми розмірами для використання всього судна чи його частини. Під час перевезень трамповими суднами коносамент виконує лише перші дві функції – слугує розпискою в одержанні вантажу і товаророзпорядчим документом

У коносаменті містяться відомості про назву судна, його власника, тоннаж судна, найменування портів навантаження і розвантаження, суму фрахту з вказівкою, де провадиться оплата фрахту – у порту навантаження чи порту призначення, кількість виданих примірників коносамента. Він підписується капітаном судна або пароплавним агентом. На звороті лінійного коносамента зазвичай друкуються умови договору перевезення.

Повний комплект коносаментів становлять три копії і три оригінали. Один оригінал пред'являють до оплати в банк, інші видаються перевізникові, відправнику й одержувачу, так само як і копії, які відсилають також у порт відправлення, порт призначення і митницю.

До коносамента додають:

- маніфест, що містить опис коносаментів партій вантажів для організації розвантаження;
- ордер на вантаж, який видає відправник капітану;
- штурманську розписку, на основі якої виписується коносамент;
- акт-повідомлення, що є підставою для пред'явлення претензій у разі, якщо вантаж постраждав під час перевезення.

Коносаменти можуть бути таких видів (табл. 10.7).

Щоб забрати вантаж із кінцевого пункту призначення, а також для індосування, потрібен тільки один оригінал, незалежно від числа виданих оригіналів коносамента. Якщо індосований один з оригіналів коносамента, інші оригінали втрачають юридичну силу.

Види коносаментів

Вид	Характеристика
<i>Коносамент на ім'я названої особи або вантажоодержувача</i>	У такому разі тільки ця особа зможе одержати товар у пункті прибуття товару після пред'явлення оригіналу коносамента. У США цей вид коносамента називається прямим коносаментом
<i>Коносамент на пред'явника</i>	Держатель цього коносамента вважається юридичним власником товару
<i>Ордерний коносамент</i>	У цьому разі передбачається, що вантажовідправник може передати свої права третій особі, індосууючи коносамент, тобто поставивши на звороті свій підпис і печатку. Такий коносамент застосовується тоді, коли платіж відбувається проти пред'явлення документів банку. Такий коносамент може бути індосований послідовно кількома особами
<i>Прямий коносамент</i>	Без перевалювання
<i>Наскрізний коносамент</i>	Це означає, що на маршруті проходження вантажу можливі перевалювання. Вони можуть бути в першому порту розвантаження або перевантаження товару на інше судно, яке і доставить товар у кінцевий пункт призначення, або в порту, з якого провадиться подальше відправлення вантажу сушею, або в пункті відправлення вантажу в порт, з якого буде провадитися навантаження. Ціна перевезення, перше і/або друге фрахтування оплачується перевізником вантажу і рахунок виставляється на загальну суму. Проте перевалювання завжди пов'язане з ризиком для власника товару і тому цілком справедливо згадати тут про «чистий коносамент». Цей термін означає, що вантаж був прийнятий перевізником без резервації, тобто у відмінному зовнішньому стані

У тому разі, коли вантажоодержувач продає не всю партію товару за коносаментом, а тільки його частину, або коли партія товару продається одночасно кільком покупцям, він може розділити коносамент на кілька частин і кожному покупцеві виписати частковий коносамент або делівері ордер, за яким кожний клієнт може одержати відповідну частку вантажу.

При повному завантаженні контейнера коносаменти виписуються безпосередньо перевізниками вантажів. Якщо формується збірний контейнер, тобто в контейнері перевозяться вантажі від різних відправників різним одержувачам, виписуються коносаменти на кожну індивідуальну партію товару й один зведений коносамент на весь контейнер, який видається останньому вантажовідправнику, що приєднався.

Питання для самоконтролю

1. Які існують основні види міжнародних морських перевізників?
2. Дайте визначення та характеристику трамповим суднам.
3. Дайте визначення поняттю «міжнародні лінійні конвенції».
4. Дайте визначення поняттю «лінійне судноплавство».
5. Які розрізняють типи ліній?
6. Що відносять до переваг лінійного судноплавства?
7. Дайте характеристику основним положенням Кодексу торговельного мореплавства.
8. Дайте характеристику найбільш відомим конвенціям, що регулюють міжнародне перевезення морем.
9. Дайте характеристику найбільш відомим конвенціям, що регулюють перевезення внутрішніми водними шляхами.
10. Транспортні умови морської доставки вантажів при базисних умовах FOB. Як розподіляються обов'язки між продавцем та покупцем?
11. Транспортні умови морської доставки вантажів при базисних умовах CIF. Як розподіляються обов'язки між продавцем та покупцем?
12. Як побудоване тарифне ціноутворення на лінійному судноплавстві?
13. Назвіть основні пункти чартерного договору.
14. Які види фрахтування судна застосовуються у торговельному мореплаванні? Дайте характеристику.
15. Що таке коносамент та які основні функції він виконує?
16. Яких видів можуть бути коносаменти? Дайте характеристику.
17. Які документи додають до коносаменту?

РОЗДІЛ 11

АУТСОРСИНГ У МИТНІЙ СПРАВІ

11.1. Аутсорсинг у сучасному господарюванні: сутність, концепції реалізації.

11.2. Фактори розвитку аутсорсингу.

11.3. Прийняття рішень про аутсорсинг: критерії, алгоритми, ризики.

Ключові поняття: аутсорсинг, аутстафінг, концепції реалізації аутсорсингу, фактори розвитку аутсорсингу, критерії ефективності аутсорсингу, алгоритм визначення ефективності аутсорсингу, ризики аутсорсингу.

11.1. Аутсорсинг у сучасному господарюванні: сутність, концепції реалізації

Введення терміна «аутсорсинг» у теорію менеджменту Б. Анікін і деякі інші вчені пов'язують із використанням ресурсів зовнішніх організацій або провайдерів (від англ. to provide – «надавати послуги»). Аутсорсинг набув розповсюдження у зв'язку з розвитком інформаційних систем і технологій. Початок «епохи аутсорсингу» пов'язують із 60-х рр. XX ст., зокрема з 1962 р., коли було засновано Electronic Data System Corporation (EDS).

Аутсорсинг (від англ. *Outsourcing* – використання зовнішніх джерел чи засобів) – це передача певних бізнес-функцій чи бізнес-процесів підприємства та всіх пов'язаних з ними активів сторонній організації-підряднику (аутсорсеру), яка здатна збільшити їхню цінність, що зазвичай недосяжне підприємству-замовнику.

У науковій літературі існує декілька підходів щодо визначення аутсорсингу (табл. 11.1).

Підходи щодо визначення поняття «аутсорсинг»

Автор	Визначення
1. Функціонально-орієнтований підхід – аутсорсинг розглядається як процес передачі деяких другорядних функцій для зменшення витрат компаній	
Райзберг Б., Лозовський Л., Стародубцева Є.	Аутсорсинг – це передавання традиційних неключових функцій організації (таких, наприклад, як бухгалтерський облік або рекламна діяльність для машинобудівної компанії) зовнішнім виконавцям-аутсорсерам, субпідрядникам, висококваліфікованим фахівцям сторонньої фірми
Айвазян З.	Аутсорсинг – це передавання певних допоміжних функцій третій особі, яка спеціалізується в певній галузі
Хейвуд Дж.	Аутсорсинг – це передавання внутрішнього підрозділу або підрозділів підприємств і всіх пов'язаних з ним активів в організацію постачальника послуг, що пропонує надати певну послугу впродовж певного часу за домовленою ціною
Михайлов Д.	Аутсорсинг – це передача сторонньому підряднику деяких бізнес-функцій або частин бізнес-процесу компанії. Підрядник адаптує свої універсальні засоби та знання до потреб бізнесу конкретного замовника та використовує їх в інтересах замовника за плату, яка визначена вартістю послуг, а не часткою в прибутку
Календжян С.	Аутсорсинг – це відмова від власного бізнес-процесу впродовж обумовленого в договорі терміну та придбання послуг з реалізації цього бізнес-процесу в іншій компанії
2. Коопераційний підхід – процес необхідно розглядати у контексті взаємовигідної співпраці для замовника та постачальника аутсорсингових послуг на основі спеціалізації та кооперації	
Фрідман Т.	Аутсорсинг – це один із десяти найбільш вагомих факторів, що визначають характер розвитку світової економіки на сучасному етапі
3. Інструментальний підхід – відображає аутсорсинг як інструмент досягнення конкурентних переваг, пов'язаних не лише зі зниженням собівартості продукції, а насамперед з необхідністю сконцентрувати увагу на основній діяльності – ядрі бізнесу	
Микало О. І.	Аутсорсинг – це інструмент посилення конкурентоспроможності підприємства за рахунок концентрації на ключових виходячи з ринкових умов для підприємства компетенціях, функціях та/або бізнес-процесах

Продовження таблиці 11.1

Автор	Визначення
4. Управлінський підхід – аутсорсинг як процес передачі бізнес-процесів назовні, стратегічний довгостроковий характер відносин між замовником і постачальником послуг, але наголошують на ролі аутсорсингу як моделі управління компанією	
Анікін Б.	Аутсорсинг – це виконання окремих функцій (виробничих, сервісних, інформаційних, фінансових, управлінських та ін.) або бізнес-процесів (організаційних, фінансово-економічних, виробничо-технологічних, маркетингових) зовнішньою організацією, що володіє необхідними для цього ресурсами, на основі довгострокових відносин
Івлєв А.	Аутсорсинг – це організаційне рішення, яке оптимізує конфігурацію бізнес-системи виходячи з параметрів «якість-витрати-володіння»
Бравар Ж.-Л., Морган Р.	Аутсорсинг – це обумовлене договором використання матеріальних засобів, майна та знань третьої особи з гарантованим рівнем якості, гнучкості та цінності вартісних критеріїв і оцінок для надання послуг, які раніше надавалися за рахунок внутрішніх сил компанії, з можливим переходом наявного персоналу до постачальника послуг та/або трансформацією/оновленням процесів або технологій, що підтримують бізнес

Виокремлюють такі види аутсорсингу (табл. 11.2).

Таблиця 11.2

Види аутсорсингу

Критерії класифікації	Форма аутсорсингу	Характеристика
<i>Критерії класифікації</i>	Традиційний	Передача функцій спеціалізованій компанії на довгостроковій основі для досягнення конкурентних переваг
	Трансформаційний	У повноваження аутсорсера входить здійснення функцій підрозділу, а також розробка і впровадження проектів з його реорганізації для найбільш повної відповідності вимогам ринку з наступним поверненням оновленого підрозділу замовникові
	Проміжний	Залучення аутсорсера до виконання функцій організації на період самостійної розробки

Продовження таблиці 11.2

Критерії класифікації	Форма аутсорсингу	Характеристика
		Співробітниками замовника нових методик реалізації тимчасово доручених аутсорсеру завдань
<i>Ступінь залучення ресурсів компанії-замовника</i>	Внутрішній	Створення дочірньої компанії (з часткою у капіталі) для виконання функцій або бізнес-процесів компанії, переданих на аутсорсинг
	Спільне підприємство	Підприємство на регулярній основі стає постачальником товарів і послуг для замовника
	Зовнішній	Вибір зовнішнього підрядника з надання аутсорсингових послуг на тендерній основі
<i>Характер і співвідношення функцій, що передаються на аутсорсинг</i>	Повний	Передача окремих бізнес-процесів або підрозділів компанії сторонній організації
	Частковий	Передача окремих функцій у межах бізнес-процесу або окремого підрозділу сторонній організації
	Удосконалений	Передача компанією декількох бізнес-процесів стороннім організаціям із збереженням за собою функції диспетчера
<i>Кількість виконавців</i>	Із залученням одного виконавця	Залучення одного виконавця для реалізації функцій або бізнес-процесів компанії
	Сумісний	Залучення декількох виконавців для виконання однакових функцій
<i>Країна базування компанії-постачальника послуг</i>	Локальний	Розміщення замовлень на аутсорсинг у межах країни базування компанії-замовника
	Офшорний	Розміщення замовлень за межами країни базування компанії-замовника
	Дискретний	Здійснюється одноразове надання послуг у межах аутсорсинг-проекту
	Постійний	Надання послуг здійснюється на постійній основі в межах підписаної угоди

Аутстафінг (outstaffing – «поза штатом») – є різновидом аутсорсингу, тобто передачі окремих функцій, бізнес-процесів або їхніх частин іншим компаніям з метою забезпечення вищого рівня ефективності їхнього виконання.

На відміну від аутсорсингу аутстафінг:

- не передбачає добору та гарантування заміни працівника, провайдер лише оформляє до себе в штат тих працівників, які є в штаті компанії-замовника, і вони залишаються працювати у замовника за договором надання послуг;
- дає змогу підприємству отримати економію в тому разі, коли за його штат виводять значну кількість працівників. У такому випадку плата за послугу аутстафінгу з розрахунку на кожного виведеного працівника є нижчою.

11.2. Фактори розвитку аутсорсингу

Аутсорсинг ефективний за умов:

- покращує діяльність підприємства і виділений процес;
- є достатньо відпрацьованим процесом з багатою історією вдалих контрактів;
- дозволяє отримати покращення, які неможливо досягти за допомогою звичайного підрозділу;
- виключає непередбачені витрати;
- пропонує контроль над витратами, який неможливий силами внутрішнього підрозділу;
- покращує якість сервісу;
- дозволяє залишатися конкурентоспроможним;
- дозволяє зосередитися на основному виді діяльності і джерелі прибутку;
- є дієвим способом зміни корпоративної культури;
- передбачає якість, яка недосяжна внутрішнім підрозділам;
- передбачає гнучкий підхід до кількості штату працівників;
- відкриває доступ до знань і досвіду спеціалістів.

Для прийняття управлінського рішення щодо застосування аутсорсингу необхідно оцінити ефективність. На рис. 11.1 наведено систему показників, за якими потрібно оцінювати ефективність аутсорсингу.



Рис. 11.1. Система показників оцінки ефективності аутсорсингу

11.3. Прийняття рішень про аутсорсинг: критерії, алгоритми, ризики

Мета застосування аутсорсингу – використання передових бізнес-технологій і ноу-хау для завоювання та утримання конкурентних переваг в умовах загострення відносин між організаціями, що передають і приймають на себе виконання окремих видів діяльності на основі укладених довгострокових угод.

Основними причинами, що викликають потребу переходу до аутсорсингу, є такі:

- нестача власних ресурсів;
- потреба у скороченні витрат;
- необхідність зосередитися на основних видах діяльності;
- бажання отримати конкурентні переваги.

До цього потрібно додати ще дві причини:

а) керівництво підприємства не знає, що робити далі:

- не відслідковується подальша перспектива розвитку цього напряму діяльності;

– підприємство у цілому починає втрачати ринкову привабливість;

б) керівництво підприємства не здатне чітко сформулювати, який існує вихід з існуючого стану справ.

На прийняття рішення купувати чи не купувати аутсорсинг-послуги можуть впливати такі фактори:

– існує необхідність у гарантованому наданні аутсорсинг-послуг, тобто у забезпеченні високої надійності обслуговування;

– обсяги послуг, які, на думку керівництва, можна було б передати. Аутсорсинг настільки малий, що ніхто з логістичних провайдерів не зацікавлений у їхньому наданні;

– вимоги до рівня якості аутсорсинг-послуг настільки жорстко визначені чи нестандартні, що потребують наявності в аутсорсера особливих методів виробництва, які на той час відсутні;

– обов’язкове збереження комерційної таємниці;

– наявність потреби у забезпеченні завантаження власних виробничих потужностей;

– необхідність зменшити залежність від будь-якого джерела поставок послуг та ін.

Існуючий досвід показує, що використання аутсорсингу може бути найбільш привабливим у таких випадках:

– існує потреба у значних матеріальних та трудових ресурсах;

– сфери діяльності підприємства замало пов’язані між собою;

– виконання робіт передбачає використання спеціальних професійних знань та досвіду;

– діяльність підприємства піддається різким коливанням ринку, що призводить до великих витрат на наймання, навчання та збереження персоналу;

– досить швидко змінюється технологія, що, відповідно, вимагає великих інвестицій.

Етапи ухвалення рішення про застосування аутсорсингу:

– розгляд принципової можливості передачі окремих функцій на аутсорсинг;

– оцінка власних можливостей;

– оцінка можливостей сторонніх організацій-аутсорсерів;

– визначення економічної ефективності аутсорсингу;

– підготовка необхідних угод, договорів та ухвалення рішень;

– контроль за процесом і звітність реалізації рішення.

Але під час прийняття управлінського рішення щодо застосування аутсорсингу потрібно враховувати, що існують певні переваги та пов'язані з ними ризики його застосування (табл. 11.3).

Таблиця 11.3

Переваги та ризики використання аутсорсингу

Переваги	Ризики
Зниження собівартості функцій, що передаються виконавцю	Втрата контролю над власними ресурсами та певною частиною виробництва
Підвищення якості та надійності	Зниження продуктивності праці власних працівників
Концентрація уваги на основних цілях підприємства	Збільшення витрат при передачі другорядних функцій
Доступ до додаткових ресурсів, нових технологій та знань	Зниження якості товарів та послуг
Скорочення операційних витрат	Загроза рейдерської атаки з боку аутсорсера
Збільшення швидкості виходу товарів підприємства на ринок	Ризик витоку комерційної інформації підприємства
Покращення системи управління	Нерозвинена культура взаємодії між підприємством та аутсорсером
Можливість розміщень замовлень на виробництво комплектуючих за кордоном за цінами, меншими від вітчизняних, та кращої якості	Навчання чужих спеціалістів замість своїх
Зменшення витрат на навчання персоналу	Залежність від одного постачальника
Збільшення сегмента ринку, який охоплює підприємство	Чітке планування виробництва товарів та закупівель необхідних матеріалів
Зниження собівартості функцій, переданих аутсорсеру	Відсутність досвіду спілкування з аутсорсинговими компаніями
Зростання інвестиційної привабливості компанії	Невелика кількість аутсорсингових компаній на ринку

Питання для самоконтролю

1. Дайте визначення поняття «аутсорсинг».
2. Які існують види аутсорсингу та охарактеризуйте його.
3. Дайте визначення поняття «аутстафінг».
4. Назвіть основні умови ефективності аутсорсингу.
5. За якими показниками здійснюється оцінка ефективності аутсорсингу? Дайте характеристику кожному показнику.
6. У чому полягає основна мета застосування аутсорсингу?
7. Назвіть основні причини, що викликають потребу переходу до аутсорсингу.
8. Які фактори впливають на прийняття рішення щодо застосування аутсорсингу?
9. Назвіть основні етапи ухвалення рішення про застосування аутсорсингу.
10. Назвіть головні переваги та пов'язані з ними ризики його застосування.

ПОНЯТТЯ ТА ТЕРМІНИ

А

Авіанакладна вантажна (*Air Waybill*) – документ, що підтверджує наявність договору між вантажовідправником і перевізником (авіалінією або агентом авіакомпанії) про перевезення вантажу по авіалініях перевізника. Авіанакладна виписується вантажовідправником або його агентом.

Акцизний податок – загальнодержавний непрямий податок на споживання окремих видів товарів (продукції), визначених ПКУ як підакцизні, що включається до ціни таких товарів (продукції).

Аутсорсинг (від англ. *Outsourcing* – використання зовнішніх джерел чи засобів) – це передача певних бізнес-функцій чи бізнес-процесів підприємства та всіх пов'язаних з ними активів сторонній організації-підряднику (аутсорсеру), яка здатна збільшити їх цінність, що, зазвичай, не завжди вдається підприємству-замовнику.

Аутстафінг (*outstaffing* – «поза штатом») – є різновидом аутсорсингу, тобто передачі окремих функцій, бізнес-процесів або їх частин іншим компаніям з метою забезпечення вищого рівня ефективності їх виконання.

В

Вантажний митний комплекс, автопорт, автотермінал – це суб'єкти посередницької діяльності в галузі митної справи, які надають комплекс послуг, необхідних для переміщення товарів, предметів, транспортних засобів через митний кордон України.

Г

Глобальна оптимізація ланцюга поставок – інтеграція ключових бізнес-процесів і координація дій учасників ланцюга в інтересах підвищення якості логістичного обслуговування і скорочення логістичних витрат на основі узгодження видів діяльності, що додають цінність для кінцевого споживача.

Д

Демередж (*demurrage*) – грошове відшкодування, що сплачується фрахтувальником судновласнику за простій судна під навантажувальними роботами понад установлений у чартері термін.

Демпінг – ввезення на митну територію країни імпорту товару за цінами, нижчими від порівняної ціни на подібний товар у країні експорту, що заподіює шкоду національному товаровиробнику подібного товару.

Диспач (*dispatch*) – відшкодування, яке виплачується судновласником фрахтувальнику за дострокове завершення вантажних робіт і звільнення судна.

Договір повітряного перевезення – це угода щодо транспортування товарів повітряним транспортом, у тому числі період, коли товари перебувають під контролем повітряного перевізника.

Е

Експлуатант – особа, організація або підприємство, яке експлуатує повітряні судна або пропонує свої послуги в цій галузі.

Експортна декларація (Ех-1) – загальноприйнятий міжнародний документ, який підтверджує експорт товару для вантажів, вироблених і проданих з країн (ЄС).

З

Залізнична накладна міжнародного сполучення – транспортний документ при міжнародних залізничних вантажних перевезеннях. Накладна є документарним оформленням договору перевезення між вантажовідправником і адміністрацією залізниці.

І

Інвойс (англ. *Invoice*) – рахунок, грузосупровідний документ, який у міжнародній комерційній практиці виписується (оформляється) продавцем товару покупцеві за певну партію товару.

Інформаційна логістика – організовує потік даних, що супроводжують матеріальний потік, і є тією істотною для підприємства ланкою, яка пов’язує постачання, виробництво і збут.

Інформаційний потік – це сукупність циркулюючих у логістичній системі, між логістичною системою і зовнішнім середовищем повідомлень, необхідних для управління і контролю за логістичними операціями.

К

Канцелінг (*cancelling*) – кінцевий термін подання судна під навантаження, при недотриманні якого фрахтувальник має право розірвати чартер.

Книжка МДП (TIR CARNET) – це міжнародний митний документ, який дає право перевозити вантажі через кордони держав в опломбованих митницею кузовах автомобілів або контейнерах.

Коносамент (*Bill of Lading, морська накладна*) – товаросупроводжувальний документ (і одночасно товаророзпорядчий), який використовують при морських перевезеннях і з використанням морського транспорту.

Л

Лінійне судноплавство – форма транспортних послуг, що забезпечує регулярні перевезення між установленими портами генеральних вантажів за заздалегідь оголошеним розкладом.

Логістика – наука про планування, організацію, управління, контроль і регулювання переміщення матеріальних та інформаційних потоків у просторі і в часі від їхнього первинного джерела до кінцевого споживача.

Логістична інформаційна система (ЛІС) – це певним чином організована сукупність взаємопов’язаних засобів обчислювальної техніки, різних довідників і необхідних засобів програмування, що забезпечує вирішення тих або інших функціональних завдань з управління матеріальними потоками.

Логістична мережа поставок – розгорнуті в просторі і у часі ланцюги поставок, де для виконання логістичного циклу

виконується безліч видів діяльності різними організаціями (логістичними системами або безліччю їхніх підсистем).

Логістична операція – це відокремлена сукупність дій з реалізації логістичних функцій, спрямована на перетворення матеріального і/або інформаційного потоку.

Логістична система (ЛС) – це адаптивна система зі зворотним зв'язком, яка виконує ті чи інші логістичні функції (операції), складається із підсистем і має розвинені внутрішньосистемні зв'язки та зв'язки із зовнішнім середовищем.

Логістичний канал – це частково впорядкована множина різних посередників, які реалізують доведення матеріального потоку від конкретного виробника до його споживачів.

Логістичний ланцюг – це лінійно впорядкована множина учасників логістичного процесу, які здійснюють логістичні операції із доведення зовнішнього матеріального потоку від однієї логістичної системи до іншої за умови виробничого споживання або до кінцевого споживача за умови особистого невиробничого споживання.

М

Марка акцизного податку – спеціальний знак для маркування алкогольних напоїв та тютюнових виробів, який підтверджує сплату акцизного податку, легальність ввезення та реалізації на території України цих виробів.

Матеріальний потік – це сукупність товарно-матеріальних цінностей, які розглядаються на часовому інтервалі в процесі застосування до них різних логістичних операцій.

Митна логістика суб'єкта ЗЕД – теорія і практика управління матеріальними, а також супутніми інформаційними, фінансовими, сервісними та іншими потоками, які пов'язані з необхідністю дотримання вимог державної митної справи при здійсненні зовнішньоекономічних операцій підприємствами задля забезпечення їх конкурентоспроможності на внутрішньому та зовнішніх ринках.

Митний посередник – суб'єкт підприємницької діяльності (фізична або юридична особа), яка на підставі цивільно-

правового договору певного виду та дозвільних документів надає з ініціативи суб'єктів ЗЕД, які переміщують товари та транспортні засоби через митний кордон України, посередницькі послуги, спрямовані на реалізацію їхніх прав і свобод у галузі митної справи та представлення їх інтересів у митних органах України.

Митний тариф України – це систематизований, згідно з Українською класифікацією товарів зовнішньоекономічної діяльності, перелік ставок ввізного мита, яке справляється з товарів, що ввозяться на митну територію України.

Митні платежі – податки, що відповідно до ПКУ або митного законодавства справляються під час переміщення або у зв'язку з переміщенням товарів через митний кордон України та контроль за справлянням яких покладено на органи доходів і зборів.

Мито – це загальнодержавний податок, встановлений Податковим та Митним кодексами, який нараховується та сплачується відповідно до МКУ, законів України та міжнародних договорів, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України.

Міжнародні автомобільні перевезення – перевезення вантажів та пасажирів автомобільним транспортом між двома та більше державами, що здійснюється на умовах, визначених міжнародними договорами (дво- та багатосторонніми).

Міжнародні лінійні конвенції – це організації, що встановлюють єдині тарифи і правила морського перевезення. Вони складаються з перевізників, що працюють на визначеній території, наприклад конвенція морських перевізників Північної Атлантики.

Н

Напруженість матеріального потоку – це інтенсивність переміщення матеріальних ресурсів, напівфабрикатів і готової продукції.

Нотіс – документ, який капітан судна направляє фрахтувальнику про готовність до вантажних операцій.

О

Об'єкти митної логістики – операції митного декларування товарів і транспортних засобів міжнародного перевезення, зокрема пов'язані зі стягненням і сплатою митних платежів, а також заходи митного контролю за рухом імпорتنих і експортних товарних потоків.

Оптимізація ланцюгів поставок – знаходження найкращого варіанта функціонування ланцюга поставок з безлічі можливих.

Оптимізація оподаткування – це організаційні заходи в рамках чинного законодавства, пов'язані з вибором часу, місця і видів діяльності, створенням і супроводом найбільш ефективних схем і договірних взаємин.

П

Пакувальний аркуш (*Packing list*) – список позицій вантажу (збірного вантажу), грузосупровідний документ із вказівкою номерів місць, в які вони упаковані, габаритів і ваги кожного місця. Є доповненням до інвойсу.

Повітряний перевізник – кожна юридична або фізична особа, що виконує повітряні перевезення та має права експлуатанта авіаційної техніки.

Податок на додану вартість (ПДВ) – загальнодержавний непрямий податок, який нараховується та сплачується відповідно до ПКУ.

Потік – це сукупність об'єктів, що сприймаються як єдине ціле. Він існує як процес на деякому часовому інтервалі і вимірюється в абсолютних одиницях за певний період.

Потужність матеріального потоку – це обсяги продукції, які переміщуються за одиницю часу.

Проформа-інвойс (*Proforma invoice*) – рахунок-проформа містить відомості про ціну і вартість товару, але не є розрахунковим документом, оскільки не містить вимоги про сплату вказаної у ньому суми.

С

Сертифікат країни походження товару – документ, що свідчить про країну походження товару та виданий у країні експорту уповноваженим органом.

Система (від грецької мови – ціле, складене з частин; сполучення) – це множина елементів, які перебувають у відношеннях та зв'язках один з одним, утворюють визначену цілісність, єдність.

Стандартний контейнер – це металевий ящик (із сталі або алюмінію) з подвійними дверцятами з одного кінця. У нього може бути вміщено вантаж загального призначення і тоді транспортований.

Структура логістичного ланцюга поставок – порівняно постійний порядок внутрішніх просторово-тимчасових зв'язків ланцюга між його фрагментами і взаємодією їх із зовнішнім середовищем, що визначає функціональне призначення останнього.

Суб'єкти митної логістики – безпосередні так і опосередковані учасники ЗЕД незалежно від їх спеціалізації, організаційно-правового статусу та форми власності.

Т

Транзитна декларація (Т-1) – гарантійний документ для митного транзиту. Він повинен супроводжувати (по території ЄС) всі вантажі неєвропейського походження (наприклад, із США, Азії і так далі) і вантажі, що приходять з європейських митних складів (bonded/customs warehouse).

Товарно-транспортна накладна (ТТН, накладна CMR) – складається не менше ніж у трьох екземплярах, які мають бути підписані відправником і перевізником.

Трампові судна (англ. «tramp» – бурлака) – судна, що здійснюють нерегулярні рейси без чіткого розкладу і скеровуються судновласниками туди, де з боку фрахтувальників є попит на тоннаж.

У

Уповноважений економічний оператор (відповідно до термінології, що використовується *Всесвітньою митною організацією*) – це учасник зовнішньоекономічної діяльності, діяльність якого отримала відповідне схвалення з боку відповідної митної адміністрації як така, що відповідає нормам ВМО чи стандартам забезпечення безпеки торгівлі та товарів. УЕО включають у себе, зокрема, виробників, експортерів, імпортерів, брокерів, перевізників, посередників, консолідаторів, операторів портів, терміналів, інтеграційних операторів аеропортів, складських операторів, дистриб'юторів.

СПИСОК РЕКОМЕНДОВАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Основні

1. Конституція України : від 28.06.1996 № 254к/96-ВР [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80>.

2. Митний кодекс України : від 13.03.2012 № 4495-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/4495-17>.

3. Податковий кодекс України : від 02.12.2010 № 2755-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2755-17>.

4. Про автомобільний транспорт : Закон України : від 05.04.2001 № 2344-III [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2344-14>.

5. Про залізничний транспорт : Закон України : від 04.07.1996 № 273/96-ВР [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80>.

6. Про транспорт : Закон України : від 10.11.1994 № 232/94-ВР [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80>.

7. Віденська конвенція про право міжнародних договорів (Відень, 23 травня 1969 р.); приєднання Україною від 14.04.1986 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/ru/995_118

8. Міжнародна конвенція про спрощення і гармонізацію митних процедур (у змінній редакції), редакція від 26.06.1999 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.zakon1.rada.gov.ua/laws/show/995_643 5.

9. Міжнародна конвенція про Гармонізовану систему опису та кодування товарів (ГС, Брюссель, 1983 р.) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/ru/995_079

10. Міжнародна конвенція про спрощення та гармонізацію митних процедур (Конвенція Кіото, 1973 р.) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_643

11. Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП 1975 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_012.

12. Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенція МДП, Женева, 1975 р.) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_012

13. Угода про застосування митних документів у прямому автомобільному сполученні при перевезенні вантажів, 1983 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/986_006

2. Додаткові

14. Аникин Б. А. Логистика : учеб. пособие / Б. А. Аникин. – М. : Инфра-М, 2010. – 458 с.

15. Бауэрсокс Д.Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок / Бауэрсокс Д.Дж., Клосс Д. Дж. ; пер. с англ. – М. : ЗАО «Олимп-Бизнес», 2008. – 640 с.

16. Бочкарев А. А. Планирование и моделирование цепи поставок : учебн. пособ. / А. А. Бочкарев. – М. : Изд. «Альфа-Пресс», 2008. – 192 с.

17. Горяинов А. Н. Презентационный курс «Управление цепями поставок» : учебн. пособ. / А. Н. Горяинов. – Х. : НТМТ, 2009. – 378 с.

18. Гудков В. А. Основы логистики : учебник / В. А. Гудков. – М. : Горячая линия – Телеком, 2009. – 351 с.

19. Кальченко А. Г. Функціональна логістика : навч. посібн. / А. Г. Кальченко. – К. : КНЕУ, 2008. – 180 с.

20. Кретов И. И. Логистика во внешнеторговой деятельности : учеб. пособие / И. И. Кретов. – 3-е изд., перераб. и доп. – М. : Дело Сервис, 2011. – 262 с.

21. Крикавський Є. Логістика для економістів : підручник / Є. Крикавський. – Л. : Вид. НУ «Львівська політехніка», 2007. – 448 с.

22. Крикавський Є. Функціональна логістика. Основи теорії : підручник / Є. Крикавський. – Л. : Національний університет «Львівська політехніка», «Інтелект-Захід», 2007. – 416 с.

23. Кунда Н. Т. Конвенції та угоди у сфері міжнародних автомобільних перевезень : навч. посіб. для студ. вищ. навч. закл., які навчаються за напрямом «Транспортні технології» / Н. Т. Кунда, Н. М. Дащенко. – К. : НТУ, 2010. – 141 с.

24. Кунда Н. Т. Організація міжнародних автомобільних перевезень : навчальний посібник для студентів напряму «Транспортні технології» вищих навчальних закладів / Н. Т. Кунда. – К. : Слово, 2010. – 462 с.

25. Основи митної справи в Україні : підручник / за ред. П. В. Пашка. – К. : Знання, 2008. – 158 с.

26. Олійник Я. Б. Міжнародна логістика [Електронний ресурс] / Я. Б. Олійник, І. Г. Смирнов. – Режим доступу : http://lginfo.com.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=147&Itemid=39&lang=ru.

27. Смирнов И. Г. Логистическая функция таможенной деятельности в Украине / И. Г. Смирнов // Logistics. – 2007. – № 8. – С. 12–16.

28. Смирнов І. Г. Митна логістика: компонентна структура / І. Г. Смирнов // Наук. вісник Волинськ. держ. ун-ту ім. Лесі Українки. – 2007. – № 2. – С. 160–168.

29. Регулювання зовнішньоекономічної діяльності : навч. пос. / за ред. І. І. Дахна. – К. : ЦУЛ, 2009. – 472 с.

30. Смирнова Е. А. Управление цепями поставок : учебн. пособ. / Е. А. Смирнова. – СПб. : Изд. СПбГУЭФ, 2009. – 120 с.

31. Управление цепями поставок : справочник издательства Gower / под ред. Дж. Гатторны (ред. Р. Огулин, М. Рейнольдс); пер. с 5-го англ. изд. – М. : ИНФРА-М, 2008. – 670 с.

3. Інформаційні ресурси:

32. Сайт Державної фіскальної служби України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://sfs.gov.ua>.

33. Сайт Державного науково-дослідного інституту митної справи [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://dndims.com>.

34. Сайт ЛІГА: ЗАКОН [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.liga.net>.

4. Міжнародні видання

35. Baraniecka A., Rodawski B., Skowronska A. Logistyka: Cwiczenia. – Wraclaw : AE, 2005. – 195 s.
36. Bonacsch E., Wilson I. Getting the Goods: Ports, Labor and the Logistics Revolution. – NY : Cornell University, 2008. – 273 p.
37. Golembaska E., Kempny D., Witkowski J. Eurologistyka w zarzadzaniu miedzynarodowym/ – Warszawa : PWN, 2005. – 156 s.
38. Handfield R., Nichols E. Introduction to Supply Chain Management. – NY : Prentice Hall, 2005. – 183 p.
39. Kaspierkiewicz W., Mikosik S. Leksykon przedsiebiorosci. – Lodz : Ut, 2003. – 215 s.
40. Lowson B., King R., Hunter A. Quick Response: Managing Supply Chain to meet Consumer Demand. – NY : Wiley, 2005. – 281 p.
41. Mangan I., Lalwani C., Batcher T. Global logistics and supply chain management. – N.-Y. : Wiley&Sons, 2008. – 372 p.
42. Simchi-Levi D., Kaminski P., Simchi-Levi E. Designing & Managing the Supply Chain: concepts, strategies & case-studies. – N.-Y. : Mc Grow – Hill, 2007. – 354 p.
43. Tonndorf H. G. Logistyka w handlu i prsemysle. – Krakow : W-wo PSB, 2000. – 96 s.

Навчальне видання

СЕРІЯ «ПОДАТКОВА ТА МИТНА СПРАВА В УКРАЇНІ»

Сушкова Олена Євгеніївна

МИТНА ЛОГІСТИКА

Навчальний посібник

Редактор-коректор *Л. Б. Дьомена*

Комп'ютерне верстання *О. В. Лисенко*

Дизайн обкладинки *М. Ю. Манишин*

Здано до друку 05.10.2018. Формат 60×84/16.

Папір офсетний № 1. Гарнітура «Times New Roman».

Друк. арк. 11,6.

Тираж 300 примірників. Замовлення № 715.

Підготовлено до друку Видавничо-поліграфічним центром
Національного Університету ДФС України
08200, вул. Університетська, 31, м. Ірпінь, Київська область, Україна

*Свідоцтво про внесення суб'єкта видавничої справи
до державного реєстру видавців, виготовлювачів і
розповсюджувачів видавничої продукції
Серія ДК № 5104 від 20.05.2016*

СЕРІЯ «ПОДАТКОВА ТА МИТНА СПРАВА В УКРАЇНІ»

*Серію «Митна справа в Україні» засновано в 2001 р.
Її продовженням є серія «Податкова та митна справа в Україні»,
яку започатковано в 2015 р.*

Редакційна колегія:

Пашко П. В., д.е.н. (голова)

Бережнюк І. Г., д.е.н.

Деркач Л. В., к.ю.н.

Крисоватий А. І., д.е.н.

Мазаракі А. А., д.е.н.

Ченцов В. В., д.н.держ.упр., д.іст.н.

У СЕРІЇ «МИТНА СПРАВА В УКРАЇНІ» ВИЙШЛИ ДРУКОМ:
2002

**«Основи митної справи»
«Митний контроль та митне оформлення»
2003**

**«Таможенное оформление морских грузов»
«Основы таможенного дела в Украине»
«Митний контроль на автомобільному транспорті»
2004**

**«Митний контроль на залізничному транспорті»
«Митне оформлення автотранспортних засобів»
«Основи митної справи в Україні»
«Митний кодекс України та нормативно-правові акти,
що регулюють його застосування»
«Митний контроль на повітряному транспорті»
«Митне регулювання зовнішньоекономічної діяльності в Україні»
«Коментар до Митного кодексу України»
2005**

**«Порядок заповнення вантажної митної декларації»
2006**

**«Основи мистецтвознавчої експертизи та вартісної оцінки культурних цінностей»
«Історія митної справи в Україні»
«Митне регулювання зовнішньоекономічної діяльності в Україні»
2008**

**«Основи митної справи в Україні»
2009**

**«Таможенный контроль: на пути к международным стандартам»
«Таможенный контроль в морских пунктах пропуска»
«Митне оформлення енергоносіїв»
«Митна безпека»**

**«Міжнародні перевезення товарів автомобільним транспортом: теорія і практика»
«Підготовка та підвищення кваліфікації митних брокерів і декларантів:
збірник нормативних документів і відомчих роз'яснень»
2010**

**«Святий Матфей. Митар. Апостол. Євангеліст»
«Історія митної діяльності: Україна в європейському контексті»
2011**

**«Митні інформаційні технології»
«Особливості митної класифікації товарів»
«Інфраструктура відкритих ключів: технології, архітектура,
побудова та впровадження»
«Розподілені бази даних»
2012**

**«Інформаційно-аналітичне забезпечення діяльності митних органів»
«Митний кодекс України» / Коментар до ст. 6»
«Митна політика та митна безпека:
концептуальне визначення та шляхи забезпечення»
«Архітектура комп'ютера»
«Комп'ютерна схематехніка»
2013**

**«Актуальні питання теорії та практики митної справи»
«Історія митної діяльності»
«Механізми державного управління митною справою»
«Формування системи митного аудиту»
2014**

**«Митна енциклопедія, т. 1»
«Митна енциклопедія, т. 2»
«Митна енциклопедія, т. 3»**

**У СЕРІЇ «ПОДАТКОВА ТА МИТНА СПРАВА В УКРАЇНІ» ВИЙШЛИ ДРУКОМ:
2015**

- «Митне регулювання України: національні та міжнародні аспекти»
 - «Українська митниця: вчора, сьогодні, завтра»
- «Митна політика держави та її реалізація митними органами»
 - «Механізми державного управління митною справою»
 - «Історія митної діяльності»
 - «Митне право України»
- «Реформування податкової системи України: сучасні виклики та орієнтири»
 - «Митна справа»
 - «Міжнародні економічні відносини: у 2-х частинах»
- «Адміністративно-правове сприяння соціально-економічному розвитку в Україні: теоретико-методологічні засади»
 - «Бухгалтерський облік в умовах застосування інформаційних технологій: історія та практика»
- «Розслідування злочинів, пов'язаних із неналежним виконанням професійних обов'язків медичними працівниками: сучасний стан, проблеми та напрями удосконалення»
- «Формування управлінської компетентності майбутніх економістів у процесі професійної підготовки: теорія і практика»
 - «Let Develor English skills»
 - «Кримінальний процес України»
 - «Європейська інтеграція»
- «Протидія розслідуванню кримінальних правопорушень у сфері оподаткування: теорія та практика»

**«Інформатика та обчислювальна техніка: практикум»
2016**

- «Регулятивний потенціал фінансового ринку в умовах глобальних викликів»
 - «Правовий статус фіскальних органів України та держав-членів Європейського Союзу»
 - «Психологічні основи у професійній підготовці фахівців ПМ»
 - «Математика для економістів. Вища математика. Частина I. Лінійна алгебра. Аналітична геометрія»
 - «Сучасні інформаційні системи і технології: управління знаннями»
 - «Економічна кібернетика: введення в спеціальність»
 - «Інформаційні системи та технології у фінансових установах»
 - «Фінансове забезпечення інноваційного розвитку»
 - «Практикум з інформаційних систем в економіці»
 - «Практикум з WEB-програмування»
 - «Малий та середній бізнес у взаємовідносинах із податковими органами: соціологічна інтерпретація»
 - «Моделювання систем захисту інформації»
 - «Формування бюджетної стратегії України: теорія, методологія, практика»
 - «Актуальні питання розвитку банківської системи України»
 - «Система державного фінансового контролю: формування та розвиток в Україні»
 - «Соціалізація студентської молоді у процесі професійної підготовки»
 - «Розвиток бухгалтерського обліку в умовах інтеграційних процесів»
 - «Правове забезпечення фінансової безпеки України»
 - «Grammar for Students of Economics (для економістів)»
 - «English Grammar for law Students (для юристів)»
 - «Алгоритмізація та програмування»
 - «Основи психології та конфліктології для фахової підготовки економістів»
 - «Проблеми соціологічного, психологічного та педагогічного забезпечення податкових відносин в Україні»
 - «Математика для економістів. Функція багатьох змінних. Ряди»
-

2016

«Інформаційні системи і технології»
«Інформаційні системи і технології на підприємстві»
«Теорія ймовірностей та математична статистика: практикум»
«Економічні перспективи підприємництва України»
«Актуальні проблеми теорії держави і права»

2017

«Теорія держави і права»
«Реформування податкової та митної систем України»
«Історія митної діяльності»
«Механізм державного управління митною справою»
«Митна політика держави та її реалізація»
«Митне право України»
«Стан та перспективи розвитку бухгалтерського обліку та оподаткування в Україні»
«Державні цільові фонди»
«Аналітично-контрольні аспекти регулювання фінансово-господарської діяльності суб'єктів економіки»
«Міжнародне фінансове право»
«Концептуалізація інституту уповноважених економічних операторів: проблеми забезпечення безпеки та спрощення міжнародної торгівлі»
«Тактика розслідування фінзлочинів, вчинених із використанням зареєстрованих у зоні пільгового оподаткування компаній»
«Інститут митної вартості імпортованих товарів в Україні: актуальні питання та вектори розвитку»
«Державна фіскальна служба України: управління кадровим потенціалом в умовах інституційних змін»
«Фінансовий ринок України: розбудова інфраструктурної компоненти»
«Податкова політика України: теоретико-правовий аспект»
«Митна статистика України»
«Запобігання митним правопорушенням: охорона і захист прав інтелектуальної власності на митному кордоні України»
«Інформаційні системи і технології в податковій справі»
«Митна справа України»
«Україна – територія можливостей для розвитку підприємництва»
«Актуальні проблеми приватного права»
«Антикризове управління фінансовими корпораціями»
«Оподаткування електронної комерції в Україні»
«Протидія агресивному податковому плануванню: світовий досвід та виклики для України»

2018

«Податкова діяльність держави в умовах становлення інформаційної постіндустріальної економіки»
«Зовнішня торгівля України. Митна статистика (1991–2016 роки)»
«Митна логістика»
«Інноватика на фінансових ринках»
«Особливості документування махінацій у сфері державних фінансів, при вчиненні яких використовуються зареєстровані на територіях з пільговим оподаткуванням компанії»
«Міжнародне співробітництво держав у сфері захисту національних меншин»
«Адміністрування податків і платежів»
«Регулювання фінансових ринків в умовах глобалізації»
