

УДК 359.09

ШЕРЕМЕТИНСЬКА Оксана Валеріївна

к.е.н., доцент кафедри
менеджменту та адміністрування,
Національний університет харчових технологій,
Україна
goroxy@ukr.net

БАТАЛОВА Олена Анатоліївна

старший викладач кафедри
менеджменту та адміністрування,
Національний університет харчових технологій,
Україна
helenbatalova@gmail.com

РОЛЬ МИТНОЇ ЛОГІСТИКИ В УПРАВЛІННІ ЗЕД

***Анотація.** Розглянуто особливості реалізації митної логістики на державних прикордонних пунктах пропуску, визначено роль процесу підвищення ефективності логістичного обслуговування у міжнародних пунктах пропуску, проаналізовано шляхи його покращення. Акцентовано, що в сучасних умовах інтернаціоналізації вітчизняної торгівлі та перспектив приєднання до ЄС існує ряд проблем з швидкістю руху вантажо- та пасажиропотоку через кордон України, тому існує необхідність використання елементів логістики при митному оформленні.*

***Ключові слова:** митниця, митний контроль, міжнародний пункт пропуску, транспорт, логістичне обслуговування*

Постановка проблеми. В умовах інтеграції світової економіки і глобалізації бізнесу пред'являються нові вимоги до митної справи. Митна служба повинна сприяти розвитку зовнішньоекономічної діяльності. У сучасних умовах розвитку світової економіки мета, що стоїть перед митними службами всього світу, полягає в спрощенні митного адміністрування при безумовному забезпеченні дотримання митного законодавства. Активна глобалізація і лібералізація світової торгівлі створюють передумови для формування оптимально організованої системи взаємодії всіх учасників зовнішньоекономічної діяльності (ЗЕД) в процесі митного оформлення і митного контролю товарів і транспортних засобів. Використання логістичного підходу до управління експортно-імпортними товарними потоками набуло особливої актуальності на сучасному етапі розвитку вітчизняної економіки. Це обумовлено інтенсифікацією і розширенням зовнішньоекономічних зв'язків держави, а також динамічним розширенням горизонтальних зв'язків між суб'єктами господарювання країн партнерів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемам, пов'язаним з використанням митної логістики в ЗЕД, присвячено багато публікацій. У роботах Смирнова І.Г., Коцана Н.Н., Пономарьової Н.В., Пашка П.В., Олексієнко О.Ю., Самолаєва Ю.Н., Стаханова Д.В., Співака І.В. та інших авторів розглядається поняття митної логістики та її вплив на ефективність експортно-імпортних операцій.

Визначення невирішених раніше частин загальної проблеми. Поряд з наявністю окремих досліджень в галузі митної логістики, на сьогодні залишаються невирішеними питання використання вітчизняною митною службою елементів митної логістики при здійсненні митного контролю та митного оформлення.

Викладення основного матеріалу дослідження. У наш час ринок логістичних послуг активно розвивається. Формування логістичних систем сприяє поєднанню

функціональних і забезпечуючих підсистем, інтеграції постачання, виробництва та збуту, прискоренню руху матеріальних потоків, зменшенню логістичних витрат. Тож розвиток логістичного бізнесу в Україні є однією з найважливіших задач сьогодення.

Ефективність функціонування логістичних систем суттєво залежить від міждержавної економічної взаємодії, а обсяг загального вантажообороту транспорту – від показників рівня економічного розвитку країн. Тож найкращі умови для розвитку транспорту мають країни з високими обсягами ВВП та експортно-імпортних операцій (Німеччина, Франція, Італія), а також країни з вигідним транспортно-географічним положенням (Україна, Польща).

Транспортно-логістичні організації, як правило, взаємодіють з великими промисловими і торгівельними компаніями. Вони беруть на себе функції підготовки до транспортування, завантаження, розвантаження, забезпечують весь комплекс перевезень «від дверей до дверей», надають експедиторські послуги. Прикладами таких компаній є провідний постачальник інтегрованих логістичних послуг в Німеччині - Schenker Deutschland AG та німецька фірма «Лексау і Шарбо», що спеціалізується на перевезеннях власним рухомим складом з перевалкою через свої причали продукції німецьких хімічних комбінатів.

Серед сучасних тенденцій логістичних послуг слід особливо виділити централізацію логістичних функцій (експедитор-оператор перевезення вантажів у змішаному повідомленні перетворився на оператора загального розподілу) та поширення технології доставки «one-stop shopping», за якою експедитор приймає на себе реалізацію і доставку товару. З метою збільшення належної їм частки ринку транспортних послуг компанії застосовують стратегії диверсифікації діяльності.

У теперішній час Україна перебуває на етапі формування та консолідації галузі, істотно поступаючись розвинутих країнам по обсягу, якості та комплексності наданих послуг. Основні гальмівні фактори зниження швидкості пропуску через митний кордон: недостатність інформаційних ресурсів, недосконалість вітчизняної нормативної бази в галузі митної справи, нестабільність митного законодавства, ускладненість митних процедур при імпортних операціях, напруженість політичних відносин з окремими країнами.

Однак на сучасному етапі спостерігається висока зацікавленість в розвитку митних логістичних послуг, як з боку споживачів, так і з боку логістичних операторів.

Найбільші частки у структурі вантажних перевезень в Україні належать залізничному та автомобільному транспорту. Частка залізничного транспорту поступово знижується внаслідок значного підвищення тарифів на перевезення. Ефективність вантажних перевезень знаходиться у прямій залежності від рівня економічного розвитку регіонів України. Переважна кількість логістичних центрів та терміналів сконцентрована поблизу таких міст як Київ, Дніпропетровськ, Донецьк, Харків та приморських регіонів.

Особливу увагу слід звернути на те, що Україна відіграє важливу роль у забезпеченні міжнародного транзиту. Крім того, досить перспективним сегментом ринку логістичних послуг для України може стати ринок термінової доставки.

Пункт пропуску через державний кордон – це спеціально виділена територія на залізничних і автомобільних станціях, у морських і річкових портах, в аеропортах (на аеродромах) з комплексом будівель, споруд і технічних засобів, де здійснюють прикордонний, митний та інші види контролю і пропуск через державний кордон осіб, транспортних засобів, вантажів та іншого майна.

Класифікацію пунктів пропуску через державний кордон наведено на рисунку 1.

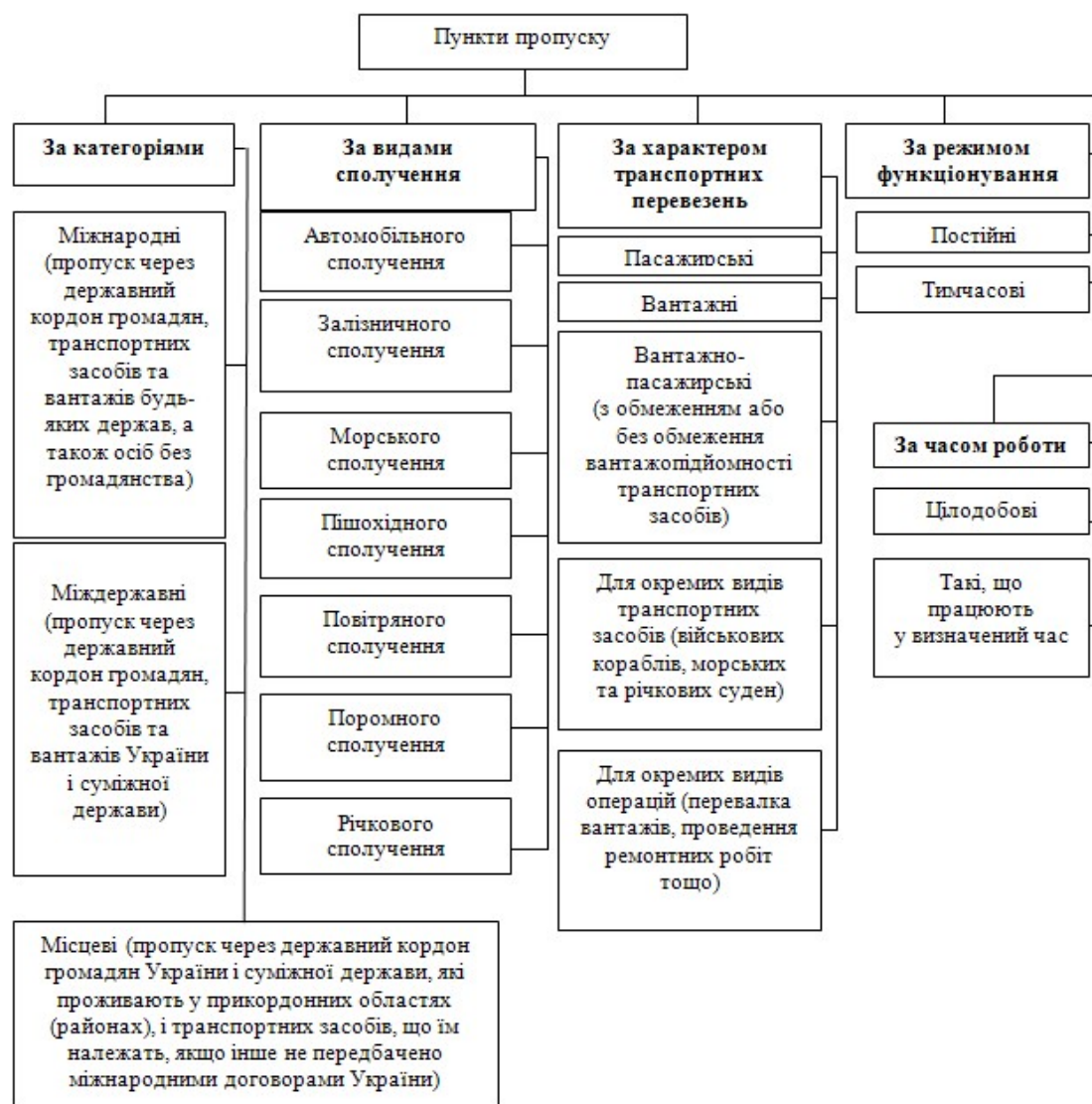


Рис. 1. Класифікація пунктів пропуску через державний кордон України [8; 9]

На міжнародні пункти пропуску (МПП) припадає основний обсяг роботи зі здійснення митного контролю. Переважно наземним транспортом перевозиться продукція сільського господарства, харчової та легкої промисловості, будівельні матеріали та товари, що швидко псуються. Основні бюджетоформувальні товари, які перетнули митний кордон, наприклад, у МПП Львівської митниці, наведено у табл. 1.

Значною мірою якість обслуговування та швидкість пропуску у МПП залежить від технічних можливостей та належної організації переміщення через міжнародний пункт пропуску. Сьогодні Державна фіскальна служба України (ДФСУ) декларує курс на покращення рівня логістичного обслуговування громадян та суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності у міжнародних пунктах пропуску.

Основними напрямками покращення стану логістичного обслуговування у МПП автомобільного сполучення України є:

Інформаційний супровід роботи міжнародних пунктів пропуску:

- встановлення інформаційних електронних табло на шляхах міжнародного сполучення;
- висвітлення актуальної інформації про діяльність МПП у мас-медіа (радіо, телебачення, Інтернет);

**Основні товари, які перетнули митний кордон України
у автомобільних і залізничних МПП та митне оформлення яких було здійснено
у Львівській митниці (січень–жовтень 2014р.) [10]**

№	Назва товару згідно із УКТЗЕД	Товарна позиція згідно із УКТЗЕД	Сума митних платежів, млн. грн.	Частка загальних надходжень податків,%
1	Нафта або нафтопродукти	2710	937,5	22,6
2	Свинина свіжа, охолоджена або морожена	0203	187,5	4,6
3	Прокат плоский із заліза або нелегованої сталі	7210	121,3	3,0
4	М'ясо та харчові субпродукти свійської птиці	0207	104,2	2,6
5	Продукти, що використовуються для годівлі тварин	2309	96,4	2,4
6	Екстракти, есенції та концентрати з кави, чаю або мате	2101	86,0	2,1
7	Сало без пісних частин, свинячий жир та жир свійської птиці	0209	78,7	1,9

- створення на офіційних веб-сайтах ДФСУ можливості здійснення віртуальних подорожей та попереднього ознайомлення зі специфікою проходження контрольних процедур у міжнародних пунктах пропуску;
- встановлення веб-камер у міжнародних пунктах пропуску для відеоспостереження за ситуацією в МПП в онлайн-режимі.

Визначення граничних термінів перебування у міжнародному пункті пропуску:

- товарів та транспортних засобів комерційного призначення (до 30 днів);
- автомобільного транспорту (до 5 днів) [11].

Оптимізування мережі пунктів пропуску (збільшення їх кількості). Сьогодні на 89 км ділянки українсько-польського кордону є один міжнародний автомобільний пункт пропуску та один міжнародний залізничний пункт пропуску на 107 км ділянки кордону. Для порівняння варто зауважити, що протяжність кордону між Німеччиною та Республікою Польща – 467 км, між цими країнами є 18 автомобільних пунктів пропуску, тобто один пункт пропуску на 25 км ділянки кордону. У Львівській митниці заплановано будівництво міжнародних пунктів пропуску в таких населених пунктах, як Угринів, Белз, Грушів, Нижанковичі, Мшанець, Боберка тощо.

Удосконалення роботи міжнародного пункту пропуску значною мірою залежить від співпраці держав-сусідів. Яскравим прикладом такої партнерської роботи є впровадження спільних українсько-польських проектів. Серед них: “Система раннього попередження про виникнення надзвичайних ситуацій у пунктах пропуску через державний кордон”, “FastWay”, “E-booking”, обмін інформацією про транспортні засоби з використанням “Системи контролю руху TCS”, “Зелений коридор”, проведення з митними органами інших країн спільного контролю переміщень через митний кордон та багато інших.

“Система раннього попередження про виникнення надзвичайних ситуацій у пунктах пропуску через державний кордон” набуває особливої ваги у період “пікових” навантажень МПП, що спостерігаються в літній час. Це нова форма обміну інформацією

на рівні начальників постів, начальників митниць та Голів митних служб. Положеннями Системи передбачено інформування представників митної служби сусідньої країни про черги, якщо кількість оформлених транспортних засобів є меншою за оптимальну кількість, що визначена для конкретного пункту пропуску, а час очікування у черзі становить:

- у пасажирському русі понад 2 години;
- у вантажному русі понад 6 годин.

Статистичні дані свідчать, що на українсько-польському кордоні тривалість процедури в'їзду в Україну через "Червоний коридор" становить 1 год 47 хв, через "Зелений коридор" – 3 хв 15 с; час виїзду з України через "Червоний коридор" – 1 год 08 хв, "Зелений коридор" – 3 хв 07 с. Застосування такої системи є важливим фактором забезпечення безпеки у міжнародних пунктах пропуску, дає змогу запобігати утворенню черг на кордоні, синхронізувати діяльність суміжних пунктів пропуску.

Проект "FastWay" спрямований на прискорення пропуску через державний кордон незавантажених транспортних засобів шляхом виділення для їх переміщення окремих смуг руху та здійснення їх спільного контролю на території однієї з суміжних держав. Такий проект реалізовується у міжнародному пункті пропуску для автомобільного сполучення "Краківець – Корчова" в напрямку виїзду з України / в'їзду до Республіки Польща. З Єдиної автоматизованої інформаційної системи Державної фіскальної служби України до Інформаційної системи Республіки Польща передається така інформація:

- реєстраційний номер транспортного засобу;
- прізвище та ім'я водія;
- найменування фірми-перевізника;
- результати зважування транспортного засобу;
- кількість осіб у транспортному засобі;
- дата та час зважування.

Цей проект дозволяє значно підвищити пропускну спроможність МПП.

Реалізація проекту "E-booking" дає можливість пришвидшити перетин державного кордону туристами, які планують відвідати інші країни. Туроператор завчасно повідомляє в Інформаційну систему ДФСУ та Інформаційну систему прикордонної служби України назву пункту пропуску, через який планується здійснення перетину державного кордону України; повну назву та адресу організатора виїзду; назву та адресу перевізника; інформацію про реєстраційний номер автобуса, кількість пасажирів, їх імена та прізвища, номери закордонних паспортів водія, гіда та пасажирів; маршрут та час прибуття у запланований міжнародний пункт пропуску.

Обмін попередньою інформацією про транспортні засоби з використанням "Системи контролю руху TCS" дає обом країнам можливість ефективніше протистояти порушенням митних правил та контрабанді. Українська чи польська сторона отримує інформацію про дату та час в'їзду транспортного засобу в контрольний пункт, його реєстраційний номер, вагу товару та транспортного засобу ще до фактичного перетину ним кордону [12]. Ця система дуже плідно працює на українсько-польському кордоні. Українська митна служба вже вийшла на формат аналогічних домовленостей з російськими колегами, білорусами, словаками, завершуються переговори з Угорщиною та Румунією.

Здійснення контрольних процедур на території однієї з країн дає можливість зменшити видатки на утримання пунктів пропуску. Це ще одна важлива форма взаємодії між митними службами країн-сусідів. Спільний контроль впроваджено відповідно до Угоди між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Польща. Наразі спільний контроль на українсько-польському кордоні здійснюється в пунктах пропуску "Смільниця–Кросценко" та "Устилуг–Зосін".

В одному місці по один бік кордону українські та польські митники і прикордонники здійснюють оформлення транспортних засобів, товарів та пасажирів, які перетинають кордон. Українська сторона пропонує поширити його дію на інші пункти пропуску на українсько-польському кордоні.

Висновки і перспективи подальших розвідок. Незважаючи на вищевказане, для покращення митного логістичного обслуговування у МПП виникає необхідність у створенні належної матеріально-технічної бази з урахуванням потреб пропускної спроможності залежно від характеру та місця розташування МПП; у підвищенні вимог до кваліфікації, культури та етики поведінки працівників МПП; в удосконаленні системи управління ризиками на засадах формування спеціальних баз даних митниці; у придбанні спеціальних технічних засобів для проведення швидкісної експертизи транспортних засобів, товарів та осіб, що здійснюють переміщення через митний кордон України; у більш чіткому нормативно-правовому врегулюванні процедур митного контролю; у використанні науково-обґрунтованих підходів до управління чергами у МПП; проведенні спільних заходів із митними органами суміжних країн.

Список використаної літератури

1. Коцан Н.Н. Контрольно-пропускна, фінансово-економічна та логістична функції митної діяльності України / Н. Н. Коцан // Географія і сучасність: зб. наук. пр. НПУ ім. М.П. Драгоманова. – К.: Наукова думка, 2002. – Вип. 7. – С. 188–196.
2. Костіна К.С. Використання зарубіжного досвіду щодо вдосконалення проходження митних процедур в Україні // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/Uproz/2010_14/u1014kos.pdf.
3. Пономарьова Н. В. Аналіз логістичної організації процесу митної переробки вантажів // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: // <http://cyberleninka.ru/article/n/the-analysis-of-the-logistics-organization-of-customs-cargo-processing>.
4. Самолаев Ю.Н. Основы таможенной логистики: учебное пособие / Ю.Н. Самолаев. – М.: Альфа- М; ИНФРА-М, 2008. – 304 с.
5. Смирнов І.Г. Митна логістика та митна справа як чинники ефективності зовнішньої торгівлі України / І.Г. Смирнов // Зовнішня торгівля: право та економіка. – 2006. – № 1(24). – С. 27–33.
6. Стаханов Д.В. Таможенная логистика / Д.В. Стаханов, В.Н. Стаханов. – М.: ПРИОР, 2000. – 96 с.
7. Постанова Кабінету Міністрів України № 751 від 18.08.2010 р. зі змінами та доповненнями від 07.09.2015 р. “Про затвердження положення про пункти пропуску через державний кордон та пункти контролю”.
8. Митна статистика // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.customs.gov.ua>.
9. Митний кодекс України // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4495-17>.
10. Наказ Державної Фіскальної Служби України № 1272 від 22.10.2010р. “Про проведення експерименту з обміну інформацією про транспортні засоби, які переміщуються в міжнародному пункті пропуску для автомобільного сполучення “Рава-Руська – Хребенне”, з використанням системи TCS”.

References

1. Kotsan, N. (2002). Checkpoints, financial, economic and logistic functions of the customs Ukraine. *Geografija&Sychasnist: zb. Nayk.prats NPY im. M.P. Drahomanova*, 7, P. 188-196. (in Ukr.)
2. Kostina, K. (2010). *The use of foreign experience on improvement of customs procedures in Ukraine*. Retrieved from http://www.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/Uproz/2010_14/u1014kos.pdf. (in. Ukr.)
3. Ponomarjova, N. *Analysis of the logistic process of cargo customs*. Retrieved from <http://cyberleninka.ru/article/n/the-analysis-of-the-logistics-organization-of-customs-cargo-processing> (in. Ukr.)
4. Samolajev, U. (2008). *Fundamentals of customs logistics: uch posobie*. M. : Alpha M; INFRA-M (in. Rus.).
5. Smirnov, I. (2006). Customs logistics and customs affairs as factors of efficiency of foreign trade of Ukraine. *Zovnishnja torgivlja: pravo ta ekonomika. (Foreign trade, law and economics)*, 1(24), 27-33. (in. Ukr.)
6. Snahanov D. (2000). *Customs logistics*. M. : PRIOR, (in. Rus.).
7. *Customs statistics*. Retrieved from <http://www.customs.gov.ua>.
8. *The Customs Code of Ukraine*. Retrieved from <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4495-17>.
9. Order of the State Fiscal Service of Ukraine of 22.10.2010 № 1272 g. (2010). *On the experiment with the exchange of information on vehicles that are moving at the international crossings for road traffic*. Rava-Ruska - Hrebenne "system using TCS".

SHEREMETYNKA Oxana Valeriivna

PhD (Economics) National University of Food Technologies

goroxy@ukr.net

BATALOVA Helen Anatoliivna

National University of Food Technologies

helenbatalova@gmail.com

THE ROLE OF CUSTOMS LOGISTICS IN FOREIGN TRADE ACTIVITY MENEAGEMENT

Abstract. Introduction. *The world practice knows that if it is impossible to reduce costs in the production and sales necessary to pay attention to the road, which passes the material flow from raw materials and semi-finished products to finished logistical values. It is important as the movement of goods to the receipt of the manufacturer and within the limits of its activity, as well as between producers and trading companies, and if necessary, bring the goods directly to the final consumer.*

Results. *A radical and effective tool to reduce costs over the entire material flow chain, is the logistics, including customs logistics. Modern customs logistics turned it into a tool services. The principle is quite simple - the international carrier begins to think not so much about how to make it, but how to save money for its customers. Because the competition is increased. Only real, well-organized professionals are able to provide a follow customs of goods from producer to consumer, so at the lowest cost for transportation to ensure maximum turnover of goods. Questions that need to be solved in article are simple, but crucial: how to save the cost of the transport corridor, way less to spend on the goods declaration at customs to avoid overload or idle time of transport in the customs area - only if you solved all these questions, you can very quickly delivery goods to the end customer.*

Conclusion. *The obvious is that the use of logistics elements of the trade community allows to reduce overhead costs and customs offices to speed up cargo traffic, which increases the efficiency of their activities.*

This article was summarized the main points, which operate in Ukraine, assessed their effectiveness and structure of goods traffic that crosses certain checkpoints. The basic problems arising in the use of foreign trade logistics approaches to customs control and customs clearance. Some measures to speed up customs procedures for both the customs authorities and for the use of foreign trade logistics approaches.

Key words: *customs; custom control international checkpoint; transport; logistics services.*

*Одержано редакцією 25.01.2016
Прийнято до публікації 02.01.2016*

УДК 339.923

ХАЛАТУР Світлана Миколаївна

кандидат економічних наук,

доцент, доцент кафедри фінансів

Дніпропетровського державного аграрно-
економічного університету

halatyr@i.ua

АСИМЕТРІЯ ЗАГАЛЬНИХ УМОВ УГОД УКРАЇНИ З СОТ ТА АСОЦІАЦІЇ З ЄС ДЛЯ АГРОПРОДОВОЛЬЧИХ ТОВАРІВ

Анотація. *У статті розглянуто проблему оцінки впливу умов зовнішньоторговельних угод України з СОТ та ЄС на перспективи виробництва агропродовольчих товарів. Визначено, що Україна в рамках угоди із СОТ прийняла асиметричні зобов'язання у відношенні експорту продукції агропромислового комплексу, які суттєво обмежують можливості вітчизняних підприємств щодо експортування агропродовольчих товарів на зовнішні ринки.*

Ключові слова: *агропродовольчі товари, інтеграційні процеси, асиметрія, зовнішньоторговельні угоди.*

Постановка проблеми. Членство України у СОТ з 2008 року безумовно вплинуло на розвиток зовнішньої торгівлі з такими регіональними торговельними угрупованнями, як