

**МІНІСТЕРСТВО ФІНАНСІВ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНИЙ ПОДАТКОВИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

Навчально-науковий інститут економічної безпеки та митної справи

Кафедра митної справи та товарознавства

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на тему: «Мінімізація транспортних витрат, як інструмент оптимізації митної вартості в імпорتنих
(експортних) потоках»

Здобувача вищої освіти першого
(бакалаврського) рівня
IV курсу, ММБ-19-1 групи,
спеціальності 073 «Менеджмент»
ОПІ «Менеджмент митної справи»



Поліщук Владислав
Олегович

Науковий керівник



Микитенко Т.В, к.е.н.,
доцент

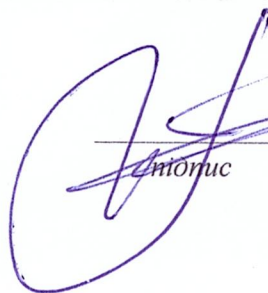
Гарант освітньої програми



Микитенко Т.В, к.е.н.,
доцент

Допущено до захисту за рішенням кафедри митної справи та товарознавства
протокол від «17» травня 2023 № 14

Завідувач кафедри



Гребельник Олександр
Петрович, д.е.н., професор
Прізвище, ім'я, по батькові, науковий
ступінь, вчене звання

Ірпінь 2023

Реєстрація № 11 13.08.2013
(дата) (підпис відповідальної особи)

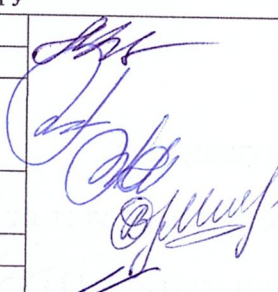
Результати перевірки Д. Рибич О.В.
(до захисту, на (підпис, прізвище, ініціали) доопрацювання) (дата)

Результат захисту 60 (додатково) 15.08.2013
(оцінка) (дата) (підпис)

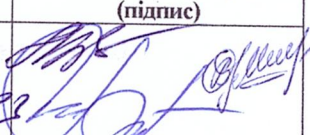
Голова комісії: М.В. Л.В. Дебеско
(підпис) (ініціали, прізвище)

Члени комісії:
Д. Рибич О.П. Гребляк
(підпис) (ініціали, прізвище)
В.М. О.В. Ходяк
(підпис) (ініціали, прізвище)
О.В. Т.В. Микитенко
(підпис) (ініціали, прізвище)

БЛАНК ОЦІНЮВАННЯ КВАЛІФІКАЦІЙНОЇ РОБОТИ

Об'єкти контролю	Діапазон оцінки в балах	Фактична кількість балів	Примітки	Дата, П.І.П.: голови комісії членів комісії, секретаря, (підписи)
ОЦІНЮВАННЯ КВАЛІФІКАЦІЙНОЇ РОБОТИ КОМІСІЄЮ ПО ЗАХИСТУ				
1. Доповідь	від 0 до 10			
2. Роздатковий матеріал	від 0 до 5			
3. Знання теоретичного та практичного матеріалу, вміння відповідати на запитання	від 0 до 25			
5. Апробація (участь у конференціях)	від 0 до 10			
РАЗОМ БАЛІВ	від 0 до 50			
ЗАГАЛЬНА КІЛЬКІСТЬ БАЛІВ	від 0 до 100	65		

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

Оцінка за 100-бальною шкалою	Оцінка за шкалою ЄКТС	Оцінка за національною шкалою	Дата	П.І.П.: голови, членів комісії, секретаря, (підпис)
65	D	задовільно	17.06.2022	

Правила переведення оцінок до національної шкали та шкали ЄКТС

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

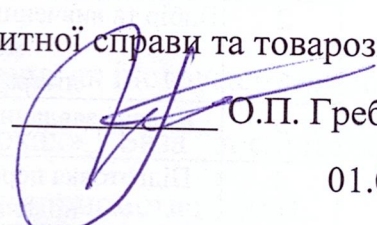
МІНІСТЕРСТВО ФІНАНСІВ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНИЙ ПОДАТКОВИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Навчально-науковий інститут економічної безпеки та митних справи

Кафедра митної справи та товарознавства

Затверджую

Завідувач кафедри митної справи та товарознавства

 О.П. Гребельник

01.03.2023

1. Тема кваліфікаційної роботи: Мінімізація транспортних витрат, як інструмент оптимізації митної вартості в імпорتنих (експортних) потоках
Затверджена наказом ректора від «04» 10.22 № 4
2. Строк здачі закінченої роботи 12.05.2023
3. Мета роботи: зменшення транспортних витрат для оптимізації митної вартості в імпорتنих та експортних потоках
- Предмет дослідження: Державна митна служба України
4. Вихідні дані до роботи статистичні дані, законодавчі та нормативні документи, інтернет-джерела
5. Перелік графічного матеріалу 6 таблиць, 3 рисунки
6. Зміст випускної кваліфікаційної (дипломної) роботи (перелік питань за кожним розділом)

РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ МИТНОЇ ВАРТОСТІ В ІМПОРТНИХ (ЕКСПОРТНИХ) ПОТОКАХ

1.1. Сутність митної вартості в імпорتنих (експортних) потоках зовнішньоекономічної діяльності України

1.2. Транспортні перевезення у зовнішньоекономічній діяльності

РОЗДІЛ 2 ТРАНСПОРТНІ ВИТРАТИ В ІМПОРТНИХ (ЕКСПОРТНИХ) ПОТОКАХ

2.1. Мінімізація транспортних витрат підприємства ПРАТ «Київське автотранспортне підприємство 13061»

2.2. Митна вартість в імпорتنих (експортних) транспортних потоках

2.3. Контроль митної вартості митної вартості в імпорتنих (експортних) транспортних потоках

РОЗДІЛ 3 ОПТИМІЗАЦІЯ ТРАНСПОРТНИХ ВИТРАТ ПРИ ВИЗНАЧЕННІ МИТНОЇ ВАРТОСТІ В ІМПОРТНИХ (ЕКСПОРТНИХ) ПОТОКАХ

3.1. Зарубіжний досвід мінімізації транспортних витрат при оптимізації митної вартості в імпорتنих (експортних) потоках

ВИСНОВКИ

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

7. Календарний план виконання роботи

№ п/п	Назва етапів випускної кваліфікаційної (дипломної) роботи	Строк виконання етапів роботи	
		За планом	Фактично
1	Вибір теми, вивчення літературних джерел, постановка проблеми та складання плану роботи	01.09.2022	01.09.2022
2	Вибір та вивчення навчальної, наукової та методичної літератури за темою	02.10.2022	02.10.2022
3	Видача завдання науковим керівником	10.10.2022	10.10.2022
4	Підготовка першого розділу роботи та подання її керівнику	10.02.2023	10.02.2023
5	Підготовка другого розділу роботи та подання її керівнику	10.03.2023	10.03.2023
6	Підготовка третього розділу роботи та подання її керівнику	10.04.2023	10.04.2023
7	Доопрацювання роботи з урахуванням зауважень керівника	10.05.2023	10.05.2023
8	Подання роботи для перевірки на наявність плагіату	12.05.2023	12.05.2023
9	Попередній захист роботи	12.05.2023	12.05.2023
10	Отримання відгуку керівника роботи	07.06.2023	07.06.2023
11	Отримання зовнішньої рецензії	08.06.2023	08.06.2023
12	Допуск роботи зав.кафедрою до захисту	09.06.2023	09.06.2023
13	Захист роботи	14.06-15.06. 2023	14.06-15.06. 2023

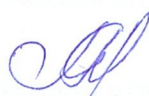
8. Дата видачі завдання «08» 02 2023 р

9. Науковий керівник кваліфікаційної роботи (проекту)


(підпис)

Микитенко
(прізвище, ініціали)

10. Гарант освітньо-професійної програми


(підпис)

Микитенко
(прізвище, ініціали)

11. Завдання до виконання отримав здобувач вищої освіти


(підпис)

Поліщук
(прізвище, ініціали)

Відгук керівника кваліфікаційної роботи

Оптимізація транспортних витрат є однією з ключових завдань підвищення рівня конкурентоспроможності підприємства та відбувається за допомогою дослідження логістичних процесів, визначення критеріїв та показників оцінювання ефективності логістики, їх аналізу, пошуку шляхів вирішення проблемних питань. Крім того, транспортні витрати входять до розрахунку митної вартості в імпорتنих (експортних) потоках.

Кваліфікаційна робота є завершеним дослідженням, містить рекомендації для діяльності суб'єктів ЗЕД та митних органів.

Здобувач Поліщук В.О. на необхідному рівні розглянув сутність митної вартості в імпорتنих (експортних) потоках зовнішньоекономічної діяльності України, надав характеристику процесу транспортних перевезень у зовнішньоекономічній діяльності, виявив особливості встановлення і контролю митної вартості в імпорتنих (експортних) транспортних потоках та дослідив зарубіжний досвід мінімізації транспортних витрат при оптимізації митної вартості в імпорتنих (експортних) потоках.

Якість проведеного аналізу проблеми, текстового та табличного матеріалу підтверджується виконаними розрахунками за даними фінансової звітності транспортного підприємства - суб'єкта ЗЕД та ДМСУ, що визначає достовірність проведеного дослідження.

Доречно було б надати аналітичні дані по зарубіжному досвіду відповідно до теми проведеного дослідження.

Серед недоліків можна відзначити, що висновки бакалавра можна було б більше конкретизувати за змістом роботи.

Кваліфікаційна робота Поліщука В.О. виконана на належному рівні, тому заслуговує позитивної оцінки.

Кваліфікаційна робота може бути допущена до захисту.

Керівник кваліфікаційної роботи

(підпис)

Микитенко Т.В. 06.06.2023 р.

(дата)

Висновок кафедри про кваліфікаційну роботу

Кваліфікаційна робота здобувача вищої освіти

Поліщука Владислава Олеговича

(прізвище, ініціали)

після попереднього захисту розглянута на засіданні кафедри, протокол від

«_____» _____ 2023 № _____ допущена/не допущена до захисту
екзаменаційною комісією.

Завідувач кафедри

(Підпис)

О.Гребельник

РЕЦЕНЗІЯ
на кваліфікаційну роботу
здобувача вищої освіти Державного податкового університету
Поліщука Владислава Олеговича
на тему «Мінімізація транспортних витрат, як інструмент оптимізації
митної вартості в імпорتنих (експортних) потоках»

Актуальність теми: Однією з найактуальніших проблем в роботі митних органів є контроль за визначенням митної вартості. Проблема точного визначення митної вартості – одна з найбільш гострих для української митниці, має особливе значення, оскільки складає податкову базу митних зборів при надходженні імпорту.

Наукова новизна: Полягає в узагальненні теорії та практики діяльності щодо мінімізації транспортних витрат та оптимізації митної вартості.

Якість проведеного аналізу проблеми, текстового та табличного матеріалу: Автор дослідив доволі значний об'єм спеціальної літератури з досліджуваної теми, обробив значний масив фінансової звітності транспортного підприємства ПрАТ «Київське автотранспортне підприємство 13061», у роботі чимало аналітичних таблиць.

Обґрунтованість пропозицій і висновків та їх практична цінність у роботі підприємств: практична цінність дослідження полягає у розробці рекомендацій щодо мінімізації транспортних витрат, як шлях до оптимізації транспортних витрат у транспортному підприємстві ПрАТ «Київське автотранспортне підприємство 13061».

Наявність недоліків: Окремі положення автора, щодо надання власних рекомендацій та висновків необхідно було б розширити та конкретизувати.

Загальний висновок та оцінка роботи: Робота може бути рекомендована до оприлюднення перед державною атестаційною комісією та заслуговує позитивної оцінки.

Рецензент



Андрій ТАМЧЕНКО, директор ТОВ «АКС-ЛТД»

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

ДОВІДКА

**про перевірку курсової/випускної кваліфікаційної (дипломної) роботи на
академічний плагіат**

П. І. Б. автора роботи

Поліщук Владислав Олегович

Курс/група ММБ-19-1

Тема курсової/випускної кваліфікаційної (дипломної) роботи

Мінімізація транспортних витрат як інструмент оптимізації митної вартості в
імпортних (експортних) потоках

П. І. Б. наукового керівника

Микитенко Тетяна Владиславівна

Дата захисту

15.06.2023

За результатом перевірки оригінальний текст у роботі становить 78,92%
Відсоток схожості (складається з правомірних запозичень (посилання,
цитовання) і неправомірних запозичень (пояснення щодо відсотку тексту,
який не є оригінальним (н/д, стаття або інші роботи автора, які є у базі, але
вони не зазначені в літературних джерелах) 21,1 %, цитат 0,56 %.

Провідний фахівець
відділу внутрішнього
забезпечення якості освіти



Радуневич В.С.

АНОТАЦІЯ

Мінімізація транспортних витрат, як інструмент оптимізації митної вартості в імпортних (експортних) потоках

Поліщук В.О. Здобувач вищої освіти першого (бакалаврського) рівня

IV курсу, ММБ-19-1 групи,

спеціальності 073 «Менеджмент»

Освітня програма «Менеджмент митної справи»

Тема роботи: «Мінімізація транспортних витрат, як інструмент оптимізації митної вартості в імпортних (експортних) потоках». База дослідження – діяльність ПРАТ «Київського автотранспортного підприємства 13061.

Основними завданнями роботи:

- Розгляд сутності митної вартості в імпортних (експортних) потоках зовнішньоекономічної діяльності України.
- Характеристика процесу транспортних перевезень у зовнішньоекономічній діяльності.
- Виявлення особливості встановлення і контролю митної вартості в імпортних (експортних) транспортних потоках.
- Вивчення зарубіжного досвіду мінімізації транспортних витрат при оптимізації митної вартості в імпортних (експортних) потоках.

Робота складається з вступу, трьох розділів, які поділяються на підрозділи, висновків, списку використаних джерел. Робота містить 6 таблиць, 3 рисунки. Список використаних джерел налічує 58 найменувань.

ANNOTATION

Minimization of transport costs as a tool for optimizing customs value in import (export) flows

Higher education applicant of the first (bachelor's) level V. O. Polishchuk

IV course, group MMB-19-1,

Specialty 073 «Management»

Educational program «Management of customs affairs»

The topic: «Minimization of transport outgoings as an optimization tool for customs cost in imports (exports)».

Research base – work of the PJSC «Kyiv auto transport enterprise 13061».

The main tasks:

- Consideration of the essence of customs costs in imports (exports) of foreign economic activity of Ukraine.
- Characteristics of the process of transportation in foreign economic activity.
- Identification of the peculiarities of the establishment and control of the customs cost in import (export) transport flows.
- Study of foreign experience in minimizing transport costs with optimizing customs costs in imports (exports).

The work consist of an introduction, three chapters, which are divided into subsections, conclusions, references. It contains of 6 tables, 3 figures. The list of references includes 58 appellations.

РЕЦЕНЗІЯ
на кваліфікаційну роботу
здобувана вищої освіти Державного податкового університету
Поліщука Владислава Олеговича
на тему «Мінімізація транспортних витрат, як інструмент оптимізації
митної вартості в імпорتنих (експортних) потоках»

Актуальність теми: Однією з найактуальніших проблем в роботі митних органів є контроль за визначенням митної вартості. Проблема точного визначення митної вартості – одна з найбільш гострих для української митниці, вона має особливе значення, оскільки вона складає податкову базу митних зборів при надходженні імпорту.

Наукова новизна: Полягає в узагальненні теорії та практики діяльності щодо мінімізації транспортних витрат та оптимізації митної вартості.

Якість проведеного аналізу проблеми, текстового та табличного матеріалу: Автор дослідив доволі значний об'єм спеціальної літератури з досліджуваної теми, обробив значний масив фінансової статистики транспортного підприємства ПРАТ «Київське автотранспортне підприємство 13061», у роботі чимало аналітичних таблиць.

Обґрунтованість пропозицій і висновків та їх практична цінність у роботі підприємств: практична цінність дослідження полягає у розробці рекомендацій щодо мінімізації транспортних витрат, як шлях до оптимізації транспортних витрат у транспортному підприємстві ПРАТ «Київське автотранспортне підприємство 13061».

Наявність недоліків: Окремі положення автора, щодо надання власних рекомендацій та висновків необхідно було б розширити та конкретизувати.

Загальний висновок та оцінка роботи: Робота може бути рекомендована до оприлюднення перед державною атестаційною комісією та заслуговує на оцінку «відмінно».

Рецензент

Андрій ТАМЧЕНКО, Директор ТОВ «АКС-ЛДТ»

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

ДОВІДКА

**про перевірку курсової/випускної кваліфікаційної (дипломної) роботи на
академічний плагіат**

П. І. Б. автора роботи

Поліщук Владислав Олегович

Курс/група ММБ-19-1

Тема курсової/випускної кваліфікаційної (дипломної) роботи

Мінімізація транспортних витрат як інструмент оптимізації митної вартості в
імпортних (експортних) потоках

П. І. Б. наукового керівника

Микитенко Тетяна Владиславівна

Дата захисту

15.06.2023

За результатом перевірки оригінальний текст у роботі становить 78,92%
Відсоток схожості (складається з правомірних запозичень (посилання,
цитування) і неправомірних запозичень (пояснення щодо відсотку тексту,
який не є оригінальним (н/д, стаття або інші роботи автора, які є у базі, але
вони не зазначені в літературних джерелах) 21,1 %, цитат 0,56 %.

Провідний фахівець
відділу внутрішнього
забезпечення якості освіти



Радудевич В.С.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	11
РОЗДІЛ 1.....	14
ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ МИТНОЇ ВАРТОСТІ В ІМПОРТНИХ (ЕКСПОРТНИХ) ПОТОКАХ.....	14
1.1. Сутність митної вартості в імпортних (експортних) потоках зовнішньоекономічної діяльності України.....	14
1.2. Транспортні перевезення у зовнішньоекономічній діяльності	18
РОЗДІЛ 2.....	23
ТРАНСПОРТНІ ВИТРАТИ В ІМПОРТНИХ (ЕКСПОРТНИХ) ПОТОКАХ	23
2.1. Мінімізація транспортних витрат підприємства ПРАТ «Київське автотранспортне підприємство 13061».....	23
2.2. Митна вартість в імпортних (експортних) транспортних потоках	28
2.3. Контроль митної вартості митної вартості в імпортних (експортних) транспортних потоках.....	34
РОЗДІЛ 3.....	44
ОПТИМІЗАЦІЯ ТРАНСПОРТНИХ ВИТРАТ ПРИ ВИЗНАЧЕННІ МИТНОЇ ВАРТОСТІ В ІМПОРТНИХ (ЕКСПОРТНИХ) ПОТОКАХ	44
3.1. Зарубіжний досвід мінімізації транспортних витрат при оптимізації митної вартості в імпортних (експортних) потоках	44
ВИСНОВКИ	53
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	57

ВСТУП

Актуальність теми. Однією з найактуальніших проблем в роботі митних органів є контроль за визначенням митної вартості. Проблема точного визначення митної вартості – одна з найбільш гострих для української митниці, вона має особливе значення, оскільки вона складає податкову базу митних зборів при надходженні імпорту.

Велика частина імпортних мит в розвинених країнах складається з «адвалорних мит», тобто співмірні у відсотках із заявленою вартістю імпортованих товарів. Таким чином, вартість стає податковою базою для застосування загального митного тарифу, а також для розрахунку національних податків (наприклад, ПДВ), які обтяжують імпорт. Відтак, значення разом з класифікацією (якістю і кількістю) і походженням являє собою фундаментальний елемент, а також драйвер для підприємств, які стикаються з податковим плануванням і митниця при обробці своїх товарів.

Насправді підприємства завжди потребували поліпшення податкового та митного планування під час обробки своїх товарів. З глобалізацією ринків відбулося прискорення цього конкурентного фактора, а отже підвищилася важливість наявності чітких і однакових правил визначення вартості.

На макроекономічному рівні використання неправильних критеріїв визначення вартості може навіть приховати витрати протекціоністські, тобто можуть полегшити обхід узгодженого рівня мит і анулювати ефективність угод. Європейська влада зробили значні зусилля по гармонізації правил визначення вартості товарів на митниці.

Поставлення завдання мінімізації транспортних витрат в імпортних (експортних) потоках пов'язана в першу чергу з загальноекономічними тенденціями на світовій арені. Тенденції глобалізації та діджиталізації економіки, нестабільна політична ситуація в Україні та світі диктують необхідність розвитку підходів і пошуку нових шляхів оптимізації витрат для результативної конкуренції на ринку логістичних послуг. Не слід забувати

також про регіональну інтеграцію та формування об'єднання країн для вирішення окремих завдань, пов'язаних в тому числі з реалізацією логістичного потенціалу.

Слід зазначити, що в сучасному світі конкурують вже не компанії або окремі бізнес-процеси, а ланцюги поставок. Відомо, що ланцюги поставок зовнішньоторговельних вантажів мають більш складну конфігурацію у порівнянні з ланцюгами поставок всередині однієї країни, що відбивається, в тому числі, і на структурі логістичних витрат – з'являються нові складові, пов'язані з переміщенням товарів через митний кордон, здійсненням митних операцій, сплатою митних платежів.

Зазначені специфічні особливості не можна не враховувати при моделюванні ланцюгів поставок зовнішньоторговельних вантажів, оскільки це призведе до зростання витрат. У той же час, відомо, що оптимізація тільки однією складовою не дозволяє досягти бажаного результату. В умовах глобалізації та діджиталізації все більшого значення набувають сучасні технології, за рахунок застосування яких можливо домогтися оптимізації витрат митно-логістичних операцій, скорочення тимчасових витрат і підвищення конкурентоспроможності ланцюгів поставок в імпорتنих (експортних) потоках. Вищевикладене обумовлює необхідність пошуку нових підходів до управління логістичними транспортними витратами в ланцюгах поставок в імпорتنих (експортних) потоках.

Мета дослідження – обґрунтування мінімізації транспортних витрат як інструмент оптимізації митної вартості в імпорتنих (експортних) потоках.

Для досягнення поставленої мети необхідно вирішити наступні **завдання**:

1. Розглянути сутність митної вартості в імпорتنих (експортних) потоках зовнішньоекономічної діяльності України.

2. Охарактеризувати процес транспортних перевезень у зовнішньоекономічній діяльності.

3. Виявити особливості встановлення і контролю митної вартості в імпорتنих (експортних) транспортних потоках.

4. Вивчити зарубіжний досвід мінімізації транспортних витрат при оптимізації митної вартості в імпорتنих (експортних) потоках.

5. Визначення шляхів зниження рівня митно-логістичних витрат на транспортну діяльність підприємства.

Об’єкт дослідження – процес встановлення митної вартості в імпорتنих (експортних) потоках.

Предмет дослідження – моделі і методи мінімізації транспортних витрат як інструмент оптимізації митної вартості в імпорتنих (експортних) потоках.

База дослідження – діяльність ПРАТ «Київського автотранспортного підприємства 13061.

Методи дослідження. Дослідження проведено із застосуванням діалектичного та системного підходу до вивчення економічних процесів. У процесі роботи застосовувались такі методи економічних досліджень: методи наукового пізнання, синтезу, порівняння, системно-структурний, абстрактно-логічний, графоаналітичний, економіко-статистичний, балансовий, експертних оцінок тощо.

Інформаційною базою дослідження є законодавчі і нормативні акти Верховної Ради та Уряду України з питань зовнішньоторговельної діяльності, митної справи, праці вітчизняних і зарубіжних вчених з проблем регулювання ЗЕД та управління митною справою.

Структура та обсяг роботи. Дана робота складається з вступу, трьох розділів, які поділяються на підрозділи, висновків, списку використаних джерел. Загальний обсяг роботи становить сторінки. Робота містить 6 таблиць, 3 рисунки. Список використаних джерел налічує 58 найменувань.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ МИТНОЇ ВАРТОСТІ В ІМПОРТНИХ (ЕКСПОРТНИХ) ПОТОКАХ

1.1. Сутність митної вартості в імпортних (експортних) потоках зовнішньоекономічної діяльності України

У теорії зовнішньої торгівлі все більшого значення набуває точка зору, яка заснована на ідеї, що отримання економічної вигоди у вигляді інтелектуальної ренти пов'язано з виробництвом і реалізацією товарів і послуг, що вимагають застосування все більш кваліфікованої праці. Певною мірою на це вказував ще Д. Рікардо, коли писав, що поліпшення у виробництві та підвищення кваліфікації працівників призводять до отримання економічної вигоди. Причини цього явища довгий час не знаходили задовільного несуперечливого пояснення, так як згідно трудової теорії вартості абстрактна праця створює вартість товару, а кваліфікація працівника пов'язана з конкретною працею. Однак це протиріччя дозволяється, якщо більш глибоко розглянути сутність взаємозв'язку вартості і ціни. Вартість – це категорія, яка існує в процесі виробництва товару, що задовольняє тільки одну суспільну потребу, що визначається суспільно необхідними витратами праці і проявляється у формі ціни товару як грошового вираження вартості при обміні товарами, кожен з яких задовольняє тільки одну суспільну потребу. Теорія зовнішньої торгівлі А. Сміта і Д. Рікардо не враховує відмінностей у кваліфікації працівників окремих країн, а отже можливості кожної країни у збільшенні виробництва продукції з високою часткою доданої вартості. Ця теорія виходить з ідеї, що кожна країна повинна поставляти на зовнішні ринки товари, які вона виробляє з меншими витратами суспільно необхідної праці, а ввозити товари, які вона виробляє з великими витратами суспільно необхідної праці. З урахуванням цих теоретичних положень були розроблені угоди з регулювання міжнародної торгівлі, які реалізовані в рамках Світової організації торгівлі (СОТ).

В даний час ці угоди суперечать сучасним теоретичним положенням і практичним потребам з регулювання зовнішньої торгівлі. Вони націлені на мінімізацію заходів захисту внутрішніх ринків митними та іншими заходами, що надає конкурентну перевагу більш розвиненим країнам і перешкоджає підвищенню конкурентоспроможності менш розвинених країн. Це суперечить принципам добросовісної конкуренції, коли кожна країна повинна мати економічну свободу у використанні всіх можливостей щодо підвищення своєї конкурентоспроможності, що вимагає вдосконалення системи заходів митного регулювання та контролю.

Митне регулювання та митний контроль є складовими тісно взаємопов'язаними частинами процесу ввезення та вивезення товарів зі світових ринків на внутрішній ринок країни і, навпаки, з внутрішнього ринку країни на світовий ринок. Основними інструментами цієї системи є митний тариф і митна вартість, які тісно взаємопов'язані між собою і використовуються в процесі регулювання зовнішньої торгівлі. Вони мають вартісну природу і повинні вибудовуватися таким чином, щоб підтримувати на внутрішньому ринку рівноконкурентні умови для вітчизняних і зарубіжних товарів з високою часткою доданої вартості. Спочатку, до реального ввезення, розробляються мито і тариф, що визначають економічні параметри до ввезених, а в деяких випадках і вивозимих товарів. При фактичному ввезенні або вивезенні товарів на митному кордоні контролюються економічні параметри на предмет їх відповідності вимогам митного тарифу. У тому й іншому випадку, тобто при розробці вимог до економічних параметрів товарів і контролі економічних параметрів ввезених товарів, використовується категорія митної вартості. Вона є категорією, що зв'язує на єдиній методологічній основі розробку митного тарифу і механізм митного контролю вартості ввезених товарів при імпорті і вивезених – при експорті.

Категорія митної вартості одночасно відображає рівень світових цін ввезених або вивозяться товарів і курс національної валюти, в результаті чого ввезені товари набувають порівнянну вартісну оцінку з аналогічними

вітчизняними товарами. Вивозимі вітчизняні товари отримують оцінку в світовій валюті і є порівнянними з аналогічними товарами світового ринку.

Отже, митна вартість являє собою економічну категорію приведення в порівнянні цінові оцінки імпортних товарів на внутрішньому ринку і експортних товарів на світовому ринку. Тому вона дозволяє зіставляти на внутрішньому ринку витрати на ввезення імпортних товарів з витратами з виробництва вітчизняних товарів, а на світовому ринку – витрати вітчизняних підприємств з цінами світового ринку на аналогічні товари. Таке зіставлення дає можливість бачити конкурентоспроможність вітчизняних товарів на внутрішньому і світовому ринках і оцінювати ефективність застосування розробленого митного тарифу.

Тема митної вартості має особливе значення, оскільки вона становить податкову базу митних зборів при надходженні імпорту. Велика частина імпортних мит в Європейському Союзі складається з «адвалорних мит», тобто співмірні у відсотках із заявленою вартістю імпортованих товарів. Таким чином, вартість стає податковою базою для застосування загального митного тарифу, а також для розрахунку національних податків (наприклад, ПДВ), які обтяжують імпорту. Таким чином, значення разом із класифікацією (якістю та кількістю) та походженням є фундаментальним елементом, а також драйвером для підприємств, які стикаються з податковим плануванням і митниці при обробці своїх товарів. Насправді підприємства завжди потребували поліпшення податкового та митного планування під час обробки своїх товарів. З глобалізацією ринків відбулося прискорення цього конкурентного фактора, і це підвищило важливість наявності чітких і однакових правил визначення вартості.

Митне та монополістичне агентство відіграє стратегічну роль в управлінні цим процесом імпорту / експорту, оскільки воно виконує складне завдання підтримувати належний баланс між контрольними і полегшуючими торговими інтервенціями. Баланс, в якому економічні оператори також відіграють важливу роль, використовуючи правильні митні інструменти

визначеності правових відносин та прозорості з митницею. Найбільш добросовісні компанії в плануванні отримують відмінні результати з точки зору зниження витрат і зниження ризиків митного оформлення. Для визначення митної вартості необхідні правила для забезпечення необхідної безпеки в міжнародній торгівлі. Визначення митної вартості – це процедура визначення вартості ввезених товарів, яка залежить від вартості товару.

Важливим елементом планування для підприємства є митні платежі, оскільки зазвичай пов'язані з операційними витратами. При цьому важливі як податкові ставки, так і розрахункова база та їх визначення. Вони повинні бути надійними та відстежуваними в міжнародній діяльності, щоб виключити довільність і, зокрема, фіктивне визначення вартості як основу для збору податків. Існує кілька причин, за якими заявлена вартість може бути відновлена через просту матеріальну помилку, яка призводить до того, що при розрахунку не береться до уваги один із складових факторів митної вартості, а також через навмисне бажання заявника подати неправдиву заяву. Контроль може призвести до коригування заявленої вартості та, можливо, до судових процесів у справі, включаючи: не включати будь-який із складових елементів митної вартості, таких як сума загальна вартість доставки та інші витрати на підхід; спотворення вартості (зміщення значень одиниці виміру); коригування вартості після результатів відвідування (надмірна вага, спотворення виду, походження тощо). Відновлення вартості може не призвести до судових розглядів, коли це необхідно, в тому числі: проста апаратна помилка розрахунку (помилка перетворення або підсумовування); реорганізації після відхилення заявленої транзакційної вартості.

Митні збори за традицією мають транскордонне і, отже, міжнародне ставлення. Окрім збору митних зборів, інші податки також вимагають податкової оцінки транскордонних фактів, що виникають внаслідок міжнародної торгівлі.

Зараз відбувається процес посилення конкурентної боротьби за прискорення соціально-економічного розвитку. Благами сформованої системи

регулювання міжнародної торгівлі, в тому числі митної оцінки, намагаються скористатися держави, які не брали участь в її розробці, що не влаштовує західні країни. Тому потрібно виходити з позиції не стримування розвитку слабких країн сильними, а створення найбільш сприятливих умов для використання можливостей розвитку економік всіх країн. Це передбачає співпрацю всіх країн у розвитку вільної конкуренції на основі вдосконалення митних заходів регулювання міжнародної торгівлі, створення науково обґрунтованої методики формування митного тарифу та контролю митної вартості, що стимулюють виробництво продукції, що вимагає застосування все більш кваліфікованої праці. На стадії митного регулювання це повинно досягатися встановленням митних зборів як різниці у витратах імпортера з придбання та доставки товару на митний кордон та оптовою ціною виробника з урахуванням економічного ефекту від використання товару. Однак на практиці мито нерідко відхиляється від розрахункової величини.

1.2. Транспортні перевезення у зовнішньоекономічній діяльності

Важливим видом зовнішньоекономічної діяльності є міжнародні транспортні перевезення. Складний механізм функціонування світової транспортної системи вимагає ретельного підходу до вибору потрібного виду транспорту. Перевезення, які здійснюються між двома або більше країнами вважаються міжнародними. При виборі транспорту слід враховувати економічні та позаекономічні критерії вибору виду транспорту. До економічних критеріїв відносяться: зовнішні витрати (мінімум провізних плат; мінімум транспортних витрат; мінімум сумарних витрат на виробництво, транспорт і виробництво) і непрямі витрати (використання території під транспортний засіб, збиток навколишньому середовищу, нещасні випадки на транспорті). До позаекономічних критеріїв належать: географічні, демографічні, політичні.

На вибір виду транспорту впливають наступні фактори: географічне положення країн експортерів / імпортерів, безпека транспортування, відстань

між країнами, особливості вантажу, умови перевезення товару, термін поставки, періодичність поставок, надійність, вартість митних процедур, перевізні здатності транспорту, вартість перевезення вантажу, техніко-економічні особливості видів транспорту.

Для перевезення міжнародних вантажів застосовують різні види транспорту. Традиційними видами транспорту вважаються: наземний (залізничний, автомобільний, трубопровідний), водний (морський, річковий) і повітряний (авіаційний).

Розглянемо перевезення вантажу транспорту загального користування в Україні. Одним з основних показників роботи вантажного транспорту є кількість перевезеного вантажу. У табл. 1.1 представлені інтервальні ряди динаміки перевезень вантажу за видами транспорту загального користування, на базі яких розраховано середню кількість перевезеного за 5 років вантажу.

Таблиця 1.1

Перевезення вантажів за видами транспорту загального користування (млн т) у 2017-2021 рр.

Рік	2017 р.	2018 р.	2019 р.	2020 р.	2021 р.	В середньому за 5 років
Транспорт всього	8768	8978	9167	9300	9450	9132,6
в т. ч. за видами залізничний	1161	1221	1273	1312	1345	1262,4
автомобільний	6468	6568	6685	6753	6861	6667
трубопровідний	976	1024	1048	1070	1062	1036
морський	36	29	26	25	28	28,8
внутрішній водний	126	135	134	139	153	137,4
повітряний	0,8	0,9	0,8	0,9	1,0	0,88

Аналіз показав, що найбільше число перевезень вантажу спостерігалось на автомобільному транспорті в 2021 році (6861 млн т), найменше – на повітряному транспорті в 2017 і 2019 роках (0,8 млн т). Середні значення за 5 років розраховано за допомогою середньої арифметичної простої, так як ряд інтервальний. Більш наочно число перевезень вантажу можна розглянути на рис. 1.1.

Переважаючим видом транспорту з вантажоперевезень є автомобільний транспорт, і число його вантажоперевезень зростає від 2017 до 2021 року. На

графіку видно що, всі інші види транспорту значно поступаються автомобільному і між собою не перевершують один одного. Найменше перевезень здійснює повітряний транспорт.

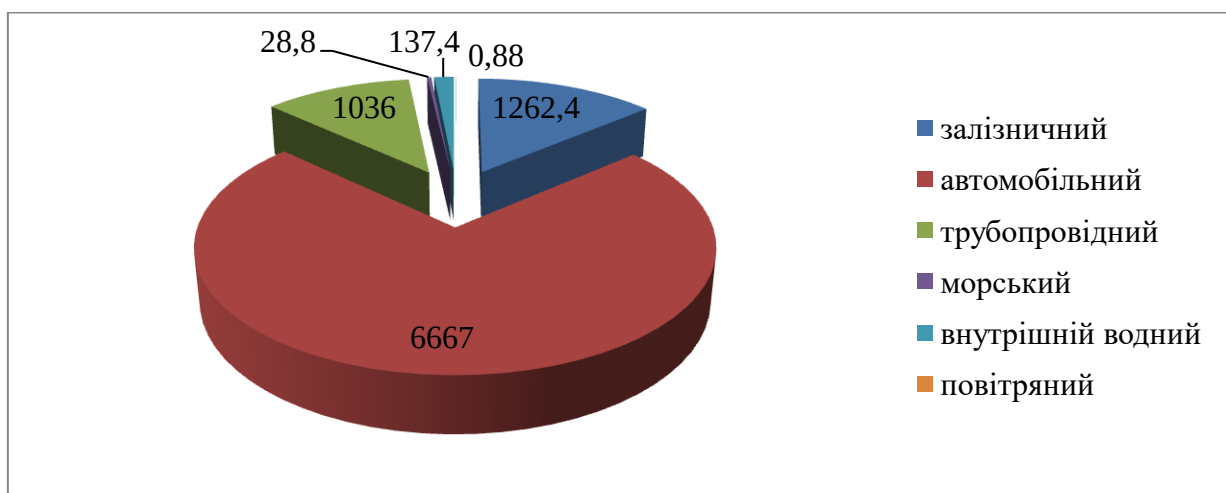


Рис. 1.1. Перевезення вантажів за видами транспорту загального користування (млн т) у 2017-2021 рр.

транспортне обслуговування може бути змішаним, коли для перевезення одного і того ж вантажу використовують два і більше видів транспорту. У табл. 1.2 представлені дані з міжнародних перевезень вантажу окремими видами транспорту загального користування, а також розраховано середню кількість перевезеного за 5 років вантажу.

Таблиця 1.2

Перевезення вантажу в міжнародному сполученні за окремими видами транспорту загального користування, млн т

Рік	2017	2018	2019	2020	2021	В середньому за 5 років
Автомобільний – всього, в т.ч.	1,14	0,96	1,82	3,56	1,75	1,846
експорт	0,43	0,30	1,02	0,41	0,54	0,54
імпорт	0,69	0,64	0,76	3,11	1,17	1,274
транзит	0,02	0,00	0,00	0,00	0,01	0,06
на території іноземних держав	0,00	0,02	0,04	0,04	0,02	0,024
Морський – всього, в т.ч.	17,7	11,5	12,4	10,7	20,3	14,52
експорт	10,5	7,9	9,1	7,7	12,9	9,62
імпорт	1,1	1,0	0,7	0,4	2,1	1,06
між іноземними портами	6,1	2,6	2,6	2,6	5,3	3,84
Внутрішній водний – всього, в т.ч.	29,9	31,9	29,3	21,0	21,8	26,78
експорт	22,5	22,9	21,3	15,2	15,3	19,44
імпорт	0,9	1,4	1,4	1,1	1,4	1,24
між іноземними пунктами	6,3	7,4	6,5	4,6	4,8	5,92

З табл. 1.2 видно, що найбільше число перевезень вантажу зафіксовано по внутрішньому водному транспорту в 2018 році і склало 31,9 млн т. У цьому ж виді транспорту найбільше число вантажоперевезень в експорті зафіксовано за 2018 рік – 22,9 млн т. Найменше число вантажоперевезень відзначається по повітряному транспорту в 2017 році – 0,3 млн т. Також перевезення вантажу транзитом взагалі не здійснювалися автомобільним транспортом в період з 2018 по 2020 рік, і за весь період були на другому місці (0,06 млн т) за кількістю найменших вантажоперевезень після внутрішнього водного (0,21 млн т). Середнє значення за 5 років було розраховано за середньою арифметичною простою, так як ряд інтервальний. За наявними даними табл. 1.2 розрахована частка кожного виду транспорту в загальній кількості вантажоперевезень по міжнародних шляхах сполучення. Ці дані представлені в табл. 1.3.

Таблиця 1.3

Структура вантажоперевезень по окремих видах транспорту загального користування у міжнародному сполученні, %

Рік	2017 р.	2018 р.	2019 р.	2020 р.	2021 р.	В середньому за 5 років
Транспорт всього	100	100	100	100	100	100
в т. ч. за видами						
автомобільний	2,32	2,14	4,14	9,98	3,95	4,24
морський	36,97	25,69	28,23	30,01	45,77	33,34
внутрішній водний	60,97	71,27	66,71	58,89	49,15	61,50

За даними табл. 1.3 найбільша питома вага в загальній кількості вантажоперевезень за видами транспорту загального користування в міжнародному сполученні займає внутрішній водний транспорт. У 2018 році його частка була найбільшою – 71,27%. Найменша питома вага за вантажоперевезень відводиться повітряному транспорту, в 2017 році його частка була менше всіх інших видів транспорту і становила 0,61%.

Таким чином, за досліджуваний період з 2017 по 2021 рік в Україні найбільшу питому вагу з перевезень вантажів в загальному займає автомобільний транспорт. В середньому за п'ять років частка автомобільного транспорту з вантажоперевезень склала 73% від загальної кількості і число його

вантажоперевезень зростає від року до року, тобто проглядається позитивна динаміка. Найменша питома вага відводиться повітряному транспорту і становить 0,0096% від загального числа вантажоперевезення.

Переважаючим видом транспорту з вантажоперевезень у міжнародному сполученні є внутрішній водний – 61,5%. Незважаючи на те, що обсяг його вантажоперевезень знижується до 2018 року, він все одно займає лідируючі позиції. Також до 2018 року зростає частка вантажоперевезень в міжнародному сполученні морського транспорту, і наближається за своїм значенням до значення внутрішнього водного транспорту – 45,77%. Це відбувається тому, що в умовах сучасної кризи багато суб'єктів бізнесу переключаються на більш дешеві види транспорту, якими є водні – морський і річковий.

У міжнародному транспортуванні встановлені єдині правила, які не допускають вибору, тобто вони є імперативними. Основним правовим регулюванням міжнародного транспортування є міжнародні транспортні конвенції, що містять уніфіковані і колізійні правила і норми. Уніфіковані норми застосовують для врегулювання вимог перевізної документації, порядку прийому-видачі вантажу, умови відповідальності перевізників вантажу, процедури претензій тощо. При відправленні вантажу враховують законодавство країни відправлення, при видачі вантажу – законодавство країни призначення. Регулювання для міжнародних перевезень може бути: одностороннім (регулюються національними нормативно-правовими актами), двостороннім (ґрунтуються на двосторонніх міжнародних угодах між двома країнами) і багатостороннім (регулюються багатосторонніми міжнародними угодами між двома або більше країнами). Перевізники, що здійснюють міжнародні транспортні перевезення повинні отримати ліцензію, видану уповноваженим органом. Ліцензування міжнародних транспортних перевезень регламентується Інструкцією про порядок видачі спеціальних дозволів (ліцензій) на транспортно-експедиційні послуги. Правильно організоване транспортне обслуговування на ринку міжнародних перевезень сприяє

ефективній співпраці між партнерами, підвищує якість зовнішньоторговельної угоди.

РОЗДІЛ 2

ТРАНСПОРТНІ ВИТРАТИ В ІМПОРТНИХ (ЕКСПОРТНИХ) ПОТОКАХ

2.1. Мінімізація транспортних витрат підприємства ПРАТ «Київське автотранспортне підприємство 13061»

Об'єктом дослідження є діяльність транспортного підприємства ПРАТ «Київське автотранспортне підприємство 13061» - компанії з півстолітньою історією, заснованої в травні 1954 році. Підприємство входить до групи компаній «Автологістика» та перебуває в постійному пошуку нових шляхів удосконалення і розвитку.

Основний принцип діяльності компанії - надання послуг найвищої якості клієнтам в секторі перевезень нових товарних автомобілів. Підприємство надає послуги з перевезень легкових, комерційних та важких вантажних автомобілів всесвітньо відомим виробникам автотранспортної техніки. Акціонерне Товариство «Київське Автотранспортне Підприємство 13061» є лідером в секторі перевезень легкових автомобілів в Україні. В середньому підприємство здійснює більш ніж 100 000 транспортувань автівок щороку. Автопарк Товариства налічує 190 сучасних автовозів всесвітньо відомих марок.

Головна мета компанії - отримання максимального прибутку за умови як найповнішого задоволення існуючого попиту на транспортні та логістичні послуги.

Компанія здійснює транспортні перевезення з Польщі, Румунії, Австрії, Естонії, Франції, Німеччини, Нідерландів.

Основні показники логістичної діяльності ПРАТ «Київське автотранспортне підприємство 13061» у 2020-2022 рр. подано у таблиці 2.1.

Як бачимо, середньорічна вартість логістичних активів має тенденцію дещо зростання, однак, військові дії в Україні дещо її загальмували: у 2021 році вартість зросла на 4,8 % у порівнянні з 2020 роком, у 2022 році зменшилась на

17,4%. Варто зазначити, що до логістичних активів компанії відносяться вантажівки та автомобілі, причепи, пересувні контейнери, крани, вантажно-розвантажувальні машини, промислове та побутове обладнання.

Таблиця 2.1

Показники логістичної діяльності ПРАТ «Київське автотранспортне підприємство 13061» у 2020-2022 рр.

Показник	2020	2021	2022	Відхилення, 2022 від 2020
Витрати на транспортування	6259	6983	6519	260
Логістичні витрати адміністративних структур, тис.грн	905	1002	916	11
Середньорічна вартість логістичних активів, тис грн	16789	17590	14523	-2266
Фактичне завантаження потужностей	480	530	431	-49
Нормативне завантаження потужностей	620	670	540	-80
Загальні логістичні витрати	11847	13066	12166	319
Кількість вчасно виконаних замовлень	65320	70560	56715	-8605
Чистий прибуток	1337	3798	4667	3330

Джерело: складено на основі даних компанії

Транспортні витрати є елементом виробничої діяльності підприємства, що включають всі затрати з доставки товару від продавця до покупця, які включають вартість фрахту (перевезення), страхування, навантаження / розвантаження, упакування/розпакування та інші супутні витрати.

Конкретний перелік і склад статей калькулювання собівартості перевезень визначається підприємством. Витрати на здійснення перевезень (робіт, послуг) характеризують витрати поточного періоду (року, кварталу, місяця) на ці цілі. Для управління транспортними витратами, зокрема їх мінімізації і визначення собівартості перевезень (робіт, послуг) підприємство веде їх облік, метою якого є своєчасне, повне та достовірне визначення фактичних витрат на їх виконання, обчислення фактичної собівартості окремих видів перевезень (робіт, послуг), здійснення контролю за використанням матеріальних, трудових та грошових ресурсів. Дані обліку витрат використовуються для оцінки фінансово-господарської діяльності підприємств та їх структурних підрозділів, визначення

фактичної ефективності проведених організаційно-технічних заходів, виявлення резервів скорочення витрат, виконання аналітичних розрахунків.

Зважаючи на загальні засади національних нормативів, транспортні витрати підприємства можливо класифікувати в розрізі економічних елементів:

матеріальні витрати (паливо, енергія, запасні частини та комплектувальні засоби, паливно-мастильні матеріали, шини, малоцінні швидкозношувані предмети, природні ресурси тощо); витрати на оплату праці (заробітна плата, матеріальна допомога, відпускні, доплати, надбавки, заохочувальні винагороди, премії працівникам транспортного господарства); відрахування на соціальні заходи; амортизаційні відрахування основних засобів та нематеріальних активів транспортного господарства; інші операційні витрати.

Для оцінки проблемних зон розвитку транспортної логістики компанії проаналізуємо її показники (табл. 2.2).

Таблиця 2.2

Показники логістичної діяльності ПРАТ "Київське автотранспортне підприємство 13061"

Показник	Метод розрахунку	Значення показника, 2022
Рентабельність інвестицій в логістичну інфраструктуру	$\frac{\text{Сума чистого прибутку}}{\text{Сума інвестицій в логістичні активи}} \times 100$	15%
Частка логістичних витрат у структурі загальних витрат	$\frac{\text{Загальні логістичні витрати}}{\text{Витрати на реалізацію послуг}} \times 100$	65 %
Завантаженість транспортних потужностей	$\frac{\text{Фактичне завантаження потужностей}}{\text{нормативне завантаження потужностей}} \times 100$	431/540=80%
Продуктивність транспортного засобу	$(T \cdot q \cdot K) / (2L/V + t),$ де Т- тривалість зміни, q-вантажопідйомність автомобіля, т; К- коефіцієнт використання автотранспорту за зміну, L – середня дальність перевезення вантажу, км; V- середня швидкість руху, км/год; t- час простою транспорту, хв.	$8 \cdot 5 \cdot 0,8 / (2 \cdot 800 / 60 + 40) = 75\%$

Зокрема, рентабельність інвестицій в логістичну інфраструктуру – показник, котрий характеризує ефективність інвестиції в логістику підприємства – складає 15%, що означає те, що інвестиції в логістику окуповуються та приносять прибуток. Визначено також, що у загальній структурі витрат логістичні витрати складають 65 %, це є середнім показником як для транспортного підприємства. Показник завантаженості транспортних потужностей, котрий характеризує фактичну завантаженість транспортних потужностей та відображає ефективність використання підприємством транспортних засобів, складає 80%, це означає, що підприємству слід вжити заходів для підвищення даного показника. Продуктивність транспортного засобу складає 75% та є помірним, проте з метою оптимізації цей показник також потребує уваги.

Основою логістичною функцією митної діяльності є організація процесу митного транспортування вантажів через кордон, яка об'єднує процеси реалізації митних процедур, пов'язаних з фізичним і економічним переміщенням зовнішньоторговельних вантажів через митний кордон. Митна логістика повинна забезпечити узгодженість матеріальних (товарних), інформаційних та фінансових потоків в митній діяльності, оптимальну технологію переміщення вантажів через митний кордон з метою прискорення цього процесу, а також відпрацювання стандартних логістичних вимог як по відношенню до митних процедур, так і до діяльності учасників ЗЕД.

Митні функції транспортно-логістичних фірм полягають у тому, що по-перше, їхня виробнича діяльність пов'язана з перетином митних кордонів, отже вимагає знання та дотримання митних вимог та взаємодії за митними органами; по-друге, великі транспортно-логістичні фірми мають в своїй структурі митні пости та митні склади, можуть виконувати функції митного перевізника та митного брокера, отже самі здійснюють митні функції. Щодо третього напряму митної логістики – відпрацювання стандартних логістичних вимог до застосування митних режимів, то у Митному кодексі України представлено 14 митних режимів. До них належать імпорт (випуск для вільного обігу), реімпорт,

експорт (остаточне вивезення), реекспорт, транзит, тимчасове ввезення, тимчасове вивезення, митний склад, вільна митна зона, безмитна торгівля, переробка на митній території, переробка за межами митної території, знищення або руйнування, відмова на користь держави. Для виконання функції оптимізації та гармонізації митного законодавства України до стандартів Європейського Союзу та мінімізації ризиків у митному контролі прийнято Закон України «Про режим спільного транзиту та запровадження національної електронної транзитної системи». За цим законом, режим спільного транзиту – різновид митного режиму транзиту, відповідно до якого товари переміщують під митним контролем між двома митними органами України або в межах зони діяльності одного митного органу без будь-якого використання таких товарів з умовним повним звільненням від оподаткування митними платами, без застосування заходів нетарифного регулювання ЗЕД та з урахуванням особливостей, визначених Законом. Окрім того, оновлення у 2020 р. правил Інкотермс (Incoterms) означає Міжнародні комерційні умови (International Commercial Terms), які визнані в усьому світі та мають велике значення у зовнішній торгівлі, за їх допомогою регулюють права й обов’язки покупців і продавців у міжнародній торгівлі. Це включає передачу товару покупцеві, транспортні витрати, відповідальність за втрату та пошкодження товару і страхові витрати.

Шляхами зниження рівня митно-логістичних витрат на транспортну діяльність підприємства можуть бути: виключення тих видів діяльності, які не створюють додаткових цінностей; надання сприяння постачальникам і покупцям в досягненні більш низького рівня витрат; максимізація використання транспортних потужностей; забезпечення контролю над загальними витратами; пошук більш дешевих ресурсів; визначення оптимального маршруту між двома пунктами; підвищення продуктивності праці співробітників; оновлення найбільш витратних ланок логістичного ланцюжка при здійсненні інвестицій в бізнес; митний аутсорсинг (митно-брокерські послуги, оформлення сертифікації та дозволів); поліпшення взаємодії

підприємства з його постачальниками і споживачами в процесі постачання (координація діяльності підприємства і його партнерів в області своєчасної доставки продукції знижує рівень витрат на складські операції, управління запасами, зберігання і доставку готової продукції); використання прогресивних методів роботи для підвищення продуктивності праці співробітників і ефективності діяльності функціональних підрозділів по виробництву та розподілу продукції.

Важливим напрямком для зменшення та оптимізації транспортних витрат для підприємства є отримання статусу авторизованого економічного оператора, що підтвердить високий рівень довіри митниці до комерційних структур і дасть можливість користуватися перевагами та особливими спрощеннями митного оформлення.

2.2. Митна вартість в імпортних (експортних) транспортних потоках

У сучасних умовах становлення ринкової економіки в Україні основним двигуном успішних реформ є розвиток ефективної зовнішньоекономічної діяльності. З одного боку, це створює додаткові можливості для українських експортерів у вигляді розширення ринків збуту своєї продукції і отримання валютних доходів, а з іншого – загрози неконтрольованого імпорту товарів і послуг, які породжують конкуренцію для вітчизняних виробників. З огляду на сказане, особлива увага приділяється питанням державного регулювання ЗЕД, а саме митних платежах, які є одним з основних інструментів тарифного регулювання, а також важливим джерелом формування Державного бюджету України.

Зауважимо, що Митний та Податковий кодекси України містять різні підходи до визначення митних платежів. Так, ст. 4 МКУ зазначає: «митні платежі: мито; акцизний податок із ввезених на митну територію України підакцизних товарів (продукції); в) податок на додану вартість із ввезених на митну територію України товарів (продукції)» [20]. Водночас, ст. 14 ПКУ

наводить таке визначення: «митні платежі – податки, що відповідно до цього Кодексу 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 контролюючі органи» [46].

Перелік всіх платежів, які контролюють митні органи, визначений Наказом Міністерства фінансів України від 20.09.2012 р. № 1011 [33]:

мито ввізне, у тому числі антидемпінгове та спеціальне (код бюджетної класифікації 15010000);

мито вивізне (код бюджетної класифікації 15020000);

акцизний податок із ввезених на митну територію України підакцизних товарів (код бюджетної класифікації 14030000);

ПДВ із ввезених товарів (код бюджетної класифікації 14010300);

екологічний податок (код бюджетної класифікації 19010600);

єдиний збір, який справляється в пунктах пропуску через державний кордон (код бюджетної класифікації 22110000);

штрафи за порушення митних правил (код класифікації 21081100);

плата за виконання митних формальностей поза місцем розташування та поза робочим часом (код бюджетної класифікації 22200000);

надходження коштів від реалізації конфіскованого майна за матеріалами митних органів (код бюджетної класифікації 24010100);

надходження конфіскованої національної та іноземної валюти за матеріалами митних органів (код бюджетної класифікації 24010300);

надходження валюти, щодо якої минув строк позовної давності (код бюджетної класифікації 24030000);

інші надходження.

Отже, МКУ, і ПКУ визначають митні платежі як податки, крім того, МКУ навіть обмежує їх кількість, чітко встановлюючи, що це мито, ПДВ та акцизний податок. ПКУ ширше трактує дане поняття, оскільки враховує всі податки, які мають бути сплачені під час перетинання товарами кордону України.

Митні платежі, як за визначенням ПКУ, так і за визначенням МКУ, є загальнодержавними податками та відповідно до статті 29 Бюджетного кодексу України від 08.07.2010 р. № 2456-VI [7] надходять до державного бюджету. Зауважимо, що вивізне мито, ввізне мито (крім ввізного мита на нафтопродукти і транспортні засоби та шини до них), акцизний податок (крім акцизного податку з ввезених нафтопродуктів і транспортних засобів) і ПДВ надходять до загального фонду державного бюджету, тоді як екологічний податок, який згідно з ПКУ також є митним платежем, надходить до спеціального фонду державного бюджету, так само, як і зазначені вище ввізне мито на нафтопродукти і транспортні засоби та шини до них та акцизний податок з ввезених нафтопродуктів і транспортних засобів.

У табл. 2.3 наведено показники структури та динаміки митних платежів за визначенням МКУ за період 2012-2021 рр.

Таблиця 2.3

Динаміка та структура митних платежів у 2012-2021 рр в Україні

Рік	Дохід	ПДВ із ввезених товарів	Акцизний збір із ввезених товарів	Ввізне мито	Вивізне мито
2012-2018	План (млрд грн)	116,3	10,3	12,7	0,4
	Фактичне виконання (млрд грн)	101,6	9,8	13,0	0,2
	% виконання	87,3	95,0	102,2	51,2
	% у загальному обсягу доходів ДБУ	29,4	2,8	3,8	0,1
	Темп приросту за рік, %	5,8	24,8	24,1	-84,7
2013-2019	План (млрд грн)	103,4	10,0	15,1	0,2
	Фактичне виконання (млрд грн)	96,5	8,9	13,3	0,1
	% виконання	93,4	89,2	88,0	31,3
	% у загальному обсягу доходів ДБУ	28,5	2,6	3,9	0,0
	Темп приросту за рік, %	-5,0	-8,4	2,1	-61,2
2014 - 2020	План (млрд грн)	109,5	13,0	15,6	0,1
	Фактичне виконання (млрд грн)	74,1	11,7	8,7	0,2
	% виконання	67,6	90,1	55,4	198,0
	% у загальному обсягу доходів ДБУ	28,4	4,5	3,3	0,1
	Темп приросту за рік, %	2,5	96,1	-10,4	257,2
2015 - 2021	План (млрд грн)	111,7	14,0	17,9	0,2
	Фактичне виконання (млрд грн)	78,1	12,2	9,0	0,3
	% виконання	71,2	99,0	67,9	195,0

	% у загальному обсягу доходів ДБУ	31,8	4,8	4,2	0,1
	Темп приросту за рік, %	3,8	98,4	-10,8	269,0

Джерело [17]

Дані табл. 2.3 враховують обидва фонди та свідчать про те, що митні платежі становили від 35,0% у 2013 р. до 39,8% у 2009 р. усіх доходів бюджету, чим засвідчують важливість фіскальної функції митних органів. Найбільше значення для наповнення бюджету протягом аналізованого періоду мав ПДВ: від 28,4% за 2014 р. до 29,4% у 2012 р. доходів. Такий стан пояснюється світовою фінансово-економічною кризою, яка торкнулася всіх галузей народного господарства і призвела до девальвації національної грошової одиниці, що стало причиною зниження життєвого рівня населення, купівельної спроможності і зменшення імпорту товарів і послуг, оскільки основну частину митних платежів складають доходи від здійснення імпорتنих операцій. Але в травні 2008 року Україна набула повноправного членства у Світовій організації торгівлі, що забезпечило їй міжнародно-правову основу торговельних стосунків між Україною та країнами-членами СОТ (159 країн), створило позитивні передумови для соціально-економічного розвитку. При цьому девальвація національної валюти мала привести до збільшення обсягів експорту, що дало б можливість підвищити валютні надходження.

Всі ці обставини повинні були забезпечити високий рівень значення податків від міжнародної діяльності в загальній структурі Державного бюджету України, але вивчення офіційних статистичних даних свідчить про зворотне.

Аналіз ставок митних зборів в Україні дає підстави зазначити про наступне:

після вступу України до СОТ ставки митних зборів у митному режимі імпорту товарів, зазнали змін, тобто стали виконувати швидше регулюючу, ніж фіскальну функцію [5];

зазнала змін українська класифікація товарів ЗЕД;

структура розподілу митних ставок має наступну тенденцію: в групі ставок від 0 до 5% кількість товарів, які обкладалися імпортним митом, після

вступу до СОТ зменшилася на 444; в групі ставок від 5 до 10% відбулося зменшення товарів на 66; в групі ставок від 10 до 15% зменшилися ставки на 58 товарів; в групі ставок понад 15% на 32 товару ставки митних зборів знизилися.

Вивчення структури митного тарифу України свідчить про позитивну тенденцію розвитку та лібералізації ЗЕД України. Так, на кожному етапі становлення ринкової економіки держави митні платежі виконують певну функцію: на першому етапі побудови відкритої економіки мита виконують фіскальну функцію, а при подальшому позитивному розвитку – захисну і регулюючу. Така позитивна тенденція спостерігається і в Україні, що в подальшому призведе до збільшення ефективності ЗЕД в цілому. Наприклад, у країнах ЄС мито не застосовується в фіскальних цілях і розглядається як впливовий чинник економічної інтеграції. Зокрема, з середини 90-х років середній митний тариф країн ЄС поступово знижується. Однак зменшення розміру митних ставок не є метою проведення митної політики.

Сучасна система захисту внутрішнього ринку ЄС є прикладом помірною протекціонізму, який дає можливість направити захист в ті сектори економіки, які його потребують. Зниження середнього рівня митних ставок може відбуватися за рахунок ставок на другорядні товари, в той же час ставки на стратегічні товари залишаються високими. Товарні позиції, до яких найбільше застосовуються специфічні тарифи, відносяться до найбільш захищених секторів економіки ЄС. Це м'ясо і м'ясні субпродукти, молочні продукти, цукор, напої, текстиль, вироби з хлібних злаків, борошна, крохмалю [16].

Вивчення митного тарифу дозволяє стверджувати, що в Україні і ЄС переважним видом ставок за способом нарахування є адвалорні (84% в Україні і 95,2% в ЄС від загального числа товарів), специфічні (15,5 і 4%, відповідно) і комбіновані (0,5 і 0,8%) [27].

Обсяги митних платежів, як обсяги і будь-яких інших податків, залежать від таких основних елементів: об'єкт і база оподаткування, ставки оподаткування та пільги. Об'єктом оподаткування митними платежами є операції з ввезення та вивезення, тобто переміщення, товарів через митний

кордон України. Базою оподаткування є митна вартість для мита та акцизного податку, а для ПДВ – митна вартість та суми мита і, якщо товар підакцизний, – акцизного податку. Порядок визначення митної вартості товарів, які ввозяться на митну територію України, регламентується статтями 57-64 МКУ, товарів, що вивозяться, – статтею 66 МКУ. Крім того, варто зазначити, що після вступу України до СОТ положення МКУ регулюються міжнародними вимогами до визначення митної вартості, а саме: ст. VII Генеральної угоди з тарифів і торгівлі від 30.10.1947 р. [10] і положеннями Домовленості про тлумачення Статті XVII Генеральної угоди з тарифів і торгівлі від 15.04.1994 р. [9]. Також зауважимо, що для визначення митної вартості важливе значення мають умови поставки, які систематизовано в міжнародних правилах «Інкотермс».

Ставки ввізного мита визначаються Законом України «Про Митний тариф України» від 19.09.2013 р. № 584-VII [57] і встановлюються на кожну товарну позицію УКТ ЗЕД. Крім цього, ставки ввізного мита поділяються на преференційні, пільгові та повні. Преференційні ставки ввізного мита застосовуються до товарів, які походять з держав, з якими укладено міжнародні договори про преференційні митні режими, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України. До товарів, що походять з України, з держав – членів Світової організації торгівлі, або з держав, з якими Україна уклала двосторонні або регіональні угоди щодо режиму найбільшого сприяння, застосовуються пільгові ставки ввізного мита. До решти товарів застосовуються повні ставки ввізного мита. Ставки вивізного мита встановлюються згідно з українським законодавством. Сьогодні в Україні вивізне мито справляється з таких видів товарів: жива худоба та шкіряна сировина; насіння деяких видів олійних культур; відходи та брухт чорних металів; брухт легованих чорних металів, брухт кольорових металів та напівфабрикати з їх використання; природний газ у газоподібному і скрапленому стані та газ (крім природного) у газоподібному стані.

За способом розрахунку як імпортного, так і експортного мита ставки поділяються на адвалорні (у відсотках до митної вартості), специфічні (у

грошових одиницях на одиницю виміру товару) та комбіновані (передбачають застосування як адвалорних, так і специфічних ставок).

Ставки акцизного податку регламентовано Розділом VI ПКУ на ввезення таких товарів: спирт етиловий та інші спиртові дистиляти, алкогольні напої, пиво; тютюнові вироби, тютюн і промислові замінники тютюну; нафтопродукти, скраплений газ; автомобілі легкові, кузови до них, причепа та напівпричепа, мотоцикли.

За способом розрахунку, так само, як і ставки мита, можуть бути адвалорними, специфічними, комбінованими. Операції з вивезення підакцизних товарів не підлягають оподаткуванню. Операції з експорту товарів оподатковуються за ставкою 0%, або звільняються від оподаткування (з метою уникнення відшкодування податкового кредиту як стримуючий захід державної податкової політики). Ставки оподаткування митом є більш залежними від умов міжнародних договорів, укладених Україною, тоді як при застосуванні ставок акцизного податку та ПДВ до імпортованих товарів має виконуватись одна основна норма міжнародного законодавства, а саме: їх рівень має відповідати рівню, що застосовується до товарів національного походження [10].

Отже, майже всі елементи оподаткування митними платежами залежать від міжнародних правил.

2.3. Контроль митної вартості митної вартості в імпортованих (експортних) транспортних потоках

В умовах недостатньої функціональної спроможності державних інститутів, високого рівня корупції та розвитку криміногенних формувань посилюються ризики і загрози дестабілізації економічної безпеки держави. Це зумовлює загострення соціально-економічної ситуації в суспільстві, погіршення якості життя населення та виникнення диспропорцій просторово-регіонального розвитку. Посилення впливу дестабілізуючих тенденцій на формування економічної безпеки держави вимагає розробки пріоритетних напрямів

стосовно її зміцнення. Значним, незадіяним на повну потужність, інструментом підвищення рівня економічної безпеки держави є боротьба з контрабандою. Нелегальне переміщення продукції і товарів через державний кордон України має не лише негативний економічний аспект (недоотримання у повному обсязі надходжень до Державного бюджету, стимулювання ведення недобросовісної конкуренції, деформація ринкової кон'юнктури тощо), але й посилює кримінальні аспекти розвитку економіки, що проявляється через активізацію діяльності організованих кримінальних угруповань, цілями яких є отримання неправомірної винагороди [10].

Головним завданнями підрозділів, що здійснюють протидію митним правопорушенням, є їх виявлення, припинення та попередження у майбутньому. Аналітично-пошукова робота, спрямована на виявлення порушень законодавства з питань митної справи, за винятком окремих ситуацій, має визначений порядок дій. Першочерговим її етапом є вибір об'єкту аналізу. Об'єктом, зокрема, може бути: конкретне постачання товарів; ЗЕД підприємства в цілому; переміщення через митний кордон певного товару або групи товарів; робота окремого підрозділу митного оформлення, пункту пропуску.

Стимулятором вибору конкретного об'єкту, серед іншого, може бути інформація від: правоохоронних органів; засобів масової інформації; громадян; підприємств чи їх об'єднань. Проте, в переважній більшості випадків вибір об'єкту дослідження цілковито залежить від особи, що здійснює аналітично-пошукову роботу. Такий вибір ґрунтується на досвіді аналітика, що може бути результатом реакції особи, що здійснює аналітично-пошукову роботу, на нетиповий характер зовнішньоекономічної операції; зміни правил переміщення того чи іншого товару через митний кордон України; зміни поведінки суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності; прояв факторів та тенденцій, що асоціюються з порушеннями законодавства. Від вибору об'єкту дослідження в великій мірі залежить ефективність майбутнього аналізу та його кінцевий результат.

Наступним етапом є безпосереднє дослідження об'єкту. На цьому етапі проводиться збір необхідної інформації та її аналіз. В даному контексті джерелами інформації можуть бути: митна декларація, товаросупровідні та комерційні документи; паперові і електронні каталоги, інформаційні бюлетені, довідники, технічні паспорти та інші матеріали, що можуть стосуватись різних аспектів зовнішньоекономічної діяльності; мережа Інтернет, зокрема сайти виробників товарів, торгівельні майданчики, тематичні форуми тощо; бази даних програмно-інформаційні комплексів ЄАІС ДМС та «Інспектор»; нормативно-правові акти, що регулюють зовнішньоекономічну діяльність; рішення, листи-роз'яснення, листи-орієнтування органів державної влади; матеріали попередніх аналітичних напрацювань [6].

Враховуючи розмаїття джерел та великі обсяги даних, що потребують опрацювання, важливим фактором, що суттєво впливає на своєчасність та ефективність аналітично-пошукової роботи на даній стадії, є інформаційна підготовка. Інформаційна підготовка, передбачає, що аналітично-пошукова робота є тривалим процесом, в ході якого інформація збирається, накопичується та систематизується з метою використання у майбутньому. Зокрема, доцільним може бути складання переліків ризикових учасників ЗЕД та ймовірних «товарів прикриття», накопичення довідкових матеріалів, необхідної нормативної бази, систематизація інформації про фізичні характеристики товарів, систематизація джерел отримання специфічної інформації тощо. Інформаційна підготовка передбачає наявність інструментарію для автоматичного отримання та обробки необхідної інформації. Це стосується вивантаження певного обсягу інформації з баз даних програмно-інформаційних комплексів ЄАІС ДМС та «Інспектор», обробки такої інформації та приведення її у необхідний вигляд. Автоматизація наведених процесів забезпечується створенням універсальних SQL-запитів, написанням макросів для обробки електронних таблиць, розробкою форм звітів для представлення отриманих результатів.

Якісний аналіз зібраної інформації передбачає обов'язкове охоплення всіх альтернативних джерел та їх об'єктивне дослідження. В залежності від об'єкту безпосередньо аналіз може включати дослідження:

учасників зовнішньоекономічних операцій: протягом якого періоду працюють, чи зареєстровані у країнах зі спрощеною системою оподаткування, чи дійсно виробляють заявлений товар, чи є офіційними представниками відомих світових виробників, чи виступали порушниками законодавства тощо;

товару: попит на нього в країні призначення, опис та його повнота, пакування, фізичні та вартісні характеристики, особливості класифікації, наявність рішень про визначення коду товару згідно з УКТЗЕД, діючі заходи тарифного та нетарифного регулювання тощо;

способу переміщення товарів: вид транспорту, кількість транспортних засобів/контейнерів, їх завантаженість, місце та час перетину митного кордону, логічність маршруту переміщення, тривалість доставки до місця призначення тощо;

особливостей декларування/оформлення: день і час подання митних декларацій до оформлення, розбиття поставки на декілька митних декларацій, зміна митниці оформлення тощо.

Враховуючи відносну закритість певних джерел інформації, що може бути необхідною для виявлення та попередження порушень законодавства України з питань державної митної справи, в окремих ситуаціях прийняття рішення за результатами аналітично-пошукової роботи передуює проведення зовнішніх досліджень. Це підтвердження або спростування митними органами інших країн автентичності документів, поданих до митного оформлення; перевірка інформації щодо певних характеристик товарів офіційними представниками їх виробників; надання роз'яснень незалежними експертами тощо. Виходячи з головної мети аналітично-пошукової роботи підрозділів, що здійснюють протидію митним правопорушенням, завершальним її етапом є безпосереднє попередження незаконного переміщення товарів та транспортних засобів через митний кордон України.

Недопущення порушень законодавства з питань митної справи в залежності від обставин передбачає:

- проведення митного огляду товарів та транспортних засобів;
- застосування інших необхідних форм митного контролю;
- проведення досліджень відібраних зразків товарів, вилучених товаросупровідних документів;
- залучення посадових осіб профільних підрозділів ДМС;
- залучення посадових осіб інших контролюючих та правоохоронних органів.

З огляду на те, в якій стадії знаходиться правопорушення, методи його попередження можуть бути різними. Якщо аналітично-пошукова робота здійснюється на випередження, визначальну роль відіграє оперативне донесення інформації до посадових осіб, що безпосередньо здійснюватимуть додаткові заходи контролю. Окрім загальноприйнятих засобів зв'язку, таких, як телефонний та електронний, з цією метою може використовуватись модуль «Орієнтування» програмно-інформаційного комплексу «Інспектор».

Якщо результатом проведеної аналітично-пошукової роботи є виявлення правопорушень, вчинених у минулому, попередження аналогічних порушень у майбутньому може бути досягнуто шляхом: інформування відповідних підрозділів ДМС про обставини виявленого правопорушення; внесення інформації до модуля «Орієнтування» ПК «Інспектор»; розробки профілів ризику, що генеруватимуть застосування додаткових форм митного контролю при здійсненні подібних зовнішньоекономічних операцій. Аналітично-пошукова робота підрозділів, що здійснюють протидію незаконному переміщенню товарів та транспортних засобів через митний кордон України, ґрунтується на своєчасному виявленні тенденцій та факторів, які свідчать про правопорушення.

Ознаками можливих порушень законодавства України з питань державної митної справи, серед іншого, можуть бути:

особливості зовнішньоекономічної операції. Увагу до зовнішньоекономічної операції привертають: маршрут переміщення; часові показники; учасники зовнішньоекономічних операцій; характеристики товарів. Для прикладу можна навести митні оформлення експорту лісоматеріалів. Відповідно до Закону України від 08.09.2005 № 2860-IV «Про особливості державного регулювання діяльності суб'єктів підприємницької діяльності, пов'язаної з реалізацією та експортом лісоматеріалів», вивезення лісоматеріалів за межі митної території України можливе лише за умови надання Сертифікату про походження лісоматеріалів та виготовлених з них пиломатеріалів для здійснення експортних операцій та у кількості, зазначеній у ньому. Маніпулювання кількісними характеристиками деревини при внесенні даних у митні декларації, дозволяє експортерам фактично вивозити або більший обсяг лісоматеріалів, або деревину іншої породи. При цьому, інколи декларуються нереальні фізичні характеристики деревини, зокрема кількість у кубічних метрах та вага нетто. На основі вказаних показників для кожної породи з певною похибкою можна визначити вологість деревини. Трапляються випадки, коли розрахована на основі даних вологість становить менше 0%, що фізично неможливо, або перевищує 100%, що теж малоімовірно, адже для досягнення такого стану деревині необхідно тривалий час бути в безпосередньому контакті з водою.

Про можливі порушення можуть свідчити і суттєві відхилення частки тари конкретного товару від допустимого значення: завищення ваги упаковки з метою заниження ваги нетто самого товару та зменшення бази оподаткування. Загалом, з метою уникнення нетарифних обмежень та/або ухилення від сплати податків та зборів у повному обсязі в кожному конкретному випадку можливі маніпулювання з різними характеристиками товарів. Уваги заслуговують також випадки, коли одиниця виміру, зазначена у рахунку-фактурі, не відповідає додатковій одиниці виміру товару у митній декларації. Зокрема, важко уявити ситуацію, коли відправник побутової техніки або велосипедів веде їх облік у кілограмах, а не в штуках.

Зміна динаміки обсягів оформлення товарів - саме по собі зменшення або збільшення обсягів оформлень не є ознакою порушень та може бути наслідком впливу економічних, політичних, технологічних та інших факторів. Проте, відсутність об'єктивних причин стрімкої динаміки обсягів оформлення може свідчити про можливі порушення законодавства України з питань митної справи. Зокрема, необґрунтоване збільшення обсягів імпорту певного товару дозволяє зробити припущення про його використання у якості «товару прикриття», зменшення – про його декларування не своїм найменуванням.

Кожен конкретний випадок (товар, група товарів) потребує детального аналізу. Зачату трапляється перерозподіл обсягів оформлення товарів в межах певної групи. В якості прикладу можна навести зміни у структурі імпорту м'яса та їстівних субпродуктів (товарна група 02 згідно з УКТЗЕД). Близько 99% від загального обсягу імпорту товарів даної групи припадає на свинину, сало, субпродукти та м'ясо свійської птиці.

Порушенням митних правил є невідповідність обсягів переміщення товарів через митний кордон України та обсягів, в яких вони розповсюджуються на ринку. Для прикладу наведемо дані щодо обсягів імпорту за період з 01.01.2021 р. по 18.06.2021 р. окремих моделей кавоварок та інформацію про них, наявну в мережі Інтернет станом на 18.06.2021 р.

Якщо взяти конкретний інтернет-магазин й дані імпорту, ситуація виглядає цілком логічною. Як видно з таблиці 2.2 появи кавоварок відібраних моделей в інтернет-магазинах передую митне оформлення їх імпорту. Наприклад, модель 1 вперше було оформлено у вересні 2021 року. Перша її пропозиція в мережі Інтернет припадає на жовтень 2021 року. Через 1 місяць після ввезення на митну територію України з'являються в інтернет-магазинах і інші моделі.

Таблиця 2.2

Дані імпорту кавоварок окремих моделей та їх пропозиція у інтернет-магазинах

Модель	Місяць та рік першої імпортової операції	Обсяги імпорту, шт.	Кількість поставок	Місяць та рік появи товару на внутрішньому ринку	Кількість інтернет-магазинів, що
--------	--	---------------------	--------------------	--	----------------------------------

					пропонують товар
1	09.2021	30	1	10.2014	30
2	06.2021	66	4	07.2014	20
3	07.2021	128	4	08.2014	26

Проте, увагу привертають кількість поставок та обсяги оформлення у порівнянні з кількістю інтернет-магазинів, що пропонують товар. Зокрема, виходячи з наведених у таблиці 2.. даних в вересні 2021 року відбулась єдина поставка кавоварок моделі 1 у кількості 30 шт. Станом на 18.06.2022 ця модель представлена у 30-ти різних інтернет-магазинах. Тобто, виходить, що 1 постачальник ввозить по одній одиниці нового на ринку товару для кожного з 30-ти магазинів. Схожа ситуація притаманна і іншим моделям, наведеним у таблиці 2.2. Враховуючи зазначене, виникають підозри щодо ввезення великої кількості кавоварок зазначених моделей з приховуванням від митного контролю. Оформлення такої невеликої кількості товарів, скоріше за все, здійснюється з метою легалізації їх подальшого продажу на внутрішньому ринку країни.

1. Зміна поведінки суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності. Реакція суб'єктів ЗЕД на певні події або зміни умов здійснення зовнішньоекономічних операцій в певній мірі може свідчити про їх «прозорість» або «не прозорість».

2. Пов'язаність суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності. Зв'язки суб'єкта ЗЕД з іншими підприємствами в окремих випадках можуть кардинально змінити оцінку його діяльності. Зокрема, нічим не примітні митні оформлення товарів, що надходять на адресу певного імпортера, можуть привертати увагу через те, що, наприклад, засновником даного імпортера є засновник ще декількох підприємств, які систематично порушували митне законодавство у минулому.

Про безпосередній зв'язок між суб'єктами ЗЕД можуть свідчити наявність спільного: засновника; керівника; бухгалтера; особи, уповноваженої на роботу з митними органами (декларанта). Для виявлення прямих зв'язків

між суб'єктами ЗЕД слугує модуль «дослідження зв'язків осіб» ПК «Інспектор».

Опосередковано про зв'язок суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності, серед іншого, можуть свідчити:

реєстраційна інформація (назва, місцезнаходження, адреса електронної пошти, банки, в яких відкрито рахунки, митниця акредитації тощо);

деталі окремих операцій (відправник товару, посередник, транспортний засіб тощо);

загальна характеристика зовнішньоекономічної діяльності (товарна номенклатура, митниці оформлення, період діяльності тощо).

Для прикладу можна навести два реальних суб'єкти ЗЕД. Умовно назвемо їх підприємство А та підприємство Б. Дані фірми не мають прямого зв'язку між собою. Проте: товари, що надходили на їх адресу, були оформлені двома однаковими митницями; основна маса товарів в обох випадках надходила від одних відправників; обидва підприємства мають рахунки у одному банку; підприємство А закінчило здійснювати зовнішньоекономічні операції 23.09.2021, підприємство Б саме в цей день розпочало поставки товарів; вказані суб'єкти ЗЕД мають подібну структуру імпортованих товарів (табл. 2.4).

Таблиця 2.4

**Обсяги імпорту товарів підприємствами А та Б за період
з 01.01.2021 р. по 18.06.2022 р.**

Товарна позиція УКТЗЕД	Опис товару	Вага нетто, т	
		Підприємство А	Підприємство Б
8403	Котли для центрального опалення	1 479	207
8516	Електричні водонагрівачі	496	347
3917	Труби, трубки і шланги та їх фітинги	303	327
7322	Радіатори для центрального опалення	205	290
7324	Обладнання санітарно-технічне	31	373
3922	Ванни, душі, умивальники тощо	142	203
7616	Інші вироби алюмінієві	246	73
7020	Інші вироби зі скла	38	128
Інші товари		274	222
Всього		3 215	2 171

Враховуючи спільні риси, що опосередковано можуть свідчити про зв'язок вказаних підприємств, можна зробити припущення про наявність порушень та намагання уникнення відповідальності шляхом зміни підприємства у вересні 2021 року. В цьому контексті можна також повернутись до прикладу імпорту бавовняних тканин, наведеного в одному з попередніх пунктів. В II та III кварталах 2021 року, в яких спостерігалось суттєве зростання обсягів імпорту даного товару, більше 45% від його загальної ваги нетто припадало на 29 фізичних осіб-підприємців. Кожен з них зробив від одної до чотирьох поставок.

Якщо розглядати кожного підприємця окремо, в цілому поставки підозри не викликають. Але те, що всі митні оформлення здійснювались однією митницею, а паспорти 28-и з 29-и згаданих фізичних осіб-підприємств були видані одним районним відділом УМВС, у поєднанні зі стрімким зростанням обсягів імпорту бавовняних тканин можуть свідчити про порушення законодавства України з питань державної митної справи. Фактично, 28 людей, що проживають у одному районі однієї області, за відносно короткий проміжок часу здійснили 58 схожих за своїм характером поставок товару, що з високою ймовірністю міг використовуватись у якості «товару прикриття».

Вказаний перелік ознак, що можуть свідчити про порушення законодавства України з питань державної митної справи, не є вичерпним. Ефективна аналітично-пошукової робота, направлена на виявлення правопорушень в митній сфері, передбачає комплексний аналіз наведених факторів та тенденцій у поєднанні з іншими аспектами зовнішньоекономічної діяльності і ґрунтується на професійному досвіді особи, яка цю роботу виконує.

РОЗДІЛ 3

ОПТИМІЗАЦІЯ ТРАНСПОРТНИХ ВИТРАТ ПРИ ВИЗНАЧЕННІ МИТНОЇ ВАРТОСТІ В ІМПОРТНИХ (ЕКСПОРТНИХ) ПОТОКАХ

3.1. Зарубіжний досвід мінімізації транспортних витрат при оптимізації митної вартості в імпортних (експортних) потоках

Тарифні методи регулювання міжнародної торгівлі є найважливішим інструментом зовнішньо-торгівельної політики. Проте, на сьогодні залишається ряд суттєвих проблем, які впливають на стан митно-тарифного регулювання і потребують вирішення, зокрема:

надмірна деталізація та значна диференціація у розмірах ставок ввізного мита на однорідні товари;

встановлення специфічних та комбінованих ставок ввізного мита без урахування специфіки поставок товару (при визначенні бази оподаткування за такими ставками мита застосовується вага-брутто товару з урахуванням первинної тари);

наявність значної кількості пільг зі сплати ввізного мита для окремих галузей та суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності;

ігнорування галузевими міністерствами та відомствами основних принципів і підходів щодо підготовки законодавчих актів з питань митно-тарифного регулювання, зокрема підготовка ними пропозицій щодо деталізації товарів за комерційними назвами, маркою та призначенням для споживання в окремій галузі [8].

Необхідно зазначити, що поряд із митом у зовнішній торгівлі з метою боротьби за ринки використовуються також і кількісні обмеження. Основні форми кількісних обмежень імпорту – це т.зв. контингентування та ліцензійний порядок імпорту. Контингентування – це обмеження державною владою ввозу товарів певною кількістю чи сумою на встановлений період часу.

При ліцензійній системі вільний ввіз тих чи інших товарів забороняється. Імпорт таких товарів може здійснюватися тільки за спеціальним дозволом – ліцензією.

Необхідність запровадження режиму квотування і ліцензування до окремих груп товарів пов'язана з порушенням рівноваги між обсягами імпорту і власним виробництвом аналогічної продукції, а також значною часткою бартерних операцій, ефективність яких в основному низька. При бартерній формі взаєморозрахунків створюються сприятливі умови для всіляких зловживань. В міру зростання власного виробництва імпортозамінюючих видів продукції імпортні квоти повинні звужуватись, а при досягненні збалансованості між власним виробництвом продукції і внутрішніми потребами в ній – скасовуватись.

На імпортні товари, що ввозяться в Україну в межах квот, слід встановлювати мінімальні або нульові ставки ввізного мита, а при ввезенні зазначених видів продукції понад визначені квоти вводити підвищені ставки – до 50%, а при бартерних операціях – до 100%. Специфічними економічним інструментами регулювання імпорту, що виконують протекціоністську функцію, можуть стати компенсаційні збори (для обмеження ввозу сільськогосподарської продукції), антидемпінгове мито, сертифікація якості продукції тощо [4].

В останні роки XX ст. суттєво зросла роль нетарифних торгових бар'єрів, з'явилися їх нові форми та методи. Нетарифні інструменти – це ефективний засіб регулювання зовнішньоекономічної діяльності шляхом встановлення певних вимог до суб'єктів господарської діяльності при здійсненні ними зовнішньоекономічної діяльності. Метою запровадження певних заборон і обмежень при регулюванні зовнішньоекономічної діяльності є захист вітчизняного товаровиробника й виконання певних міжнародних зобов'язань країни. Термін «нетарифне регулювання» охоплює групу адміністративних, фінансових, технічних та інших заходів, що ускладнюють імпорт або експорт певних товарів. У теорії міжнародної економіки їх поділяють на методи

прихованого протекціонізму (державні закупівлі; вимоги щодо вмісту місцевих компонентів; технічні бар'єри; податки та збори), а також кількісні (квотування; ліцензування; «добровільні обмеження експорту») та фінансові методи (субсидії; кредитування; демпінг). Більшість з них, на відміну від митних тарифів, важко піддається кількісній оцінці і тому їх складно відобразити у статистиці. Саме ця особливість нетарифних методів дає можливість урядам використовувати окремі з них або їх комбінації для досягнення певних цілей у сфері торгово-економічної політики. Крім того, нетарифні заходи зручніші.

«Добровільне» обмеження експорту – це кількісне обмеження експорту, що ґрунтується на зобов'язанні одного з торгових партнерів обмежити (чи не розширювати) обсяг експорту, прийняте в рамках міжурядової угоди про встановлення квот на експорт товару. Такі угоди укладаються, коли імпортуєча країна спонукує свого торгового партнера «добровільно» скоротити свій експорт.

Технічні бар'єри являють собою національні стандарти якості, економічні вимоги, санітарні обмеження, вимоги до упакування і маркірування товарів, вимоги про дотримання ускладнених митних формальностей, законів про захист споживачів і т.п. Технічні бар'єри виникають внаслідок того, що національні технічні й адміністративні правила перешкоджають ввезенню товарів із-за кордону. Це відбувається у випадку невідповідності імпортованих товарів обов'язковим стандартам якості, охорони здоров'я і безпеки, що застосовуються до аналогічних вітчизняних товарів, невідповідності сільськогосподарських продуктів санітарним і фітосанітарним нормам, що застосовуються для запобігання ввезення в країну шкідників і захворювань, не розповсюджених у даній країні.

Нетарифні обмеження, зазвичай, є менш очевидними, ніж митні податки, а тому надають урядові більше свободи при здійсненні економічної політики та створюють певну невизначеність у міжнародній торгівлі. Крім захисту внутрішнього ринку від імпорту з-за кордону за допомогою кількісних і

прихованих нетарифних методів торгово-економічної політики у практиці міжнародної торгівлі активно використовують методи стимулювання експорту, значна частина яких ґрунтується на прямому або непрямому гарантуванні і субсидуванні урядом національних експортерів. Набуваючи різноманітних форм і здійснюючись через дуже складні схеми, фінансування спрямовано на зниження вартості експортних товарів і підвищення таким чином його конкурентоспроможності на світовому ринку. Фінансування експорту може здійснюватися як з урядових джерел за рахунок державного бюджету, так і за рахунок різних близьких до уряду установ (банків, фондів тощо), а також за рахунок приватного сектора – самих експортерів та обслуговуючих їх банків. Фінансування експорту як метод торгово-економічної політики треба відрізняти від поточного рутинного фінансування і кредитування експортно-імпортних операцій, що є простим наданням банками оборотного капіталу для проведення конкретних комерційних операцій. Цей метод торгово-економічної політики передбачає дискримінацію іноземних компаній на користь національних виробників і експортерів. Найпоширенішими фінансовими методами торгово-економічної політики є субсидії, кредитування та демпінг [6].

Слід зазначити, що протекціоністські заходи повинні носити тимчасовий характер і застосовуватись лише в поєднанні з іншими заходами, спрямованими на підвищення конкурентоспроможності підприємств на внутрішньому і зовнішньому ринках. Недосконалість існуючого в Україні податкового, митно-тарифного та нетарифного регулювання ЗЕД як засобів її державного регулювання є одним з найбільш істотних факторів, які «стимулюють» зростання тінізації ЗЕД і, в першу чергу, зростання її найпоширенішого прояву – контрабанди товарів. Значні розміри ввізних митних зборів на різні види товарів, зокрема, на м'ясо та м'ясну продукцію, цукор та інші продукти харчування, при тому, що собівартість ввезених в Україну м'ясної продукції і цукру залишається значно нижче собівартості аналогічної продукції, виробленої в Україні, спричинили за собою, за оцінці фахівців, зростання

обсягів їх ввезення в Україну поза митним контролем і з приховуванням від митного контролю.

Діюча в Україні в теперішній час система митних тарифів потребує реформування у світлі адаптації митного законодавства України до вимог ГАТТ / СОТ, кінцевою метою якого має стати досягнення по завершенні перехідного періоду рівня середньозваженої ставки ввізного мита не більше, ніж 14% на всі види товарів. Дане зниження ставки ввізного мита зробить економічно не вигідним ввезення в Україну м'ясної продукції за контрабандними схемами. У свою чергу, переорієнтація товарного потоку м'ясопродуктів з нелегальних (поза митним контролем і з приховуванням від митного контролю) каналів ввезення на легальні дозволить посилити ветеринарний і санітарний контроль такої продукції, спрямований на попередження ввезення в Україну недоброякісної м'ясної продукції. У той же час на перехідний період не можна впадати і в крайність надмірної лібералізації тарифно-митної політики щодо м'ясної продукції. Різке зниження ставок мита на імпортовані в Україну товари в умовах незбалансованості внутрішнього товарного ринку в Україні може мати і зворотний ефект – придушити вітчизняного товаровиробника, тому що розмір експортних митних зборів істотно впливає на масштаби вітчизняного виробництва окремих видів товарів.

Можна виділити наступні напрямки вдосконалення митно-тарифного регулювання ЗЕД:

- оптимізація ставок ввізного мита, акцизного податку, ПДВ з урахуванням забезпечення необхідного рівня захисту внутрішнього ринку;
- перегляд надмірно високих ставок ввізного мита з метою виведення певних груп товарів з тіньового обороту;
- уніфікація ставок ввізного мита на ідентичні та аналогічні товари з метою відходу від надмірної деталізації та запобігання зловживань;
- перегляд ставок акцизного податку та ПДВ на імпортовані товари з метою встановлення їх обґрунтованого рівня;

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

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

Не менш актуальною є і проблема вдосконалення нетарифного регулювання ЗЕД, насамперед системи квотування ліцензування експорту товарів, а також реєстрації зовнішньоекономічних контрактів. Саме наявність багато в чому невиправданих обмежень і заборон на експорт окремих найменувань товарів тягне за собою прагнення суб'єктів ЗЕД до їх вивезення за межі України в обхід існуючих обмежень, тобто до вивезення з України з приховуванням від митного контролю.

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

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

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

- підтримка раціонального співвідношення вивезення та ввезення товарів, валютних доходів та витрат на території України;
- заходи щодо захисту економіки України від несприятливого впливу іноземної конкуренції;
- забезпечення умов для ефективної інтеграції України у світову економіку.

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

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

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

Митний орган, проводячи зустрічну звірку зобов'язаний обґрунтувати визначені помилки декларанту, при цьому надавши докази об'єктивної неможливості отримання або використання цінової та іншої інформації, включаючи ту, що міститься в базі даних митних органів. За даних умов виникають багато суперечностей, які важко вирішити.

Для виявлених проблем необхідно зробити наступний ряд дій:

1. Міжособистісний контакт.

Здійснити покращення взаємодії декларанта та митного органу на інформаційній стадії, що однозначно призведе до справедливого балансу публічних та приватних інтересів, за умови, що обидві особи будуть чесно виконувати свою роботу. І тому необхідно проводити для працівників митного органу підвищення кваліфікації, спрямоване на отримання психологічних знань. Дана пропозиція дозволить митникам знаходити спільний контакт з учасниками ЗЕД, запобігши конфліктним ситуаціям, внаслідок яких виникають судові розгляди. Таким чином, можна досягти успіхів у досудовому врегулюванні суперечок, скоротивши кількість скарг.

Також ще одним пунктом, у запобіганні даній проблемі може виступати проведення для митних органів навчальних. Такі заходи дозволять дати безліч корисної інформації, оскільки митне законодавство складно для розуміння та місцями суперечливе, а деякі його пункти можна взагалі трактувати по-різному. Дані зустрічі необхідні для того, щоб митні органи могли розібрати і подолати практично виникаючі проблемні питання.

2. Адміністрування стягнення митних платежів, щоб уникнути проблем пов'язаних із коригуванням митної вартості.

Необхідно надати можливість учасникам ЗЕД реалізувати свій товар за заниженою митною вартістю, при цьому роблячи відстеження наступних дій, а саме таких, що відбуватимуться з товаром надалі.

3. Удосконалення комплексу програмних засобів митного пост-аудиту. На даний момент, програмний продукт призначений для комплексного забезпечення діяльності підрозділів митного контролю після випуску товарів через митні органи, а також інформаційного обміну з митними службами країн ЄС.

Пріоритетна мета, що стоїть перед програмним засобом «Постконтроль» – це фіксування всіх етапів підготовки та проведення кожної перевірки: починаючи від аналітичної роботи, що передуює проведенню самої перевірки та закінчуючи прийняттям рішень щодо її результатів. На даний момент у представленій програмі існує безліч проблем, такі як нерівні умови для бізнесу,

приховані корупційні можливості, відсутність прозорості у взаєминах із учасниками зовнішньоекономічної діяльності.

Для усунення недоліків та вирішення виявленої проблеми необхідно зробити вдосконалення програмного забезпечення. Необхідно повністю автоматизувати програму, наділивши її системою «штучного інтелекту», виключивши у ній людський чинник, рішень посадових осіб митних органів. Дана пропозиція сприятиме виключенню корупційних проявів та покращенню взаємовідносин митних органів та учасників ЗЕД, що приведе до виключення скарг направлених на адресу митного органу.

ВИСНОВКИ

Митне регулювання та митний контроль є складовими тісно взаємопов'язаними частинами процесу ввезення та вивезення товарів зі світових ринків на внутрішній ринок країни і, навпаки, з внутрішнього ринку країни на світовий ринок. Основними інструментами цієї системи є митна вартість і митний тариф, які тісно взаємопов'язані між собою і використовуються в процесі регулювання зовнішньої торгівлі. Вони мають вартісну природу і повинні вибудовуватися таким чином, щоб підтримувати на внутрішньому ринку рівноконкурентні умови для вітчизняних і зарубіжних товарів з високою часткою доданої вартості.

Митна вартість являє собою економічну категорію приведення в порівнянні цінові оцінки імпортованих товарів на внутрішньому ринку і експортованих товарів на світовому ринку. Тому вона дозволяє зіставляти на внутрішньому ринку витрати на ввезення імпортованих товарів з витратами з виробництва вітчизняних товарів, а на світовому ринку – витрати вітчизняних підприємств з цінами світового ринку на аналогічні товари. Таке зіставлення дає можливість бачити конкурентоспроможність вітчизняних товарів на внутрішньому і світовому ринках і оцінювати ефективність застосування розробленого митного тарифу.

Розглянувши основні норми митного законодавства України, можна стверджувати, що в цілому його положення відповідають міжнародним вимогам і стандартам, зокрема це стосується порядку визначення митної вартості товарів, системи класифікації умов поставок, встановлення декількох видів ставок мита, залежно від країни походження товару, застосування ставок ПДВ та акцизного податку до імпортованих товарів на такому ж рівні, як і до товарів національного походження.

Однак окремі норми законодавчих актів, якими регламентується здійснення митної справи, потребують вдосконалення та взаємоузгодження. Так, до основних напрямів вдосконалення вітчизняного митного законодавства

можна віднести: розмежування понять «митні платежі», «митні податки», «митні збори», «митні доходи»; поділ поняття «умовні пільги» на «режимні», які надаються відповідно до умов певного митного режиму, та дійсно «умовні пільги», які передбачають звільнення від сплати митних платежів при ввезенні товарів на митну територію України за умов цільового використання таких товарів після їх випуску; розширення складу митних платежів, що стягуються і контролюються митними органами; уточнення порядку їх розрахунку, термінів визначення і сплати; визначення стратегічних галузей для економіки України і встановлення підвищених митних зборів на імпорتنі товари, які можуть конкурувати з вітчизняними товарами даних галузей; зниження імпорتنих мит на другорядні товари.

Шляхами зниження рівня митно-логістичних витрат на транспортну діяльність підприємства можуть бути:

- виключення тих видів діяльності, які не створюють додаткових цінностей;

- надання сприяння постачальникам і покупцям в досягненні більш низького рівня витрат;

- максимізація використання транспортних потужностей;

- забезпечення контролю над загальними витратами;

- пошук більш дешевих ресурсів;

- визначення оптимального маршруту між двома пунктами;

- підвищення продуктивності праці співробітників;

- оновлення найбільш витратних ланок логістичного ланцюжка при здійсненні інвестицій в бізнес;

- митний аутсорсинг (митно-брокерські послуги, оформлення сертифікації та дозволів);

- поліпшення взаємодії підприємства з його постачальниками і споживачами в процесі постачання (координація діяльності підприємства і його партнерів в області своєчасної доставки продукції знижує рівень витрат на

складські операції, управління запасами, зберігання і доставку готової продукції);

використання прогресивних методів роботи для підвищення продуктивності праці співробітників і ефективності діяльності функціональних підрозділів по виробництву та розподілу продукції.

Виходячи з результатів проведеного аналізу, обґрунтовано концептуальні положення щодо удосконалення державної митної політики, які спрямовані на формування необхідних умов поступової інтеграції українського ринку у спільний світовий ринок, зокрема в межах зони вільної торгівлі з ЄС.

Основними завданнями реалізації сучасної митної політики України визначено:

- сприяння модернізації економіки через спрощення доступу українських компаній до передових зарубіжних технологій;
- стимулювання конкурентоспроможних на внутрішньому і світовому ринках виробництв, оновлення зовнішньоекономічної спеціалізації країни;
- створення сприятливих для виробництв умов, необхідних для підтримки зайнятості, забезпечення економічної безпеки країни;
- підтримка міжнародної виробничо-технологічної кооперації у наукоємних галузях;
- залучення прямих іноземних інвестицій у перспективні галузі промисловості;
- оптимізація географічної структури імпорту;
- забезпечення збалансованості та ефективної конкуренції на внутрішньому ринку;
- уніфікація митного тарифу та інших інструментів митної політики.

Послідовна реалізація запропонованих заходів боротьби з контрабандою на прикордонних територіях України дозволить забезпечити підвищення рівня їх інвестиційної привабливості, надходження додаткових фінансових ресурсів до Державного бюджету, декриміналізацію діяльності підприємницьких

структур, захист національних інтересів держави, покращення системи перетину через державний кордон, керованість процесу балансування параметрів розвитку внутрішнього споживчого ринку, раціоналізацію міждержавних зовнішньоторговельних відносин, що в комплексі призведе до формування потужних резервів для зміцнення економічної безпеки держави.

В результаті євроінтеграції необхідно здійснити суттєве перетворення режиму державного регулювання економіки України, що ґрунтується на впровадженні довгострокових стратегічних підходів. Улучшение податкової системи та укріплення здатності збору податків підвищують стабільність державних фінансів. Основні регулюючі системи (зокрема, у відношенні митного регулювання, податкової системи, організації бюджетного процесу, регулювання конкуренції та надання субсидій, організації державних закупок) будуть значно вдосконалені, наближаючись до норм ЄС. Це сужає простір для самовільних, нечестних і неконкурентних рішень, корупційної діяльності. Тому Україні необхідно:

- звернутися до керівних органів ЄС з пропозицією прийняти спеціальне спільне звернення (меморандум) щодо того, що висновок згаданої угоди ПЗВТ не спрямовано проти інтересів третіх країн та їх об'єднань і розглядається в контексті подальшого налагодження більш тісних прямих відносин між ЄС та євразійськими інтеграційними об'єднаннями;
- створити в Україні механізм проведення консультацій на рівні експертів високого рівня, який допоміг би попередити конфлікти між зобов'язаннями України за ПЗВТ і можливим приєднанням України до окремих положень (угод), що діють в рамках Таможенного союзу, ЄЕП та інших євразійських структур. При цьому необхідно передбачити обов'язкове проведення консультацій з уповноваженими представниками ЄС перед прийняттям рішень із згаданих питань, у відповідності зі зобов'язаннями, які Україна може прийняти у рамках відносин з євразійськими об'єднаннями.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Трушкіна Н., Сербіна Т. Міжнародна логістика у системі зовнішньоекономічної діяльності підприємства. *International Science Journal of Management, Economics & Finance* 1.3 (2022): 101-114.
2. Антонюк К. І. Забезпечення безпеки споживання в Україні в процесі євроінтеграції: теоретико-методологічні основи та прикладні аспекти: монографія. Запоріжжя: ФОП Мокшанов В. В., 2020. 452 с.
3. Божанова В. Ю. Розробка і обґрунтування ефективного логістичного ланцюга щодо впровадження нової продукції на підприємствах, що втягуються в інтернаціоналізацію. *Інвестиції: практика та досвід*. 2013. №20. С. 13-17.
4. Глущевський В.В. Моделювання потокових процесів розподілу ресурсів і продукції на мережі бізнес-процесів підприємства. *Вісник КНУТД: Серія «Економічні науки»*. 2015. №2 (85). С. 139-148.
5. Гринчак Н. А. Визначення сутності та структури ланцюга поставок логістичних послуг як об'єкта статистичного дослідження. *Бізнес Інформ*. 2020. №8. С. 96-102.
6. Гукалюк А. Ф. Удосконалення ланцюгів постачання в умовах трендів міжнародного бізнесу. Економічний аналіз: зб. наук. праць. Тернопіль: Видавничо-поліграфічний центр Тернопільського національного економічного університету «Економічна думка», 2015. Т. 21. № 2. С. 48-54.
7. Гуцул І. А. Митна політика у фіскальному просторі України. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія «Економіка і менеджмент»*. 2015. Вип. 10. С. 232-234
8. Дагилук Т., Ющишина Л., Мохнюк А. Логістичний аутсорсинг в системі управління підприємством: доходи та витрати провайдерів. *Економічний часопис Східноєвропейського національного університету імені Лесі Українки*. 2019. №3. URL: <https://echas.vnu.edu.ua/index.php/echas/article/view/479/396>

9. Дьяченко О. В., Вишинська Т. Л., Литвин С. М. Митний контроль як один із засобів виявлення правопорушень у сфері митного регулювання зовнішньої діяльності. *Вісник Хмельницького національного університету*. 2016. № 2. Т. 1. С. 218-227. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vchnu_ekon_2016_2%281%29__43
10. Економіка логістики: навч. посіб. Є. В. Крикавський, О. А. Похильченко, Н. В. Чернописька, О. С. Костюк, Н. Б. Савіна, С. М. Нікшич, Л. Я. Якимишин. Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2014. 640 с.
11. Іванов С. В., Харазішвілі Ю. М. Інноваційні фактори розвитку транспортної системи України. *Вісник економічної науки України*. 2017. № 2 (33). С. 47-55.
12. Карпенко О. О. Механізм кластеризації транспортно-логістичних підприємств. *Ефективна економіка*. 2015. № 10. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=4428>
13. Колодізева Т. О. Управління ланцюгами поставок. Харків: ХНЕУ ім. С. Кузнеця, 2016. 164 с.
14. Кривов'язюк І. В., Смерічевський С. Ф., Кулик Ю. М. Ризик-менеджмент логістичної системи машинобудівних підприємств: монографія. Київ: Видавничий дім «КОНДОР». 2018. 200 с.
15. Крикавський Є. В. Логістика та управління ланцюгами поставок: навч. посібник. Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2017. 844 с.
16. Крикавський Є. В. Промислові ланцюги поставок: між ефективністю та відповідальністю. *Актуальні проблеми економіки*. 2016. № 5 (179). С. 30-42.
17. Крикавський Є. В., Чернописька Н. В. Україна в глобальних ланцюгах поставок. *Логістика: теорія та практика*. 2012. № 1(2). С. 92-100.
18. Ільченко Н. Б. Логістичні стратегії в торгівлі: монографія. Київ: КНТЕУ, 2016. 431 с.

19. Міщенко Л. О., Міщенко Д. А. Маркетингове дослідження бізнес-середовища в Україні. *Ефективна економіка*. 2020. № 9. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=8177>
20. Митний кодекс України: Закон, Кодекс України № 4495-VI від 13.03.2012 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17>
21. Мосякіна О. А. Митна політика та принципи її реалізації в Україні. *Публічне управління та митне адміністрування*. 2015. № 2 (13). С. 56-61.
22. Мужев О. О., Покатаєва О. В. Прогнозування обсягів митних платежів як інструмент реалізації митної політики держави. *Східна Європа: економіка, бізнес та управління*. 2019. Вип. 1 (18). С. 360-368.
23. Озерська Г. В. Транспортно-логістичні кластери як основа реалізації транскордонного співробітництва. *Глобальні та національні проблеми економіки*. 2015. № 3. С. 126-129.
24. Організація виробничої та маркетингової діяльності малого і середнього бізнесу: монографія. За наук. ред. д.е.н., професора, академіка АЕНУ К. С. Жадька. Дніпро: УМСФ, 2019. 224 с.
25. Пашко П. В., Пашко Д. В. Митний аудиторський контроль як пріоритет у справі реформування митного адміністрування. Реформування податкової системи України відповідно до європейських стандартів: матеріали VII Міжнар. наук.-практ. конф., 22 грудня 2015 р. Ірпінь: НУДПСУ, 2015. С. 233-248. URL: <http://ndi-fp.nusta.edu.ua/report/communication/20160914114041.pdf>
26. Платонов А. Ю. Транзитний потенціал України та стимулюючі фактори розвитку міжнародних вантажних перевезень. *Електронний журнал «Ефективна економіка»*. 2017. № 12. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5943>
27. Податковий кодекс України: Закон України від 02.12.2010 р. № 2756-VI. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17>
28. Помазун О. М. Моделі та інформаційні технології підтримки прийняття рішень з управління бізнес-процесами підприємства: дис. на

здобуття наукового ступеню к.е.н.. Київ, Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана, 2016. С.11-14.

29. Попова Н. В. Транспортно-логістична система: дефініція та складові. *Бізнес Інформ*. 2016. № 1. С. 169- 174.

30. Розвиток промисловості для забезпечення зростання та оновлення української економіки : науково-аналітична доповідь. За ред. д-ра екон. наук Дейнеко Л.В.; НАН України, ДУ «Ін-т екон. та прогнозув. НАН України». Київ, 2018. 158 с.

31. Сухорукова Т. Г., Назаренко І. Л. Характеристика класифікаційних ознак транспортної логістики. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2014. № 47. С. 51-57.

32. Сабадаш В. В. Орієнтири національної митної політики в умовах торгово-економічної інтеграції. *Mechanism of Economic Regulation*. 2014. № 2. С. 123-133.

33. Софіщенко І. Я. Митна політика України в умовах розвитку відносин з Європейським Союзом. *Вісник Житомирського державного технологічного університету. Серія: Економічні науки*. 2016. № 1. С. 165-171.

34. Трусов С. Підсумки роботи Державної фіскальної служби України щодо реалізації державної митної політики. *Митний брокер*. 2015. № 10 (212). С. 4-5.

35. Трушкіна Н. Є. Удосконалення організаційно-економічного механізму управління логістичною діяльністю підприємства. *Актуальні проблеми економіки*. 2019. № 4. С. 156-172.

36. Устенко М. О., Івашкевич В. С. Перспективи розвитку транспортно-логістичних систем України. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2017. № 59. С. 84-90.

37. Устенко М. О. Основні напрямки розвитку та завдання транспортної логістики. *Глобальні та національні проблеми економіки*. 2015. № 5. С. 251-254.

38. Фабіянська В. Ю., Блоха А. М. Український митний пост-аудит, наближення до європейських норм та стандартів. *Ефективна економіка*. 2015. № 4. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=3988>
39. Чудновець І. В. Митно-тарифна політика як інструмент впливу на економіку держави. *Вісник Харківського національного технічного університету сільського господарства ім. Петра Василенка*. 2017. № 50. С. 354-357.
40. Шандрівська О. Є., Якимишин Л. Я. Дослідження глобального ринку логістичних послуг: світові тенденції та вплив на Україну. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка»*. Серія: Логістика. 2018. №892. С. 212-221.
41. Швиданенко Г. О. Оптимізація бізнес-процесів: навч. посіб. Київ: КНЕУ, 2012. 487 с.
42. Шереметинська О. В., Кравець Ю. Т. Особливості проведення митного пост-аудиту в Україні. *Ефективна економіка*. 2016. № 3. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=4829>
43. Шульга М. Г. Митні відносини в рамках нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності. *Проблеми законності: Респ. міжвідом. наук. зб. Харків: Нац. юрид. акад. України*. 2013. Вип. 61. С. 167-171.
44. A&A's Top Third-Party Logistics Providers (3PLs). Armstrong&Associates, Inc. URL: <https://www.3plogistics.com/3pl-market-info-resources/3pl-market-information/aas-top-global-third-party-logisticsproviders-3pls/>
45. Butrina Y. V., Tishina V. N., Tishin P. Y. The management level of logistics customer service industrial enterprise. *SHS Web of Conferences*. 2017. №35. URL: https://www.shs-conferences.org/articles/shsconf/abs/2017/03/shsconf_icie2017_01142/shsconf_icie2017_01142.html
46. Customer Service in Logistics Management. ASIANA USA. URL: <https://www.asianausa.com/theimportance-of-customer-service-and-logistics-management-in-the-logistics-industry/>

47. Customs Code of the EAEU. URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/tam_sotr/dep_tamoj_zak/SiteAssets/Customs%20Code%20of%20the%20EAEU.pdf
48. Doing Business 2020. Comparing Business Regulation in Economies 2020. *World Bank Group*. URL: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/32436/9781464814402.pdf>
49. Driver Shortage Update 2021. URL: https://www.trucking.org/sites/default/files/2021/10/ATA%20Driver%20Shortage%20Report%202021%20Executive%20Summary.FINAL_pdf
50. Drobot E. V., Klevleeva A. R., Afonin P. N. & Gamidullaev S. N. Risk management in customs control. *Economy of region*. 2017. Vol. 13. Issue 2. Pp. 551-558.
51. Ibragimov Z., Kapsalyamov K., Kapsalyamova S. Problems of organizational-tactical activity of customs authorities in combating economic smuggling on transport. *Procedia Computer Science*. 2019. Vol. 149. Pp. 491-499. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1877050919301759>
52. International Convention on the simplification and harmonization of customs procedures. URL: http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/conventions/pf_revised_kyoto_conv/kyoto_new.aspx
53. Paul A. Myerson. Supply Chain and Logistics Management Made Easy: Methods and Applications for Planning, Operations, Integration, Control and Improvement, and Network Design. Pearson FT Press; 1 edition (April 6, 2015), 353 p.
54. Szczepanik T., Skowron-Grabowska B., Nowakowska-Grunt J., Brzozowska A. The Application of Computer Systems Used in Logistics Centres by Courier Companies. *Management*. 2017. № 12 (2). P. 145-153.
55. The Essential Logistics KPIs & Metrics You Need to Track. Oracle NETSUITE. URL: <https://www.netsuite.com/portal/resource/articles/inventory-management/logistics-kpis-metrics.shtml>

56. The Union Customs Code. URL: https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/union-customscode_en

57. Torbacki W., Kijewska K. Identifying Key Performance Indicators to be used in Logistics 4.0 and Industry 4.0 for the needs of sustainable municipal logistics by means of the DEMATEL method. *Transportation Research Procedia*. 2019. № 39. P. 534-543.

58. Types of Logistics Providers Explained in Plain English. ShipLilly. URL: <https://www.shiplilly.com/blog/types-of-logistics-providers-explained-in-plain-english/>

59. **Про затвердження Методичних рекомендацій з формування собівартості перевезень (робіт, послуг) на транспорті N 65 від 05.02.2001** URL: <https://zakon.rada.gov.ua/v0373581-07>