

лізації на навколишнє середовище. Інтенсивне зростання світової економіки посилює екологічні проблеми, які є структурною частиною глобальних проблем. Екологічне оподаткування має не тільки збільшувати надходження податкових надходжень, а й забезпечувати «виховний ефект» для забруднювачів навколишнього середовища, прискорити екологізацію виробництва, стимулювати модернізацію економіки з переходом на екологічно чисті технології, сприяти збереженню природних ресурсів.

Саме тому необхідно розвивати методологічні підходи до вдосконалення податкового регулювання в системі взаємодії економічного, соціального та екологічного складників розвитку країни із позицій сталого розвитку.

Слід зауважити, що податкове регулювання – це внутрішньо притаманний суспільству процес упорядкування суспільних відносин в економічній та соціальній сферах за допомогою встановлення інституційних правил і законів, сукупності податкових засад, цілей, інститутів, інструментів для забезпечення оптимального соціально-економічного розвитку країни. Таким чином, використання найкращих надбань економічних теорій регулювання у податковій політиці дасть змогу паралельно досягати як економічних, так і соціальних цілей за рахунок якісно кращих податкових механізмів: управління фінансовими ресурсами, створення робочих місць, упередження економічного спаду та забезпечення економічного зростання, сприяння дослідженням та розробкам, контролю над зміною клі-

мату, забезпечення економічної та соціальної єдності, сталого розвитку.

**Висновки** з цього дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку. Прискорення динаміки розвитку суспільних відносин та складна їх архітектоніка зумовлюють значну взаємозалежність між оподаткуванням та суспільним добробутом. В умовах економічних перетворень податкове регулювання доцільно розглядати як процес використання інституту оподаткування для забезпечення соціально-економічного розвитку країни на основі дієвих механізмів податкової системи як інструменту формування дохідної частини бюджету країни; реалізації механізмів оподаткування в умовах економічної циклічності, впливу на державну макроекономічну політику, розвиток галузей економіки та поведінку платників податків; посилення впливу податкових інституційних важелів на соціальні процеси, стимулювання розвитку людського капіталу, вирішення екологічних проблем, перерозподіл доходів.

На сучасному етапі економічних перетворень необхідно насамперед забезпечити комплексну побудову, застосування механізмів податкового регулювання у рамках стратегії розвитку державних фінансів та в поєднанні з інституційними ринковими реформами. Доцільно посилити рівень взаємозв'язку заходів податкового регулювання зі структурними реформами, політикою бюджетних видатків, державною борговою політикою, збалансуванням бюджету у коротко-, середньо- та довгостроковій перспективі.

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Норт Д. Інституції. Інституційна зміна та функціонування економіки / пер. з англ. І. Дзюб. Київ : Основи, 2000. 198 с.
2. Державне фінансове регулювання економічних перетворень : монографія / І.Я. Чуగుнов та ін. ; за заг. ред. А.А. Мазаракі. Київ : Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2015. 376 с.
3. Чуగుнов І.Я., Нікітішин А.О. Податкова безпека держави. *Вісник КНТЕУ*. 2019. № 4. С. 31–41.
4. Kip Viscusi W., John M., Joseph E. Harrington. *Economics of regulation and antitrust*. Cambridge. Cambridge, Mass : MIT Press. 4th ed. 2005. 927 p.
5. Kay J., Vickers J. *Regulatory Reform: An Appraisal*, in Majone, Giandomenico (ed.). *Deregulation or Re-regulation*. London: Pinter Publishers. 1990. P. 223–251.
6. Stigler G.J. *The Theory of Economic Regulation*. *Bell Journal of Economics and Management Science*. 1971. Vol. 2. № 1. P. 3–21.
7. Posner R. *Taxation by Regulation*. *Bell Journal of Economics and Management Science*. 1971. Vol. 2. P. 22–50.
8. Hertog J. *Review of Economic Theories of Regulation*. *Tjalling C. Koopmans Research Institute Discussion Paper Series*. 2010. № 10–18. 59 p.
9. Bronwen M., Karen Y. *An Introduction to Law and Regulation: Text and Materials*. United Kingdom : Cambridge University Press. 2007. 353 p.
10. Стиглиц Дж.Ю. *Экономика государственного сектора*. Москва : ИНФРА-М, 1997. 720 с.

#### REFERENCES:

1. Nort D. (2000). *Institutsii, instytutsijna zmina ta funktsionuvannia ekonomiky* [Institutions, institutional change and functioning of economy]. Kyiv: Osnovy. (in Ukrainian)
2. Chugunov I. Y., Pavelko A. V., Kanyeva T. V. et. al. (2015). *Derzhavne finansove rehulyuvannya ekonomichnykh peretvoren'* [State financial regulation of economic transformations]. A. A. Mazaraki (Ed.). Kyiv: Kyiv. nats. torh.-ekon. un-t. (in Ukrainian)

3. Chuhunov I. Ya., Nikitishyn A. O. (2019). Podatkova bezpeka derzhavy [Tax security of the state]. *Visnyk KNTEU*, № 4, pp. 31–41.
4. Kip Viscusi W., John M., Joseph E. Harrington (2005). *Economics of regulation and antitrust* Cambridge. Cambridge, Mass: MIT Press. 4th ed. 927 p.
5. Kay J., Vickers J. (1990). Regulatory Reform: An Appraisal, in Majone, Giandomenico (ed.). *Deregulation or Re-regulation*. London: Pinter Publishers, pp. 223–251.
6. Stigler G. J. (1971). *The Theory of Economic Regulation*. *Bell Journal of Economics and Management Science*, vol. 2, No. 1, pp. 3–21.
7. Posner R. (1971). *Taxation by Regulation*. *Bell Journal of Economics and Management Science*, vol. 2, pp. 22–50.
8. Hertog J. (2010). *Review of Economic Theories of Regulation*. Tjalling C. Koopmans Research Institute Discussion Paper Series, 10–18, 59 p.
9. Bronwen M., Karen Y. (2007). *An Introduction to Law and Regulation: Text and Materials*. United Kingdom: Cambridge University Press, 353 p.
10. Styhlyts Dzh. Yu. (1997). *Ekonomyka hosudarstvennoho sektora* [Economics of the public sector]. Moscow: Izd-vo MHU: INFRA-M, 720 s. (in Russian)

## УПРАВЛІННЯ ЕФЕКТИВНІСТЮ ТА МИТНИМИ РИЗИКАМИ В ЛОГІСТИЧНИХ ПРОЦЕСАХ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

### EFFICIENCY AND CUSTOMS RISK MANAGEMENT IN LOGISTICS FOREIGN ECONOMIC ACTIVITIES

**Остапенко А.С.**

кандидат технічних наук, доцент,  
доцент кафедри фінансів, банківської справи та страхування,  
Херсонський національний технічний університет

**Повод Т.М.**

кандидат економічних наук, доцент,  
доцент кафедри економіки та фінансів,  
Херсонський державний аграрний університет

**Ostapenko Alina**

Candidate of Technical Sciences, Associate Professor,  
Associate Professor of Department of finance, banking and insurance,  
Kherson National Technical University

**Povod Tatyana**

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,  
Associate Professor of Department of economic and finance,  
State Higher Educational Institution «Kherson State Agrarian University»

*У статті досліджено сутність, функції, складники та ознаки митної логістики. Визначено ризики, які виникають у логістичних процесах зовнішньоекономічної діяльності, та розкрито шляхи їх попередження й мінімізації. Розглянуто структуру митної логістики в Україні на мезорівні, в якій нещодавно відбулися зміни. Розкрито 14 митних режимів згідно з Митним кодексом України. Визначено переваги новоприйнятого закону «про митний безвіз». Проаналізовано зміни в умовах поставки згідно з новою редакцією «Інкотермс 2020». Проведено порівняння агрегованого Індексу ефективності логістики ТОП-10 країн із високим рівнем доходів, України, Російської Федерації, Білорусі й Молдови, ці країни були вибрані для порівняння результатів саме з Україною, оскільки вони є нашими сусідами та митну справу розбудовували паралельно після розпаду СРСР.*

**Ключові слова:** логістика, митна логістика, митні ризики, митні режими, зовнішньоекономічна діяльність, індекс ефективності логістики, умови поставки.

*В статье исследованы суть, функции, составляющие и признаки таможенной логистики. Определены риски, возникающие в логистических процессах внешнеэкономической деятельности, и пути их предупреждения и минимизации. Рассмотрена структура таможенной логистики в Украине на мезоуровне. Раскрыто 14 таможенных режимов согласно Таможенному кодексу Украины. Определены преимущества принятого закона «о таможенном безвизе». Проанализированы изменения в условиях поставки согласно новой редакции «Инкотермс 2020». Проведено сравнение агрегированного индекса эффективности логистики ТОП-10 стран с высоким уровнем доходов, Украины, Российской Федерации, Беларуси и Молдовы, эти страны были выбраны для сравнения результатов именно с Украиной, поскольку они являются нашими соседями и таможенное дело развивали параллельно после распада СССР.*

**Ключевые слова:** логистика, таможенная логистика, таможенные риски, таможенные режимы, внешнеэкономическая деятельность, индекс эффективности логистики, условия поставки.

*In the context of the integration and harmonization of the customs legislation of Ukraine to the requirements of the European Union, there is a need to optimize and improve the customs logistics process, with the aim of minimizing customs risks, increasing its efficiency by reducing the cost of moving and customs control of cargo. Logistics is one of the most radical and effective tools for reducing costs along the entire length of the material flow chain.*

*Eurologistics, defines the directions of integration of Ukraine into the European and world transport logistics systems, and customs activity aims to ensure its economic security in the conditions of globalization of the world economy. Customs logistics with its objective field has foreign trade flows as they cross the customs border of the country and their customs processing. The essence, functions, components of customs logistics are investigated in the article. The essential features of customs logistics have been identified. The risks that arise in the logistics processes of foreign economic activity and ways of their prevention and minimization are identified. The regional structure of customs logistics includes six levels of regional customs-logistics systems, which implement customs regimes for the flows of customs processing of goods. The structure of customs logistics in Ukraine at the level is examined. Customs regimes were opened in accordance with the Customs Code of Ukraine. Advantages of adoption of the law on «customs clearance» are determined. Changes in terms of delivery are analyzed in accordance with the new edition of Incoterms 2020. The most important stages of customs logistics are identified, which should be addressed by the participants of foreign economic activity when planning the movement of goods across the customs border, in order to minimize the risks and costs of logistics. Comparison of the aggregated Logistics Performance Index of the TOP-10 countries: Germany, Netherlands, Sweden, Belgium, Singapore, United Kingdom, Japan, Austria, Hong Kong, SAR, China, and USA; Ukraine, the Russian Federation, Belarus and Moldova has been made, the case was being developed in parallel after the collapse of the USSR.*

**Key words:** logistics, customs logistics, customs risks, customs regimes, foreign trade, logistics efficiency index, delivery terms.

**Постановка проблеми** у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. У сучасних умовах євроінтеграції та гармонізації митного законодавства України до стандартів Європейського Союзу (далі – ЄС) виникає нагальна необхідність адаптувати митну діяльність до нових умов функціонування. Одним зі складників митної діяльності є митна логістика, яка сприяє вирішенню складних завдань, допомагає оптимізувати процеси експорту та імпорту товарів, зробивши їх менш витратними і швидкими.

Стан вітчизняного ринку митних послуг в умовах сьогодення характеризується зростанням конкуренції, яка стає все більш напруженою, оскільки кінцеві замовники послуг змушені знижувати ціну митних вантажів. При цьому учасники зовнішньоекономічної діяльності (митні перевізники, покупці, дилери та виробники) безпосередньо зацікавлені в оперативному митному оформленні митних вантажів із підтвердженням митної вартості за ціною угоди. Отже, стрімкий розвиток сучасної економіки України та її спрямованість на європейські стандарти вимагають легалізації способів оптимізації доставки митних вантажів.

Світова практика доводить можливість знизити витратність логістики, при цьому, якщо під час виробництва та продажу знизити витрати неможливо, то виникає необхідність звернутися до управління матеріальними потоками, а також рухом товарів між виробником, продавцем, а також у виняткових випадках і до кінцевих споживачів. При цьому одним із найбільш радикальних і дієвих інструментів скорочення витрат по всій довжині ланцюга руху матеріального потоку є саме логістика.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій**, в яких започатковано розв'язання даної проблеми і на які спираються автори. Оцінці, управлінню ефективністю та митними ризиками у логістичних процесах зовнішньоекономічної діяльності

(далі – ЗЕД) присвячено наукові праці таких учених, як: І.А. Гуцул, Р.О. Заблоцька, К.В. Зайцева, А.В. Ємець, І.Г. Смирнов, О.В. Шереметинська, І.Г. Яценко та багато інших.

**Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми**, котрим присвячується означена стаття. В умовах інтеграції та гармонізації митного законодавства України до вимог Європейського Союзу (далі – ЄС) виникає необхідність оптимізувати процес митної логістики з метою мінімізації митних ризиків і підвищення її ефективності за рахунок скорочення витрат на переміщення та митний контроль вантажів.

Формулювання цілей статті (**постановка завдання**). Метою статті є дослідження динамізму змін у митній логістиці з урахуванням особливостей митної політики України, правил міжнародної торгівлі, а також сучасних аспектів формування зовнішньоекономічних відносин.

**Виклад основного матеріалу дослідження** з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Логістика, зокрема єврологістика, визначає напрями інтеграції України до європейської та світової транспортних логістичних систем, а митна діяльність при цьому має на меті забезпечити її економічну безпеку в умовах глобалізації світового господарства [1, с. 10]. Саме логістика стимулює міжнародну торгівлю в системі зовнішньоекономічної діяльності. Якісні логістичні послуги відіграють важливу роль у сприянні міжнародним перевезенням товарів. Водночас неякісні логістичні послуги створюють перешкоду для торгівлі як через затримку в часі, так і через витрати зайвих коштів за перевезення.

Митній логістиці при цьому властиве керування зовнішньоторговельними потоками (матеріальними, інформаційними, фінансовими тощо) під час їх переміщення через митний кордон країни та їх митного контролю.

Необхідність підвищення ефективності логістичних послуг зростає в умовах переходу розвинутих країн від традиційної моделі виробництва



та ведення сільського господарства до активної участі у міжнародній вертикальній спеціалізації. Як уже зазначалося, саме високоякісні логістичні послуги поліпшують конкурентну спроможність експорту шляхом зменшення витрат на транспортування товару, особливо в країнах, які територіально знаходяться далеко від великих зовнішніх ринків [2, с. 122].

Митній логістиці притаманні такі сутнісні ознаки:

- недокументарна технологія ведення бізнесу за рахунок застосування систем обміну електронною бізнес-інформацією;

- запровадження у практику митних органів та подальше вдосконалення концепцій «Єдиного вікна» та «Уповноваженого економічного оператора»;

- застосування тотального (замість вибіркового) контролю з боку митних органів за вантажами, що переміщуються через митні кордони країн – членів Всесвітньої митної організації (далі – ВМО), у формі «інформаційного митного контролю» на підставі постійного дослідження та управління ризиками (запровадження електронних автоматичних систем управління ризиками) [3, с. 44].

Ураховуючи вищевикладене, можемо визначити сутність терміна «митна логістика» є поєднанням логістичних процесів учасників ЗЕД (митних перевізників) із процесами митного контролю та оформлення товарів митними органами країн експорту, імпорту та транзиту.

Основною логістичною функцією митної діяльності є логістична організація процесу митного контролю вантажів, яка об'єднує процеси застосування митних режимів, пов'язаних із фізичним переміщенням зовнішньоторговельних вантажів через митний кордон, та умов поставки. Логістика сприяє забезпеченню узгодженості матеріальних (товарних), інформаційних і фінансових потоків у митній діяльності, а також оптимальній технології переміщення товарів через митний кордон, із метою прискорення цього процесу вдосконалює стандартні логістичні вимоги як до митних режимів (тобто митниць), так і до митних перевізників.

Отже, логістична функція митної діяльності охоплює такі складники:

- логістизація процесу митної переробки вантажів;

- митна діяльність транспортно-логістичних компаній;

- відпрацювання стандартних логістичних вимог до застосування митних режимів;

- оптимізація технологій забезпечення переміщення вантажів через митний кордон із метою прискорення їх руху.

Перший напрям має за основу аналіз митно-логістичних потоків, тобто інтегрованих логістичних (товарно-інформаційно-фінансових) потоків, пов'язаних із перетином митного кордону України зовнішньоторговельними пото-

ками і стягненням відповідних митних плат. Основою митно-логістичних потоків є зовнішньоторговельні потоки, які мають транскордонний характер, які поділяються на вхідні (імпорт) та вихідні (експорт) види потоків. Їх супроводжують інформаційні потоки, які, своєю чергою, поділяються на вихідні (від митниць до центрального органу), вхідні (навпаки), супровідні (документи на товар). Фінансові потоки поділяються на вихідні (стягнення та перерахування мита до бюджету) і вхідні (державне фінансування митниць) [4, с. 136–137].

Другим напрямом є виконання митних функцій транспортно-логістичними компаніями, які полягають у тому, що, по-перше, їхня виробнича діяльність пов'язана з перетинанням митних кордонів, отже, вимагає знання і дотримання митних вимог та взаємодії з митними органами; по-друге, великі транспортно-логістичні компанії мають у своїй структурі митні пости та ліцензовані митні склади, а також можуть виконувати функції митного перевізника та митного брокера, тобто самі можуть здійснювати митні функції [5, с. 169].

Співпраця митно-логістичних компаній та митних органів відбувається на шести (локальному, мікро-, мезо-, макро-, мега- та мета-) рівнях регіональних митно-логістичних систем, в яких реалізуються митні режими щодо потоків митної переробки вантажів.

По-перше, митно-логістична діяльність здійснюється на митних постах та пунктах пропуску – на локальному рівні.

Наступний рівень – мікрорівень регіональних митно-логістичних систем – представлений митницями – базовими підрозділами Державної митної служби України (далі – ДМСУ), на які покладено безпосередню відповідальність за здійснення митної діяльності. Митниці поділяються на зовнішні, внутрішні, на митниці на кордонах спеціальних економічних зон, також на митниці місця відправлення та митниці місця призначення [1, с. 11].

На мезорівні митно-логістична діяльність зосереджується в регіональних митницях. Станом на 01.01.2020 в Україні функціонує 16 регіональних митниць проти 26 станом на 01.01.2019.

Макрорівень митно-логістичних систем – це рівень національної митної системи, яка визначається як сукупність форм, засобів і методів державного регулювання експорту та імпорту товарів, саме за її допомогою формується результат митної політики.

Мегарівень митно-логістичних систем – це рівень інтеграційних угруповань країн світу, тобто митних союзників.

На метарівні митно-логістичних систем – у глобальному митному просторі відбуваються, координується та відбувається співпраця таких взаємопов'язаних сфер, як зовнішньоторговельна, митна, транспортно-логістична [1, с. 12]. Керує цим процесом Всесвітня митна організація (далі – ВМО), до якої входять нині 167 країн, у т. ч. Україна.

Щодо третього напрямку 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 [6].

До того ж для оптимізації та гармонізації митного законодавства України до стандартів Європейського Союзу та мінімізації ризиків у митному контролі прийнятий Закон України «Про режим спільного транзиту та запровадження національної електронної транзитної системи» від 12.09.2019 № 78-IX. Згідно із 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 платежами, без застосування заходів нетарифного регулювання ЗЕД та з урахуванням особливостей, визначених Законом [7].

Митно-логістичні компанії рекомендують митним перевізникам один із митних режимів, а митниця, своєю чергою, може схвалити або відмовити у застосуванні даного митного режиму.

Зауважимо, що якісна митна логістика тісно пов'язана зі спрощенням умов та організації зовнішньої торгівлі, особливо з огляду на митні операції та процедури і прикордонну адміністрацію, оскільки в умовах сьогодення зростають обсяги міжнародної торгівлі, важливість глобальних ланцюгів постачання, а також менш витратної та вчасної доставки вантажу. Саме тому вдосконалення митного контролю набуває все більшого значення для уникнення небажаних затримок та зниження митних ризиків, адже значна кількість та складність оформлення документів під час проходження митного контролю створюють додаткові витрати як часу, так і коштів для бізнесу. Чим складніші, триваліші та дорожчі торговельні процедури, тим менш конкурентоспроможною є країна на міжнародному ринку [2, с. 125].

Прийняття вищезгаданого закону «про митний безвіз» спрощує ведення бізнесу, допомагає боротися з контрабандними схемами, оскільки нині дозволяється використовувати єдину митну декларацію та адміністративний документ під час переміщення вантажу з будь-якої точки Європи до України та навпаки, перетинаючи масу внутрішніх кордонів ЄС, а також країн – членів Європейської асоціації вільної торгівлі, Туреччини, Македонії та Сербії, що, своєю чергою, сприятиме зменшенню митних

ризиків, прискоренню та здешевленню процесу переміщення товарів (митної логістики тощо).

Попри зміни законодавства та перехід комунікації у діджитал-сферу, сутність митної логістики залишається незмінною: вантаж необхідно перемістити з точки А в точку Б за максимально короткий проміжок часу [8].

В умовах міжнародної торгівлі переміщення товарів митними перевізниками відбувається через митні пости, адже, згідно з Митним кодексом України від 13.03.2012 № 4495-VI, будь-який вантаж, що в'їжджає на територію України, мусить в обов'язковому порядку пройти митний контроль. Із цією метою виникає необхідність розрахунку логістичних процесів для передбачення та попередження митних ризиків, необхідності фінансової гарантії, вивчення митних режимів та особливостей їх застосування, вибору найбільш оптимального з них. Під час укладання зовнішньоекономічного контракту необхідно обов'язково враховувати вимоги Положення «Про форму зовнішньоекономічних договорів (контрактів)» від 06.09.2001 № 201, згідно з яким у договорі обов'язково зазначаються такі дані:

- вид транспорту;
- базисні умови поставки відповідно до Інкотермс;
- термін поставки товарів [9].

Також необхідно ознайомитися з умовами поставки вантажів згідно з правилами Інкотермс®, оскільки із січня 2020 р. в них відбулися зміни.

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 у себе передачу товару покупцеві, транспортні витрати, відповідальність за втрату та пошкодження товару і страхові витрати [10].

У новій редакції «Інкотермс 2020» передбачено зміни в базисних умовах поставки товарів:

- видалення з правил «Інкотермс» терміна EXW (Ex Works – франко завод), це пов'язано з тим, що дана умова поставки здебільшого використовується під час внутрішньої торгівлі, а також базис поставки EXW суперечив Митному кодексу Європейського Союзу;

- видалення терміна FAS (Free Alongside Ship – вільно уздовж борта судна), оскільки дана умова поставки використовувалася тільки для експорту і здебільшого для сипучих товарів (мінералів та зернових);

- поділ терміна FCA (Free Carrier – франко перевізник) на два базиси поставки: один – для наземної доставки, а інший – для морських контейнерних поставок;

- зміна умов поставок FOB (Free On Board – вільно на борту) і CIF (Cost, Insurance and Freight – вартість, страхування і фрахт) для контейнерних перевезень. Однак терміни FCA і CIP не застосовуються переважно більшістю

учасників міжнародної торгівлі (експортерами, імпортерами, експедиторами, логістичними компаніями, банківськими установами тощо). Дана зміна дуже важлива для всіх учасників зовнішньоекономічної торгівлі, оскільки приблизно 80% світової торгівлі здійснюється саме в контейнерній тарі;

– уведено новий термін – CNI (Cost and Insurance – вартість і страхування), який означає, що продавець виконав поставку, коли застрахований товар розміщений у зазначеному порту відвантаження. Базис поставки CNI входить до в групи С, тобто ризик транспортування і пошкодження товару передаватиметься від продавця до покупця в порту відправлення, але дасть змогу продавцеві-експортеру нести відповідальність за міжнародне страхування вантажу. Зауважимо, що умови поставки CNI призначені для заповнення прогаліни між термінами FCA і CFR/CIF;

– уведено два нових правила, які засновані на умовах поставки DDP (Delivered Duty Paid – поставка зі сплатою мита), видалено та створено два нових базиси поставок: DTP (Delivered at Terminal Paid – доставка на терміналі з оплатою мита) означає, що продавець несе відповідальність за будь-які транспортні витрати з оплатою митних плат і доставку товарів до терміналу (порт, аеропорт або логістичний центр) у країні призначення покупця; DPP (Delivered at Place Paid – доставка до місця з оплатою мита) означає, що продавець несе відповідальність за будь-які транспортні витрати з оплатою митних плат і доставку товарів до будь-якого місця, що не є транспортним терміналом (наприклад, за адресою покупця) [11].

Отже, «Інкотермс 2020» містять не тільки права власності на товари, а й те, хто і на якому етапі відповідає за нього, несе відповідальність за відвантаження, переміщення, доставку до пункту призначення, а також чи включаються ці фінансові витрати до загальної митної вартості товарів, з якої вони будуть оподатковуватися. Відзначимо важливість для митних перевізників відстежування змін у діючих умовах поставки вантажів.

Щодо ефективності митної логістики в міжнародних торгових системах, то вона оцінюється за допомогою Індексу ефективності логістики (далі – LPI), якій розраховується Світовим банком для 167 країн світу, включає у себе різні показники, які демонструють рівень розвитку національних секторів логістичних послуг і ступінь інтеграції країн до глобальних ланцюгів створення доданої вартості. Індекс заснований на семи основних показниках ефективності торгової логістики:

– ефективності процесу оформлення митних та інших прикордонних органів;

– якості транспортної та IT-інфраструктури в галузі логістики;

– легкості і доступності організації міжнародних перевезень;

– компетенції місцевої галузі логістики;

– здатності відстежувати міжнародні перевезення;

– витрат внутрішньої логістики;

– своєчасності доставки вантажів до пункту доставки [2, с. 126].

У табл. 1 представлено агреговані міжнародні результати Індексу ефективності логістики ТОП-10 країн (із високим рівнем доходів), України, Російської Федерації, Білорусі й Молдови, ці країни були вибрані для порівняння саме з Україною, оскільки маємо спільні кордони і митну справу розбудовували паралельно після розпаду СРСР, а також у таблиці презентовано й останню позицію рейтингу – Сомалі – країни з найгіршими показниками ефективності логістики.

ТОП-10 країн за Індексом ефективності логістики є таким: Німеччина, Нідерланди, Швеція, Бельгія, Сінгапур, Великобританія, Японія, Австрія, Гонконг, ПАР, Китай, замикає першу десятку США. Зауважимо, що відрив Нідерландів та Швеції від Німеччини – 2,8 в. п. Україна в рейтингу за Індексом ефективності логістики за агрегованими результатами 2012, 2014, 2016 та 2018 рр. займає 69-е місце зі 167. Кількість балів становить 2,83, у відсотковому значенні до максимального індексу ефективності логістики – 67,5%. Щодо складників Індексу ефективності логістики, то робота митниць України була оцінена на 2,46 бали, це 95-е місце, інфраструктура – у 2,38 бали (105-е місце), міжнародні перевезення – у 2,77 бали (81-е місце), якість логістики та компетентність – у 2,76 бали (70-е місце), відстежування та витратність вантажу – у 3,08 бали (54-е місце), своєчасність доставки вантажу – у 3,45 бали (55-е місце). У цілому результати ефективності логістичних процесів в Україні є достатніми. Так, Російська Федерація займає в загальному рейтингу 85-е місце, але інфраструктура оцінена вище (2,64 бали – 73-е місце) за аналогічний показник України (2,38 бали – 105-е місце). Білорусь та Молдова займають 110-е та 113-е місця у рейтингу відповідно. Найнижчу позицію в рейтингу країн за Індексом ефективності логістики посідає Сомалі – сума балів дорівнює 2,00, за всіма складниками Індексу ця країна має найнижчу оцінку. Безумовно, Україна у рейтингу за Індексом ефективності логістики має вищі за середні показники, але залишається необхідність удосконалювати роботу митниць, розвивавати інфраструктуру, підвищувати якість логістики та знижувати її витратність.

Отже, логістика не обмежується лише сприянням у сфері транспорту й торгівлі. Вона є частиною більш широкого спектру, який включає у себе послуги, розвиток об'єктів, інфраструктуру і територіальне планування. Країни все частіше стикаються з більш складним комплексом реформ і заходів, які необхідно реалізовувати, Україна є винятком у даному питанні.

Таблиця 1

Агреговані міжнародні результати Індексу ефективності логістики (LPI) окремих країн за підсумками 2012, 2014, 2016, 2018 рр.

Країна	Індекс LPI		% від макс. LPI	Митниця		Інфраструктура		Міжнародні перевезення		Якість логістики та компетентність		Відстежування та витратність		Своєчасність доставки	
	ранг	бали		ранг	бали	ранг	бали	ранг	бали	ранг	бали	ранг	бали	ранг	бали
Німеччина	1	4,19	100,0	1	4,09	1	4,38	4	3,83	1	4,26	1	4,22	1	4,40
Нідерланди	2	4,07	97,2	3	3,97	2	4,23	6	3,76	2	4,12	7	4,08	6	4,30
Швеція	3	4,07	97,2	4	3,95	3	4,22	2	3,88	5	4,04	11	4,02	4	4,32
Бельгія	4	4,05	96,9	13	3,74	10	4,03	1	3,97	3	4,10	4	4,11	2	4,40
Сінгапур	5	4,05	96,6	2	4,00	5	4,14	8	3,72	4	4,08	8	4,05	3	4,34
Великобританія	6	4,01	95,7	8	3,85	7	4,09	10	3,69	7	4,04	5	4,10	5	4,32
Японія	7	3,99	95,3	5	3,91	4	4,19	14	3,61	8	4,03	9	4,03	9	4,24
Австрія	8	3,99	95,2	14	3,71	8	4,07	5	3,78	6	4,04	2	4,13	11	4,22
Гонконг, ПАР, Китай	9	3,96	94,6	9	3,85	11	4,02	3	3,85	10	3,94	13	3,95	13	4,18
США	10	3,92	93,7	11	3,76	6	4,10	23	3,54	11	3,93	3	4,13	16	4,14
Україна	69	2,83	67,5	95	2,46	105	2,38	81	2,77	70	2,76	54	3,08	55	3,45
Російська Федерація	85	2,69	64,2	131	2,25	73	2,64	105	2,59	73	2,74	88	2,67	74	3,23
Білорусь	110	2,54	60,6	126	2,29	103	2,39	124	2,47	102	2,53	124	2,44	87	3,10
Молдова	113	2,52	60,1	122	2,31	131	2,21	90	2,69	123	2,36	133	2,36	90	3,10
Сомалі	167	2,00	47,7	165	1,81	167	1,69	152	2,24	161	2,07	165	1,94	167	2,18

Джерело: складено авторами на основі [12]



Розроблення й упровадження реформ і заходів відбуваються на рівні окремої країни або на регіональному рівні в рамках економічних угруповань. Зауважимо, що країни з високим і середнім рівнями доходу все частіше розглядають логістику не як перспективу скорочення торговельних витрат на кордоні, а як двигун великого сектору економіки з багатьма зовнішніми чинниками через її зв'язки з рештою сфер економіки та її значне соціальне середовище [2, с. 128].

**Висновки** з цього дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку. Таким чином, для підвищення ефективності митної логістики та уникнення виникнення митних ризиків у логістичних процесах митним переви-

зникам та їхнім митно-логістичним компаніям передусім необхідно визначитися з митним режимом. При цьому митниця це підтверджує або відмовляє, про що заповнюється картка відмови, в якій прописуються пункти, через які була надана відмова; по-друге, визначитися з гарантією та умовами поставки товарів, також можна подати попередню декларацію або попереднє повідомлення, різниця між ними у тому, що є види товарів, на які митниця буде вимагати резервування митних платежів. Усі ці особливості митного контролю необхідно врахувати заздалегідь із метою уникнення небажаних дій із боку митних органів та здешевлення процесу митної логістики.

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Зайцева К.В. Митна логістика як передумова інтеграції України у світову транспортну логістичну систему. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2012. № 38. С. 10–12.
2. Заблоцька Р.О., Мамедов Кянан Алескер огли. Сприяння ефективних логістичних послуг в міжнародній торгівлі. *Актуальні проблеми міжнародних відносин*. 2017. Вип. 131. С. 121–130.
3. Ємець А.В., Яценко І.Г. Стан та перспективи запровадження рамкових стандартів безпеки та полегшення всесвітньої торгівлі Всесвітньої митної організації як засобу вдосконалення митної логістики підприємств України. *Економічний вісник Запорізької державної інженерної академії*. 2017. Вип. 4(10). С. 43–49.
4. Шереметинська О.В. Митна логістика як елемент підвищення ефективності зовнішньоекономічної діяльності підприємств. *Проблеми економіки підприємств в сучасних умовах* : матеріали XI міжнар. наук.-практ. конф., м. Київ, 21–22 травня 2015 р. Київ : НУХТ, 2015. С. 136–138.
5. Смирнов І.Г. Митна логістика: картографічний аспект. *Часопис картографії* : зб. наук. праць КНУ ім. Т. Шевченка. 2011. Вип. 1. С. 168–187.
6. Митний кодекс України від 13.03.2012 № 4495-VI. URL: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/4495-17> (дата звернення: 21.01.2020).
7. Закон України «Про режим спільного транзиту та запровадження національної електронної транзитної системи» від 12.09.2019 № 78-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/78-20> (дата звернення: 21.01.2020).
8. Митні ризики в логістичних процесах міжнародної торгівлі. *TradeMasterGroup* : вебсайт. URL: <https://trademaster.ua/articles/313004> (дата звернення: 21.01.2020).
9. Положення «Про форму зовнішньоекономічних договорів (контрактів)» від 06.09.2001 № 201. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0833-01> (дата звернення: 21.01.2020).
10. ICC-Ukraine : вебсайт. URL: <http://iccua.org/chomu-inkotermis/> (дата звернення: 21.01.2020).
11. Нові правила Інкотермс 2020. *Департамент з підвищення конкурентоспроможності регіону Харківської обласної державної адміністрації* : вебсайт. URL: <http://www.compet.kh.gov.ua/ukr/2443-novi-pravila-inkotermis-2020/> (дата звернення: 21.01.2020).
12. Connecting to Compete 2018. *Trade Logistics in the Global Economy* : вебсайт. URL: <https://ipi.worldbank.org/> (дата звернення: 21.01.2020).

#### REFERENCES:

1. Zajceva K. V. (2012) My`tna logisty`ka yak peredumova integraciyi Ukrayiny` u svitovu transportnu logisty`chnu sy`stemu [The promoting efficient logistics services in international trade]. *Bulletin of Economics of Transport and Industry*, no. 38, pp. 10–12.
2. Zablocz`ka R. O., Mamedov Kyanan Alesker ogly (2017) Spry`yannya efekty`vny`x logisty`chny`x poslug v mizhnarodnij torgivli [The promoting efficient logistics services in international trade]. *Actual problems of international relations*, vol. 131, pp. 121–130.
3. Yemecz` A. V., Yacenko I. G. (2017) Stan ta perspekty`vy` zaprovadzhennya ramkovy`x standartiv bezpeky` ta polegshennya vsesvitn`oyi torgivli Vsesvitn`oyi my`tnoyi organizaciyi yak zasobu vdoskonalennya my`tnoyi logisty`ky` pidpry`yemstv Ukrayiny [State and prospects implementation of Safe framework of standards to secure and facilitate global trade as a means of improving new technologies of the customs-logistics in Ukraine]. *Economic Bulletin of Zaporizhzhya State Engineering Academy*, vol. 4(10), pp. 43–49.
4. Sheremety`ns`ka O. V. (2015) My`tna logisty`ka, yak element pidvy`shennya efekty`vnosti zovnishn`oekonomichnoyi diyal`nosti pidpry`yemstv [Customs logistics, as an element of increasing the efficiency of foreign economic activity of enterprises]. *Proceedings of the Problemy` ekonomiky` pidpry`yemstv v suchasny`x umovax* (Ukraine, Kyiv, May 21-22, 2015). Kyiv: NUKHT, pp. 136–138.

5. Smy`mov I. G. (2011) My`tna logisty`ka: kartografichny`j aspekt. Chasopy`s kartografiyi [Customs' logistics : cartography aspect]. *Cartography Journal: Coll. of sciences to the KNU them. T. Shevchenko*, vol 1, pp. 168–187.
6. My`tny`j kodeks Ukrayiny` vid 13.03.2012 roku № 4495-VI [The Customs Code of Ukraine of 13.03.2012 № 4495-VI]. Available at: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/4495-17> (accessed 22.01.2020).
7. Zakon Ukrayiny` «Pro rezhy`m spil`nogo tranzy`tu ta zaprovadzhennya nacional`noyi elektronnoyi tranzy`t-noyi sy`stemy`» vid 12.09.2019 roku № 78-IX [Law of Ukraine «On the regime of joint transit and introduction of the national electronic transit system» of 12.09.2019 № 78-IX]. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/78-20> (accessed 22.01.2020).
8. My`tni ry`zy`ky` v logisty`chny`x procesax mizhnarodnoyi torgivli [Customs risks in logistics processes of international trade]. Available at: <https://trademaster.ua/articles/313004> (accessed 22.01.2020).
9. Polozhennya «Pro formu zovnishn`oekonomichny`x dogovoriv (kontraktiv)» vid 06.09.2001 roku № 201 [Regulation on the Form of Foreign Economic Agreements (Contracts) of 06.09.2001 № 201]. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0833-01> (accessed 22.01.2020).
10. ISS-Ukraine [CCI-Ukraine]. Available at: <http://iccua.org/chomu-inkoterms/> (accessed 22.01.2020).
11. Novi pravy`la Inkoterms 2020 [New Incoterms 2020 Regulations]. Available at: <http://www.compet.kh.gov.ua/ukr/2443-novi-pravila-inkoterms-2020/> (accessed 22.01.2020).
12. Connecting to Compete 2018. Trade Logistics in the Global Economy. Available at: <https://lpi.worldbank.org/> (accessed 22.01.2020).

УДК 336.71

## ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ УПРАВЛІННЯ АКТИВАМИ І ПАСИВАМИ АТ «КБ «ПРИВАТБАНК»

### THE ASSESSMENT OF EFFICIENCY OF JSC CB «PRIVATBANK» ASSETS AND LIABILITIES MANAGEMENT

**Святенко С.В.**

старший викладач кафедри фінансів  
суб'єктів господарювання та інноваційного розвитку,  
Криворізький національний університет

**Потапчук А.В.**

здобувач вищої освіти факультету економіки  
та управління бізнесом,  
Криворізький національний університет

**Sviatenko Sergey**

Senior Lecturer, Department of Finance  
Business Entities and Innovative Development,  
Kryvyi Rih National University

**Potapchuk Alyona**

applicant of higher education  
of the Faculty of Economics and Business Administration,  
Kryvyi Rih National University

*Банки є важливою частиною світової економіки, а сутність банківської діяльності – це управління активами та пасивами. Проблема управління активами та пасивами є завжди актуальною, адже це щоденна справа банку, яку потрібно ретельно виконувати і вживати профілактичні заходи для зменшення ризиків із погляду ліквідності, прибутковості та платоспроможності. У статті розкрито економічну сутність поняття «управління активами і пасивами банку» за висловами відомих вітчизняних науковців та на основі них сформовано власне визначення. Досліджено динаміку та структуру активів і пасивів АТ «КБ «ПриватБанк» за 2016–2018 рр. Проаналізовано управління активами і пасивами АТ «КБ «ПриватБанк» на основі проведених розрахунків показників ліквідності та фінансової стійкості, а також подано динаміку дотримання основних економічних нормативів, установлених НБУ. Модель управління активами та пасивами допомагає виміряти, вивчити та відстежити ризики. Це забезпечує відповідні стратегії для їх управління.*

**Ключові слова:** банківська система, банк, управління активами і пасивами банку, баланс банку, ліквідність.

*Банки являются важной частью мировой экономики, а сущность банковской деятельности – это управление активами и пассивами. Проблема управления активами и пассивами всегда является актуальной, ведь это ежедневное дело банка, которое нужно тщательно выполнять и принимать профилактические меры для уменьшения рисков с точки зрения ликвидности, доходности и платежеспособности. В статье раскрыта экономическая сущность понятия «управление активами и пассивами банка» по высказываниям известных отечественных ученых и на основе них сформировано собственное определение. Исследованы динамика и структура активов и пассивов АО «КБ «ПриватБанк» за 2016–2018 гг. Проанализировано управления активами и пассивами АО «КБ «ПриватБанк» на основе проведенных расчетов показателей ликвидности и финансовой устойчивости, а также представлена динамика соблюдения основных экономических нормативов, установленных НБУ. Модель управления активами и пассивами помогает измерить, изучить и отследить риски. Это обеспечивает соответствующие стратегии для их управления.*

**Ключевые слова:** банковская система, банк, управление активами и пассивами банка, баланс банка, ликвидность.

*The problem of management assets and liabilities is always relevant, because it's a daily case of the Bank, which must be carefully run, and to take preventive measures to reduce the risks from the point of view of liquidity, profitability and solvency. Therefore, effective management of liabilities and assets of the Bank is the initial step that you*