

ЗМІСТ

ВСТУП	3
РОЗДІЛ 1. МИТНА ЛОГІСТИКА ЯК ФАКТОР ВПЛИВУ НА ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНУ ДІЯЛЬНІСТЬ: ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ	6
1.1. Поняття митної логістики та її ключові характеристики.....	6
1.2. Місце митної логістики в системі факторів розвитку зовнішньоекономічної діяльності.....	13
1.3. Ключові процедури митної логістики і їх нормативно-правове забезпечення	19
РОЗДІЛ 2. МИТНА ЛОГІСТИКА В УКРАЇНІ КЛЮЧОВІ ТЕНДЕНЦІЇ ТА ЇХ АНАЛІЗ	27
2.1. Митна справа в сучасній моделі реалізації фінансової політики держави	27
2.2. Компонентно-регіональна структура митної логістики в Україні	36
2.3. Оцінка ефективності митної логістики в Україні та її впливу на зовнішньоекономічну діяльність підприємств	41
РОЗДІЛ 3. НАПРЯМИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ МИТНОЇ ЛОГІСТИКИ В УКРАЇНІ	48
3.1. Євроінтеграційні координати розвитку митної логістики в Україні.	48
3.2. Розвиток логістичної інфраструктури в Україні в контексті підвищення ролі митної логістики.....	54
ВИСНОВКИ	64
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	67
ДОДАТКИ	71

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. У сучасних умовах активного глобалізаційного процесу та постійних змін у міжнародній торгівлі, митна логістика в Україні набуває особливої актуальності як стратегічного інструменту стимулювання зовнішньоекономічної діяльності. З ростом обсягів міжнародних торговельних операцій та зростанням конкуренції на світовому ринку, ефективне функціонування митної системи стає ключовим фактором успішної інтеграції країни у світову економіку. На фоні постійних змін у торговельних відносинах та зростаючих вимог до міжнародних торговельних партнерів, вдосконалення митної логістики стає необхідністю для забезпечення конкурентоспроможності та стабільності економічного розвитку України.

Тому розгляд та аналіз питань, пов'язаних з митною логістикою в контексті стимулювання зовнішньоекономічної діяльності, є надзвичайно актуальним та важливим для розвитку економіки країни.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Досліджено ключові наукові праці в сфері функціонування митних систем, включаючи основні праці вітчизняних і закордонних науковців і практиків. Серед них Пашко П. В, Ушаков О. Ю, Краєвський В. М, Хмелевський О. В, Ахмед Огуншола, Томас Ескесента ін.

Мета і завдання дослідження. Мета роботи – дослідження впливу митної логістики в системі стимулювання зовнішньоекономічної діяльності в Україні

Відповідно до поставленої мети під час виконання роботи необхідно вирішити декілька **завдань**:

- Дослідити поняття митної логістики та її ключові характеристики.
- Визначити місце митної логістики в системі факторів розвитку зовнішньоекономічної діяльності.

- Розглянути ключові процедури митної логістики і їх нормативно-правове забезпечення
- Проаналізувати митну справу в сучасній моделі реалізації фінансової політики держави.
- Визначити компонентно-регіональну структуру митної логістики в Україні
- Оцінити ефективність митної логістики в Україні та її вплив на зовнішньоекономічну діяльність підприємств.
- Дослідити євроінтеграційні координати розвитку митної логістики в Україні
- Розглянути розвиток логістичної інфраструктури в Україні в контексті підвищення ролі митної логістики.

Об'єктом дослідження є митна логістика в системі стимулювання зовнішньоекономічної діяльності в Україні

Предметом дослідження є економічні відносини, що виникають в процесі митної логістики України.

Методи дослідження: Аналіз літературних джерел і документів, що стосуються митної логістики та зовнішньоекономічної діяльності. Системний аналіз при визначенні взаємозв'язків між компонентами митної логістики та їх впливу на економічні процеси. Статистичний аналіз митної логістики в Україні з іншими країнами, зокрема з країнами Європейського Союзу. Графічний аналіз-візуалізація даних за допомогою графіків, діаграм та схем для кращого розуміння структури та тенденцій у митній логістиці.

Теоретична, методологічна і практична значимість здобутих результатів. Теоретична значимість полягає в аналізі поняття та ключових характеристик митної логістики, що дозволяє глибше розуміти її сутність і особливості застосування. Методологічних аспекти розкриваються через визначення місця митної логістики у системі факторів розвитку зовнішньоекономічної діяльності та її впливу на фінансову політику держави. Вивчення компонентно-регіональної структури митної логістики в Україні надає

можливість оцінити регіональні відмінності і розробити рекомендації щодо вдосконалення місцевих практик управління зовнішньоекономічною діяльністю.

Практичну значимість отриманих результатів, полягає у оцінці ефективності митної логістики в Україні і її впливу на зовнішньоекономічну діяльність підприємств. Розвиток логістичної інфраструктури в контексті євроінтеграційних процесів та підвищення ролі митної логістики, що сприяє зміцненню економічних зв'язків з країнами Європейського Союзу.

Інформаційна основа дослідження охоплює офіційні дані Державної митної служби, нормативно-правову базу, дані логістичних компаній, а також інші наукові дослідження та публікації, пов'язані з обговорюваною проблематикою.

РОЗДІЛ 1

МИТНА ЛОГІСТИКА ЯК ФАКТОР ВПЛИВУ НА ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНУ ДІЯЛЬНІСТЬ: ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ

1.1 Поняття митної логістики та її ключові характеристики

Вивчаючи сутність питання поняття «митна логістика» розглянемо найбільш поширеними твердження. Гужевська Л. А. зазначає, що митна логістика – це функціональна сфера логістики, яка передбачає транспортування, складування та інші матеріальні та нематеріальні операції із сировиною, матеріалами, напівфабрикатами, готовою продукцією в межах митної території. Процес перетину митного кордону та передача, зберігання та обробка пов'язаної з цим інформації [1].

Смирнов І.Г., в свою чергу вважає, що митна логістика є інноваційним напрямком, який поєднує логістичну та митну сфери. На шостому рівні охоплює декларування та обробку вантажів митних і логістичних систем у різних регіонах. Функціональні складові включають контрольне, фінансове, інформаційне та матеріально-технічне забезпечення. [2].

Пономарьова Н.В., Столяр Т.В. в свою чергу визначають митну логістику як невід'ємну частину логістичного ланцюга міжнародних вантажів, розкривають цільові функції процесу обробки митних вантажів, порушують питання регіональної, композиційної та функціональної структури митної логістики та їх зв'язків та логістична діяльність, визначення термінів проходження митних процедур у різних видах митних режимів [3].

Отже, об'єднуючи вищезазначені терміни, митна логістика - це складний процес управління та координації митних процедур та операцій у межах

логістичного ланцюга. Це включає у себе всі етапи, пов'язані з переміщенням товарів через митний кордон, включаючи декларування, оформлення документів, сплату митних платежів, виконання митних формальностей та контроль за виконанням митних правил та нормативів. Митна логістика важлива для підтримки міжнародної торгівлі та забезпечення швидкого та ефективного переміщення товарів через митний кордон. Ефективна митна логістика дозволяє зменшити час та витрати, пов'язані з митними процедурами, забезпечуючи швидку та надійну доставку товарів до кінцевого споживача. Цей процес включає в себе співпрацю з митними органами, розробку оптимальних маршрутів та стратегій доставки, а також використання сучасних технологій та інформаційних систем для автоматизації та оптимізації митних процедур. Враховуючи складність міжнародних торговельних відносин та регуляторних вимог, митна логістика є важливою складовою логістичного ланцюга для бізнесу, що здійснює міжнародну торгівлю.

Крім того, об'єкти та суб'єкти митної логістики підлягають різним формам митного нагляду, включаючи перевірки та інші заходи регулювання, що проводяться відповідними органами. Ця унікальна нормативна база підкреслює автономний характер митної логістики, оскільки тільки в цій сфері логістики, (на відміну від транспортної, складського господарства, військової сфери, тощо) де діяльність, пов'язана з переміщенням товарів і розподілом ресурсів, здійснюється та контролюється під контролем митних органів [4].

Специфіка митної логістики полягає в комплексному організаційному та функціональному підході до управління переміщенням товарів через митний кордон. Виділимо основні особливості цієї галузі:

1. Митна логістика включає в себе різноманітні етапи, такі як оформлення документів, декларування товарів, митний контроль, оподаткування, а також зберігання та доставку товарів після митного оформлення.
2. У зв'язку зі зростанням міжнародної торгівлі, митна логістика стає ключовим елементом в управлінні ланцюгом постачання товарів між країнами.

3. Митні процедури та правила підпорядковані міжнародним стандартам та національному законодавству, що вимагає високої кваліфікації спеціалістів та дотримання великої кількості нормативних актів.

4. Ефективне функціонування митної логістики вимагає тісної співпраці між державними органами, міжнародними організаціями, логістичними компаніями та підприємствами.

5. В останні роки спостерігається зростання використання сучасних технологій у митній логістиці, таких як електронне декларування, автоматизовані системи митного контролю та відстеження вантажів.

Ці особливості визначають складність та важливість митної логістики у забезпеченні ефективного та безперервного переміщення товарів через митний кордон [5].

В свою чергу логістична функція митної діяльності відокремлює окремі складові (рисунок 1.1.)

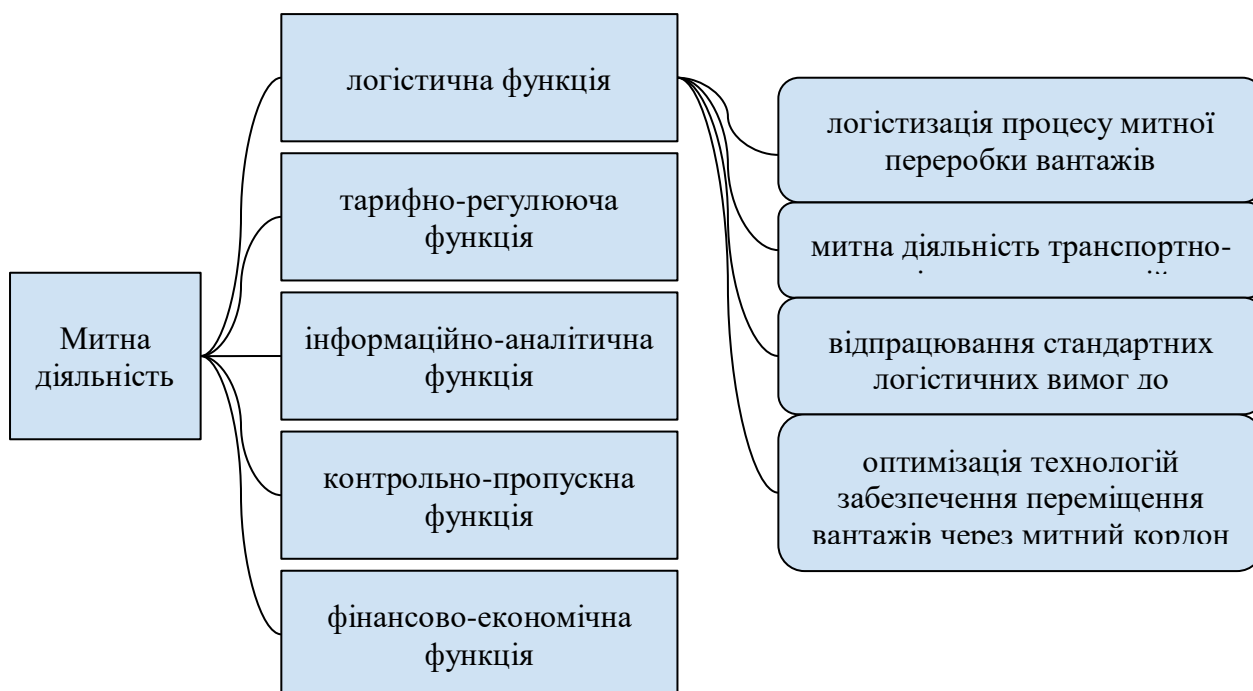


Рисунок 1.1 – Логістична функція та її складові у системі митної діяльності

Джерело: розроблено автором за даними [5]

Основою митних операцій у логістиці є організація процесу митного оформлення товарів, що включає виконання митних процедур щодо фізичного та економічного переміщення зовнішньоторговельних товарів через митний кордон. Логістика відіграє вирішальну роль у підтримці узгодженості матеріальних (товарних), інформаційних та фінансових потоків у межах митних операцій, використовуючи найбільш ефективні методи прискорення переміщення товарів через митний кордон, а також відпрацювання стандартних логістичних вимог як по відношенню до митних процедур, так і до діяльності учасників ЗЕД.

Митна функція транспортно-логістичних компаній полягає в забезпеченні відповідності товарів митним вимогам та процедурам для їхнього переміщення через митний кордон. Це включає в себе оформлення всіх необхідних митних документів, декларування товарів, виконання митних формальностей, сплату митних платежів та контроль за дотриманням митних правил та нормативів. Транспортно-логістичні компанії виступають посередниками між власниками товарів і митними органами, допомагаючи здійснити швидке та ефективне митне оформлення товарів. Вони також можуть надавати консультації щодо митних процедур та регуляторної вимоги, оптимізувати митні процеси та використовувати сучасні технології та інформаційні системи для автоматизації митних операцій [6].

Три основні напрями митної логістики можна визначити наступним чином:

1. Оптимізація митних процедур і процесів. Цей напрям спрямований на вдосконалення та оптимізацію самого процесу митного оформлення товарів. Включає у себе розробку оптимальних стратегій декларування товарів, підготовку необхідної документації, спрощення митних процедур та використання сучасних технологій для автоматизації цих процесів.

2. Розвиток стандартів та вимог до митних режимів. Цей напрям полягає в розробці стандартів та вимог до діючих митних режимів, що сприяє стандартизації та уніфікації митних процедур. Це допомагає забезпечити відповідність міжнародним нормам та стандартам у сфері митного оформлення товарів.

3. Підвищення кваліфікації персоналу та розвиток митної інфраструктури. Цей напрям спрямований на підвищення кваліфікації працівників, які займаються митним оформленням, а також на розвиток та модернізацію митної інфраструктури. Це включає у себе навчання персоналу, впровадження сучасних технологій та інформаційних систем у митних органах, а також розвиток митних пунктів та інфраструктури на митних кордонах.

Щодо другого напрямку митної логістики – розробки стандартних логістичних вимог до діючих митних режимів, то Митним кодексом України запропоновано 14 митних режимів (рис.1.2).

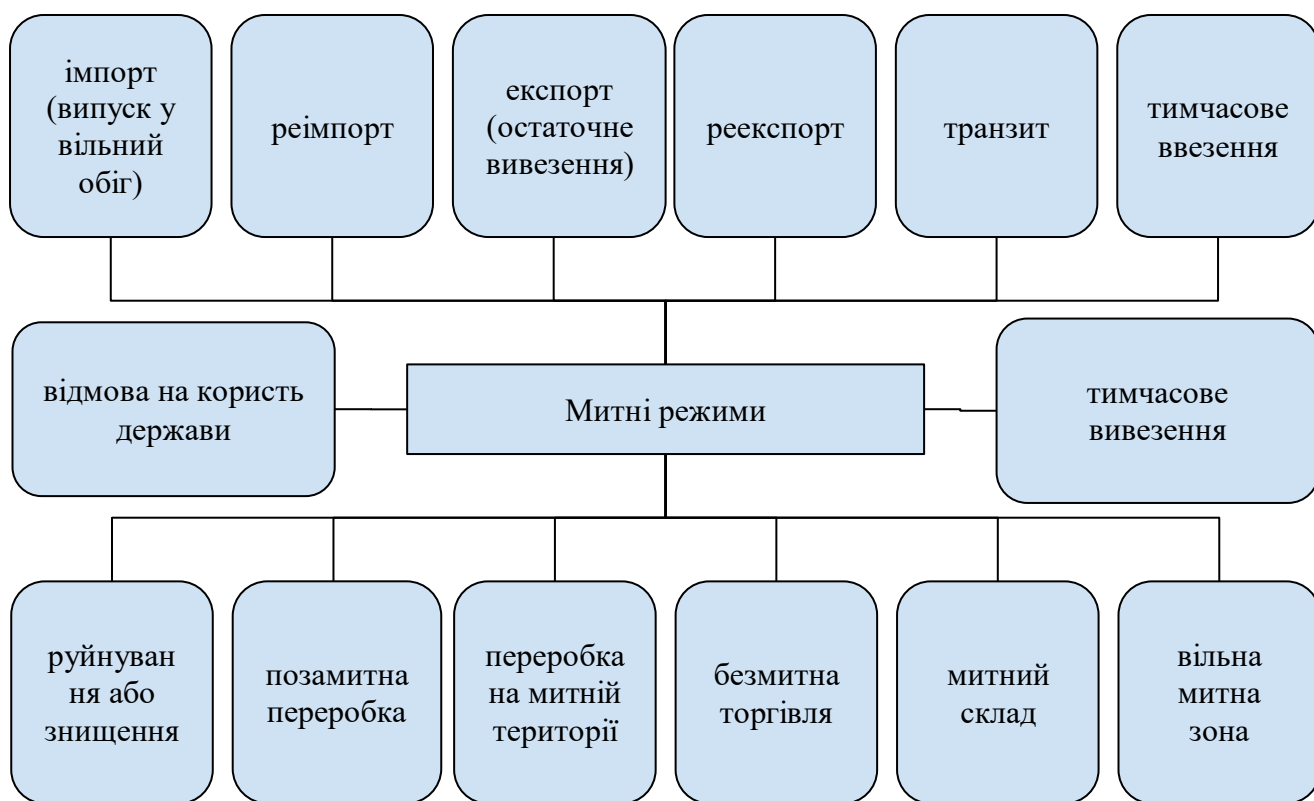


Рисунок 1.2 – Митні режими

Джерело: розроблено автором за даними [6]

Виходячи з вищеперерахованих характеристик митних режимів, можна зазначити, що ці режими впливають на ефективність та швидкість митного оформлення товарів. Вони визначають, як товари будуть переміщуватися через митний кордон та яким чином будуть застосовуватися митні процедури. Отже,

враховуючи характеристики митних режимів, основні напрями митної логістики спрямовані на оптимізацію митних процесів, стандартизацію митних процедур та підвищення кваліфікації персоналу та розвиток митної інфраструктури.

Для оцінки ефективності митної логістики, варто використовувати індекс ефективності логістики. Індекс ефективності логістики - це міжнародний показник, який складається з ряду компонентів, таких як якість інфраструктури, професіоналізм та компетентність логістичних послуг, процедури митного оформлення, а також швидкість та ефективність митного контролю. Значення Індексу ефективності логістики для ефективності митної логістики полягає в тому, що він надає комплексну оцінку стану логістичної системи країни, включаючи якість та швидкість митного оформлення. Відображаючи загальний рівень логістичної ефективності країни, Індекс допомагає визначити сильні та слабкі сторони логістичної системи, що, в свою чергу, може вплинути на ефективність митної логістики [7].

Наприклад, високий рівень Індексу ефективності логістики може вказувати на наявність розвинутої логістичної інфраструктури, професійного та компетентного персоналу, а також ефективність митних процедур. Це може сприяти швидкому та безперебійному переміщенню товарів через митний кордон та підвищити конкурентоспроможність країни на міжнародному ринку.

Навпаки, низький рівень Індексу ефективності логістики може свідчити про наявність проблем у логістичній системі країни, таких як недостатня інфраструктура, низький рівень професіоналізму персоналу чи неефективність митних процедур. Це може призвести до затримок у митному оформленні, підвищення витрат на логістичні послуги та загальної низької конкурентоспроможності країни.

Таким чином, Індекс ефективності логістики є важливим інструментом для оцінки та покращення ефективності логістичних систем країн, включаючи ефективність митної логістики. Враховуючи його результати, країни можуть розробляти та впроваджувати стратегії для підвищення якості та швидкості

митного оформлення, що сприятиме загальній ефективності логістичних процесів та підвищить їхню конкурентоспроможність на світовому ринку.

Тому якісна митна логістика тісно пов'язана зі спрощенням умов та організації зовнішньої торгівлі, особливо митних операцій та процедур, а також управління кордонами, оскільки в сучасних умовах зростає обсяг міжнародної торгівлі, важливість глобальних ланцюгів поставок та дешевша та своєчасна доставка товару. Ось чому вдосконалення митної логістики стає все більш важливим, щоб уникнути непотрібних затримок і зменшити митні ризики, оскільки обсяг і складність документації під час митного контролю коштує бізнесу додаткового часу та грошей.

На розвиток митної логістики впливають кілька ключових факторів. Перш за все, політична воля та реформи в митній сфері можуть сприяти створенню сприятливої середовища для розвитку ефективних митних процедур. Технологічні інновації, такі як автоматизація митних процесів та впровадження сучасних інформаційних систем, можуть покращити швидкість та точність митного оформлення. Ефективний моніторинг та оцінка результатів діяльності у цій сфері можуть допомогти виявити слабкі місця та сприяти подальшому розвитку митної логістики [8].

Підсумовуючи, можна стверджувати, що митна логістика, як ключова складова ланцюга постачання, відіграє важливу роль у забезпеченні ефективного переміщення товарів через митний кордон. Її ключові характеристики визначаються комплексністю процесів, інтернаціоналізацією, регулятивною складністю, необхідністю співпраці та використанням технологічних інновацій.

Перш за все, митна логістика охоплює різноманітні етапи, починаючи від оформлення документів та декларування товарів і закінчуючи їхньою доставкою після митного оформлення. Це вимагає великої уваги до деталей та комплексного підходу до управління процесами. Другий важливий аспект - інтернаціоналізація. У світлі зростання міжнародної торгівлі, митна логістика стає ключовим фактором у забезпеченні ефективного переміщення товарів між країнами та регіонами. Окрім

того, регулятивна складність є характеристикою митної логістики, оскільки діяльність у цій сфері регулюється складними міжнародними стандартами та національним законодавством. Це вимагає від учасників ринку дотримання великої кількості нормативних актів та стандартів [9].

Узагальнюючи, ключові характеристики митної логістики визначають її складність та важливість у забезпеченні безперервного руху товарів через митний кордон та підтримки міжнародної торгівлі.

1.2 Місце митної логістики в системі факторів розвитку зовнішньоекономічної діяльності

Щоб у повній мірі розібрати важливість митної логістики в системі зовнішньоекономічної діяльності важливо розглянути саму сутність і структуру зовнішньоекономічної діяльності (далі ЗЕД) в Україні.

Здебільшого під ЗЕД дослідники розуміють явище або процес. Поняття зовнішньоекономічної діяльності, як явища, охоплює складну мережу економічних відносин, що виникають між суб'єктами господарювання країн світу. Ці відносини формуються через виробництво, обмін і споживання товарів, послуг та ідей, що обумовлюється властивими необмеженими потребами та ресурсами та сприяє міжнародному поділу праці. Це розширення за межі національних кордонів мотивується прагненням до максимізації прибутку [10].

З іншого боку, процес ЗЕД передбачає перехід внутрішньої діяльності підприємства в міжнародний масштаб. Це відбувається, коли підприємство виходить на зовнішні ринки, встановлюючи зв'язки та беручи участь у різних процесах, щоб сприяти своїй присутності та діяльності на міжнародних ринках [11].

У літературі можна зустріти такі визначення терміну «зовнішньоекономічна діяльність підприємств»:

І. Волкова, М. Реслер, О. Калініна вважають, що це сукупність економічних операцій та взаємовідносин, які здійснюються між підприємствами та іншими економічними суб'єктами однієї країни з підприємствами та організаціями інших країн. Ця діяльність включає експортно-імпортні операції, участь у міжнародних торговельних угодах, залучення іноземних інвестицій, участь у міжнародних виробничих ланцюгах та інші види міжнародного економічного співробітництва [12].

Л. Федорець зазначає, що це сфера діяльності, пов'язана з здійсненням торговельних, інвестиційних та інших економічних операцій з метою реалізації та збільшення обсягів міжнародної торгівлі та сприяння розвитку економіки країни. Вона охоплює всі аспекти зовнішньої діяльності підприємств, включаючи експорт, імпорт, логістику, маркетинг, фінанси, управління ризиками та міжнародні фінансові операції.

М. Дідківський вважає, що це комплекс заходів та операцій, спрямованих на встановлення та розвиток взаємовідносин між підприємствами різних країн з метою забезпечення ефективного обміну товарами, послугами та капіталом на міжнародному ринку. Ця діяльність включає в себе експортно-імпортні операції, участь у міжнародних торговельних та інвестиційних відносинах, а також реалізацію стратегій з метою розширення присутності на зовнішніх ринках [12].

Ряд науковців надають розширене трактування та розглядають зовнішньоекономічну діяльність як сукупність низки категорій залежно від рівнів її реалізації (таблиця 1.1.)

Таблиця 1.1 - Характеристика зовнішньоекономічної діяльності залежно від рівня її реалізації

Рівень зовнішньоекономічної діяльності	Характеристика
Мегарівень	Найвищий рівень зовнішньоекономічної активності. Великі міжнародні торгівельні операції, глобальні зовнішньоторговельні зв'язки.
Метарівень	Високий рівень зовнішньоекономічної активності. Значний обсяг міжнародних торгівельних операцій, широкі зовнішньоторговельні зв'язки.
Макрорівень	Середній рівень зовнішньоекономічної активності. Матеріально-технічна база підприємств дозволяє здійснювати зовнішньоторговельну діяльність на рівні міжнародного співробітництва.
Мезорівень	Нижчий середній рівень зовнішньоекономічної активності. Обмежений обсяг міжнародних торгівельних операцій, обмежені зовнішньоторговельні зв'язки.
Мікрорівень	Найнижчий рівень зовнішньоекономічної активності. Мінімальний обсяг міжнародних торгівельних операцій, обмежені зовнішньоторговельні зв'язки.

Джерело: розроблено автором на основі [10]

Таблиця, яка включає рівні зовнішньоекономічної діяльності від мікрорівня до мегарівня, дозволяє отримати уявлення про різноманіття масштабів та характеру зовнішньоторговельних операцій. На верхніх рівнях спостерігається великий обсяг міжнародних торгівельних операцій та широкі зовнішньоторговельні зв'язки, що характеризується мегарівнем та метарівнем. У той час як на нижніх рівнях, таких як мікрорівень та мезорівень, спостерігається обмеженість зовнішньоторговельних зв'язків та невеликий обсяг міжнародних торгівельних операцій. Аналіз цієї таблиці вказує на те, що зовнішньоекономічна діяльність може бути різноманітною за своїм обсягом та характером в залежності від рівня економічного розвитку та міжнародного співробітництва країни [13].

Формування логістичних підходів до організації зовнішньоекономічної діяльності включає розробку та впровадження комплексу стратегій та методів, спрямованих на оптимізацію ланцюга постачання та виробничих процесів в контексті міжнародної торгівлі. Тепер детальніше оглянемо даний процес:

1. Початок формування логістичних підходів до ЗЕД полягає в стратегічному плануванні. Це включає аналіз зовнішнього середовища, визначення цілей експортно-імпортової діяльності, визначення цільових ринків, а також встановлення стратегічних партнерств.

2. Це означає розробку та впровадження оптимальних логістичних процесів для ефективного переміщення товарів від виробника до кінцевого споживача. Це включає вибір оптимальних маршрутів доставки, оптимізацію складського обігу, управління запасами тощо.

3. Формування логістичних підходів передбачає також інвестиції в розвиток логістичної інфраструктури та використання сучасних технологій. Це може включати будівництво та модернізацію портових терміналів, розвиток інтермодальних транспортних систем, впровадження систем управління ланцюгом постачання тощо.

4. У зовнішньоекономічній діяльності важливо дотримуватися міжнародних стандартів та вимог щодо якості та безпеки продукції. Формування логістичних підходів включає розробку та впровадження систем сертифікації та стандартизації, які дозволяють забезпечити відповідність продукції міжнародним вимогам.

5. ЗЕД пов'язана з різноманітними ризиками, такими як валютні ризики, ризики транспортування, політичні ризики тощо. Формування логістичних підходів передбачає розробку та впровадження стратегій управління ризиками для зменшення їх впливу на експортно-імпортової операції [14].

Компонентна структура митної логістики розкриває логістичні характеристики митного режиму, визначені Митним кодексом України. Регіональна структура відображає особливості регіональних митно-логістичних систем. Функціональна структура митної логістики відображає специфіку різноманітної митної транспортної діяльності.

З вище зазначених тверджень можна виділити, що митна логістика є значною частиною зовнішньоекономічної діяльності країни, яка вимагає

інтегрованого підходу та оптимального управління для забезпечення ефективного переміщення товарів через митні кордони. Це включає в себе не лише ефективну організацію митних процедур та оптимізацію торговельних операцій, але й управління ризиками, впровадження сучасних технологій, адаптацію до міжнародних стандартів та постійне вдосконалення логістичних підходів. Таким чином, митна логістика є необхідною складовою системи зовнішньоекономічних відносин країни, що визначає її конкурентоспроможність на міжнародному ринку.

Важливо зауважити, що не існує одного стандартного визначення міжнародної логістики, оскільки цей термін може використовуватися в різних контекстах та залежно від специфіки діяльності підприємства чи наукового напрямку. Серед науковців, які займаються питаннями міжнародної логістики варто виділити наступні визначення даного терміну:

Б. Холод і О. Зборовська вважаються, що це галузь управління, яка вивчає та оптимізує процеси забезпечення потреб у товарах та послугах на міжнародних ринках, включаючи планування, координацію та контроль всіх ланцюгів постачання та дистрибуції [14].

Ж. Банзекуливахо стверджує, що це система організаційних та технічних заходів, спрямованих на забезпечення ефективного переміщення товарів та послуг через міжнародні кордони, включаючи управління постачанням, транспортування, складування та розподіл [15].

На думку О. Хмелевського вважає, що це комплекс заходів та процесів, спрямованих на організацію та оптимізацію логістичних потоків між країнами для забезпечення найвищого рівня обслуговування клієнтів та досягнення конкурентної переваги на міжнародному ринку [16].

Загалом, міжнародна логістика має сприяти забезпеченню гнучкості, швидкості та ефективності у міжнародних торговельних операціях, щоб задовольняти потреби клієнтів та підтримувати конкурентоспроможність підприємства на глобальному ринку. Основні положення концепції міжнародної логістики дивитись на рисунку 3.1.



Рисунок 1.3 – Основні положення концепції міжнародної логістики

Джерело: розроблено автором на основі [12]

Виходячи з цього, завданням логістики світового ринку є забезпечення ефективного та надійного розподілу товарів та послуг в умовах глобального масштабу. Це означає вирішення складних завдань з організації та управління ланцюгами постачання, транспортуванням, складуванням і дистрибуцією товарів через міжнародні кордони. При цьому логістика повинна забезпечити оптимальний баланс між швидкістю, якістю, вартістю, щоб задовольнити потреби клієнтів та забезпечити успішну конкурентоспроможність на глобальному ринку.

Стратегічним бізнес-завданням міжнародної логістики є забезпечення того, щоб правильні продукти потрібної якості та кількості доставлялися потрібним споживачам у потрібний час, у потрібному місці, за правильною вартістю логістичних послуг і на належному рівні логістичних послуг [17].

Митна логістика, безумовно, відіграє ключову роль у системі факторів розвитку зовнішньоекономічної діяльності країни. Її ефективність і пружність впливають на конкурентоспроможність та успішність зовнішньоторговельних операцій. Зрозуміло, що митна логістика стає ключовим елементом, оскільки вона забезпечує легальний, швидкий та безпечний рух товарів через митний кордон. На перше місце варто винести її роль у впровадженні сучасних технологій та інновацій у митницю, що сприяє автоматизації та оптимізації митних процедур. Це відкриває нові можливості для спрощення та прискорення торговельних операцій, зменшення бюрократичних перешкод та мінімізації ризиків. Митна логістика впливає на формування і підтримку міжнародних торговельних відносин. Шляхом забезпечення стабільного та прозорого митного середовища, вона сприяє збільшенню обсягів зовнішньоторговельних операцій, розвитку міжнародних партнерств та розширенню географії торгівлі. Крім того, митна логістика має велике значення для забезпечення безпеки та захисту національних інтересів у сфері зовнішньої торгівлі. Шляхом впровадження ефективних систем контролю та моніторингу, вона допомагає запобігати контрабанді, незаконному обігу товарів та іншим порушенням законодавства. Загалом, митна логістика не лише є необхідним елементом експортно-імпортних операцій, але й впливає на загальний економічний розвиток країни, сприяючи розширенню міжнародних відносин, збільшенню обсягів торгівлі та забезпеченню національної безпеки.

1.3 Ключові процедури митної логістики та їх нормативно-правове забезпечення

Як зазначалось у попередніх розділах, особливістю митної логістики є її відмінність як самостійної області в ширшій галузі логістики. Тобто дії, операції, функції та процеси, пов'язані з митною логістикою, регулюються як міжнародним,

так і національним законодавством, що стосується державної митної справи, міжнародної торгівлі, міжнародного бізнесу та міжнародного співробітництва.

Митні органи України є ключовими у забезпеченні захисту національних інтересів через контроль над переміщенням товарів через кордон, збір митних платежів та підтримку зовнішньої торгівлі. Вони також відіграють важливу роль у боротьбі зі злочинністю, запобігаючи контрабанді та іншим порушенням митного законодавства [18].

Специфічна роль митних органів України полягає у здійсненні контролю за переміщенням товарів через митний кордон країни, виконанні митних процедур та забезпеченні додержання митних правил та законів. Основні функції митних органів України включають:

1. Митне оформлення. Митні органи відповідають за здійснення митного оформлення товарів, що ввозяться та вивозяться з території України. Це включає реєстрацію документів, обчислення мит та податків, та видачу митних дозволів.

2. Митний контроль. Митні органи проводять митний контроль за товарними потоками, що перетинають митний кордон України, з метою виявлення порушень митних та податкових правил, контрабанди та інших незаконних дій.

3. Захист економічних інтересів. Митні органи забезпечують захист економічних інтересів України шляхом застосування митних тарифів, податків та інших обмежувальних заходів відповідно до міжнародних договорів та внутрішніх правових актів.

4. Сприяння міжнародній торгівлі. Митні органи сприяють розвитку міжнародної торгівлі, забезпечуючи швидке та ефективне митне оформлення товарів, спрощення митних процедур та зменшення адміністративних бар'єрів для бізнесу.

Враховуючи зазначені функції, можна зробити висновок, що митні органи в Україні відіграють ключову роль у забезпеченні безпеки митних кордонів, захисті економічних інтересів країни та сприянні розвитку міжнародної торгівлі.

На основі зазначених функцій проаналізуємо основні риси митних органів України на таблиці 1.2. Ця таблиця надає короткий огляд основних рис митних органів України.

Таблиця 1.2 - Основні риси митних органів України

Основні риси	Опис
Фінансування	Фінансується за рахунок митних платежів, зборів та коштів державного бюджету.
Повноваження	Здійснюють митний контроль, оформлення товарів, встановлюють митні тарифи, ведуть митну статистику та контролюють дотримання митних законів.
Підпорядкування	Підпорядковані Державній митній службі України, яка є центральним органом виконавчої влади у сфері митної діяльності.
Законодавство	Регулюється Конституцією України, Законом України "Про мито та митний тариф", іншими законодавчими актами та міжнародними договорами.

Джерело: розроблено автором на основі [15]

Митна система зокрема і система оподаткування в цілому є специфічними сферами соціальних і наукових досліджень, оскільки економічні інтереси тут перетинаються з правом і юриспруденцією.

Проблема функціонування митної системи в контексті відсутності ефективної співпраці між економічною та юридичною частинами полягає у труднощах, які виникають при вирішенні митних питань та виконанні митних процедур. Недостатня взаємодія між цими двома частинами може призводити до затримок та перешкод у митному оформленні товарів, помилок у документації, неоднозначності у розумінні митних правил та процедур, а також потенційних втрат для бізнесу. Напрацювання ефективної співпраці та збільшення координації між економічною та юридичною частинами митних органів може допомогти у запобіганні цих проблем і забезпечити більш ефективне та прозоре функціонування митної системи [19].

Сьогодні, коли протидія держави найчастіше проявляється в економічній сфері, однією з найважливіших складових національної безпеки, безперечно, є економічна безпека та її складові, пов'язані із зовнішньоекономічною діяльністю, зовнішньоекономічною та митною безпекою.

Митна політика є важливим інструментом економічного регулювання, який використовується державами для забезпечення різноманітних цілей, пов'язаних з зовнішньою торгівлею та економічним розвитком. Вона включає в себе встановлення митних ставок, тарифів, правил та процедур, спрямованих на захист внутрішнього ринку, регулювання зовнішньоторговельних операцій, стимулювання експорту або імпорту, боротьбу з контрабандою та іншими формами недозволеного обігу товарів, а також забезпечення фінансових потоків до державного бюджету через збір митних платежів. Таким чином, митна політика виступає важливим інструментом управління зовнішньоекономічною діяльністю та формування зовнішньоекономічних відносин держави.

Серед цих питань необхідно виділити підтримання міжнародної безпеки, особливо контроль і боротьбу з нелегальним потоком зброї, радіоактивних і токсичних речовин, а також так званих «ключових технологій» і міжнародну економічну підтримку. Санкції, заходи щодо підтримки екологічної безпеки та боротьби з міжнародною злочинністю, в основному з контрабандою наркотиків.

Митна безпека держави - це комплекс заходів та стратегій, спрямованих на захист національних інтересів, громадської безпеки, економіки та забезпечення правопорядку шляхом запобігання небажаному переміщенню товарів через митний кордон, виявлення та протидія незаконним, шкідливим або небезпечним товарам та діям, які можуть загрожувати національній безпеці. Це включає контроль за ввезенням та вивезенням товарів, боротьбу з контрабандою, тероризмом, незаконною торгівлею людьми, наркотиками та іншими незаконними діями [20].

Стаття 6 Митного кодексу України визначає митну безпеку як стан захищеності митних інтересів України. Відповідно, митні інтереси України – це національні інтереси України, забезпечення та реалізація яких досягається шляхом здійснення державної митної справи. Інше визначення, розглядає митні інтереси як сукупність національних інтересів держави, що пов'язані із їх забезпеченням і виконанням митної справи й задоволення яких сприяє забезпеченню ефективного

функціонування, стійкого розвитку економіки держави, зменшенню загроз національній безпеці України.

Таким чином можна виділити, що митна політика є важливим аспектом національної безпеки, оскільки митниця виступає як перший ланцюжок оборони країни від зовнішніх загроз.

Митна безпека – це складний та багатогранний аспект митної справи, який включає в себе об'єкти, предмет та суб'єкти. Об'єктами митної безпеки є перш за все державний кордон та всі території, які перетинають митний кордон, такі як митні пункти пропуску, залізничні та автомобільні контрольні пункти, місця здійснення митного контролю та огляду. Також до об'єктів митної безпеки відносяться склади, митні термінали, аеропорти, морські та річкові порти, які відіграють важливу роль у забезпеченні безпеки митного простору країни.

Предмет митної безпеки охоплює всі види товарів, які перетинають митний кордон. Це можуть бути різноманітні товари від продуктів харчування та лікарських засобів до технічного обладнання та військової амуніції. Кожен з цих товарів може потенційно представляти загрозу для митної безпеки, тому важливо забезпечити ефективний митний контроль та виявлення порушень митного законодавства [20].

Суб'єктами митної безпеки є спеціалізовані митні органи та служби, які відповідають за здійснення митного контролю та забезпечення безпеки митного простору. Це можуть бути митники, прикордонники, спеціалізовані підрозділи митниць, а також спеціальні підрозділи, які ведуть боротьбу з контрабандою, тероризмом та іншими загрозами для митної безпеки країни. Їхні завдання включають усунення порушень митного законодавства, виявлення та припинення незаконних дій та заходів, спрямованих на порушення митної безпеки, а також забезпечення захисту митного кордону та території країни від потенційних загроз.

Митна безпека держави забезпечується шляхом проведення всебічного митного контролю на кордоні, використання сучасних електронних систем, застосування митного інтелекту для виявлення ризиків, міжнародної співпраці для

обміну інформацією та спільного боротьби з транскордонними загрозами, навчання та підвищення кваліфікації працівників митниць, а також встановлення заборон та обмежень на переміщення певних товарів, що можуть становити загрозу для безпеки, екології та економіки країни [21].

Щоб повноцінно проаналізувати митну систему, варто розглянути і міжнародну складову регулювання ЗЕД. У Митній стратегії Європейського Союзу наголошується на унікальності становища, в якому сьогодні опинилися митні системи усіх країн і чим дана унікальність зумовлена.

Якщо до недавнього часу роль митниці зводилася, в основному, до справляння мита та непрямих податків з експортно-імпортних операцій, то численні події, в тому числі розвиток та розширення електронної торгівлі, загроза терористичних нападів та інтернаціоналізації організованої злочинності, змінили умови, в яких сьогодні функціонують митні системи.

Сьогодні митниці знаходяться на передній лінії по боротьбі з шахрайством, тероризмом та організованою злочинністю.

Міжнародне економічне співробітництво в контексті митної логістики відіграє ключову роль у забезпеченні ефективного та безперервного руху товарів через митний кордон. Це включає спільне вирішення питань, пов'язаних із спрощенням митних процедур, гармонізацією митного законодавства та стандартів, а також спільні проекти з розвитку митної інфраструктури. Міжнародне співробітництво дозволяє країнам обмінюватися досвідом та найкращими практиками в галузі митної логістики, що сприяє підвищенню ефективності та зниженню витрат на здійснення митних операцій. Крім того, співпраця між країнами сприяє уніфікації та стандартизації митних процедур, що спрощує та прискорює процеси митного оформлення товарів, сприяючи при цьому розвитку міжнародної торгівлі та залученню іноземних інвестицій [21].

Серед важливих міжнародних міжнародних договорів варто відзначити Конвенцію стосовно Ради митного співробітництва від 15 грудня 1950 року у Брюсселі, Конвенцію про класифікацію товарів за митними тарифами від 15 грудня

1950 року у Брюсселі, Міжнародну конвенцію про гармонізовану систему описання та кодування товарів від 1 червня 1983 року у Брюсселі, Конвенцію про тимчасове ввезення від 26 червня 1990 року у Стамбулі та інші [22].

Серед джерел міжнародного митного права варто відзначити багатосторонні угоди, що укладаються на регіональному рівні між відповідними країнами. Прикладом може слугувати Угода про співробітництво і взаємодопомогу у митних справах від 15 квітня 1994 року, яка створена в рамках СНД. Також значна кількість двосторонніх угод укладається між державами щодо митної справи. Україна уклала такі угоди з Грузією, Азербайджаном, Казахстаном, Литвою, Молдовою та іншими країнами, що демонструє активність у розвитку міжнародних митних відносин. Міжнародні організації, які займаються митними питаннями, приймають акти, що є джерелами міжнародного митного права. Зокрема, Всесвітня митна організація розробляє рекомендації, які сприяють уніфікації тлумачення та застосування Конвенцій, укладених як результати роботи Ради, а також стосовно номенклатури для класифікації товарів у митних тарифах та оцінки товарів у митних цілях. Ці рекомендації готуються Групою з вивчення можливості створення Європейського митного союзу, а також розробляються рекомендації з примирення під час вирішення спорів щодо тлумачення та застосування Конвенцій.

До ухвалених Радою митного співробітництва рекомендацій можна віднести рекомендації про спрощення митного контролю авіапасажирів, що були прийняті 8 червня 1971 року. Ці рекомендації передбачають введення двоканальної системи, яка включає зелений і червоний митні коридори, відомі також як митні канали. Згідно з цими рекомендаціями, пасажирів, які не перевозять товарів або перевозять лише ті, що не підлягають оподаткуванню та митному огляду, можуть пройти через зелений коридор без митного оформлення, у той час як інші пасажирів повинні пройти через червоний коридор та виконати необхідні митні формальності. На сьогоднішній день існує практика третього митного коридору, що використовується у країнах ЄС для митного оформлення їхніх громадян у аеропортах. Додатково до міжнародних організацій, які займаються митними

питаннями, слід відзначити СОТ, ЮНКТАД та регіональні організації, такі як Європейські Співтовариства, Євразійське економічне співтовариство. Ці організації приймають відповідні акти, що також можуть вважатися джерелами міжнародного митного права [21].

У статутних документах міжнародних організацій також містяться важливі норми та принципи, що становлять основу міжнародного митного права. Наприклад, у Договорі про заснування Європейського економічного співтовариства, підписаному у Римі 25 березня 1957 року, є розділ IX "Спільна торговельна політика" (статті 131—134) та розділ X "Митне співробітництво" (стаття 135). У цих розділах визначається, що держави-члени, утворивши Митний союз між собою, прагнуть сприяти гармонійному розвитку світової торгівлі, поступовому скасуванню обмежень у міжнародній торгівлі та зниженню міжнародних бар'єрів. Крім того, передбачено здійснення митного співробітництва між державами-членами та інші важливі аспекти.

У результаті досліджень та аналізу теоретичних засад митної логістики як фактору впливу на зовнішньоекономічну діяльність виявлено, що цей аспект має вирішальне значення для ефективності та конкурентоспроможності країни на міжнародному ринку. Було досліджено міжнародні договори та нормативні акти, які визначають принципи та правила організації митної діяльності, а також проаналізовано інноваційні підходи до вирішення проблем митної логістики. Виявлено, що вивчення міжнародних стандартів та норм допомагає створити стабільну та прозору систему митного контролю, сприяючи безперешкодному руху товарів через митний кордон. Такий аналіз дозволяє забезпечити ефективність та безпеку зовнішньоекономічних відносин країни, сприяючи її інтеграції в світову економіку та підвищенню її міжнародного статусу.

РОЗДІЛ 2

МИТНА ЛОГІСТИКА В УКРАЇНІ

КЛЮЧОВІ ТЕНДЕНЦІЇ ТА ЇХ АНАЛІЗ

2.1 Митна справа в сучасній моделі реалізації фінансової політики держави

На сьогоднішній день стратегічний підхід України до ЄС та міжнародної спільноти полягає у вдосконаленні механізмів, що забезпечують успішну реалізацію національної митної політики, з метою створення сприятливих умов для зростання зовнішньоекономічної діяльності та підвищення її ефективності, а також спрощення контроль органів державної влади за товарами та транспортних засобів, що перетинають митний кордон нашої країни.

Щоб підвищити ефективність зовнішньої торгівлі України національна рада з відновлення України від наслідків війни здійснила низку заходів та розробила Проект Плану відновлення України. В даному плані розкрито основну проблематику завдання митної системи України на період військового стану. Ця таблиця представляє комплексний аналіз основних проблем, які необхідно вирішити. Вона допомагає структурувати ключові аспекти для розуміння поточних викликів, можливостей і обмежень, що стоять перед митною системою України (див.табл. 2.1). Структурний план реалізації та реструктуризації митної політики знаходиться в Додатку А.

Таблиця 2.1 – Основні проблеми, які необхідно вирішити в рамках Плану відновлення за напрямом «Функціонування митної системи, її реформування та розвиток»

Категорія	Опис
Ключові виклики	1. Недостатня ефективність митних процедур та висока тривалість їх виконання.
	2. Високий рівень корупції серед митних службовців.
	3. Непрозорість і складність митного законодавства.
	4. Невідповідність митних процедур міжнародним стандартам.
	5. Обмежений доступ до інформації про митні правила та тарифи.
	6. Відсутність єдиного електронного обліку та автоматизації процесів.
	7. Низька кваліфікація та підготовка персоналу митних органів.
	8. Проблеми з забезпеченням безпеки кордонів та контролем товарних потоків.
	9. Високий рівень контрабанди та незаконного переміщення товарів через кордон.
	10. Відсутність ефективних механізмів співпраці з міжнародними митними організаціями.
Ключові можливості	1. Впровадження сучасних технологій та автоматизованих систем для спрощення митних процедур.
	2. Розширення міжнародної співпраці та обмін досвідом з іншими країнами.
	3. Підвищення прозорості та ефективності митної служби через електронне урядування.
	4. Впровадження міжнародних стандартів у митному адмініструванні.
	5. Залучення міжнародних інвестицій для розвитку митної інфраструктури.
	6. Підвищення кваліфікації та професійного рівня митних службовців через навчання та тренінги.
	7. Спрощення процедур для малого та середнього бізнесу.
	8. Розробка ефективних механізмів боротьби з контрабандою та незаконним переміщенням товарів.
	9. Підвищення безпеки кордонів через модернізацію обладнання та технологій.
	10. Вдосконалення правової бази для захисту прав митних органів та суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності.
Ключові обмеження	1. Недостатність фінансових ресурсів для модернізації митної інфраструктури.
	2. Політична нестабільність, яка впливає на процеси реформування митної системи.
	3. Опір змінам з боку зацікавлених груп та впливових осіб.
	4. Нестабільна макроекономічна ситуація, що впливає на зовнішньоекономічну діяльність.
	5. Недостатня інституційна спроможність для впровадження реформ.
	6. Висока залежність від зовнішніх факторів, таких як міжнародні торгові обмеження та санкції.
	7. Низький рівень довіри до митних органів з боку бізнесу та громадськості.
	8. Недостатнє використання сучасних інформаційних технологій.
	9. Обмежені можливості для підвищення професійного рівня персоналу.
	10. Тривалий період для досягнення помітних результатів від впроваджених реформ.

Джерело: розроблено автором на основі [23]

Аналіз динаміки вантажних перевезень в Україні є важливим аспектом для розуміння економічних тенденцій та розвитку транспортної галузі. Вантажні перевезення відображають активність різних секторів економіки, таких як промисловість, сільське господарство, будівництво та торгівля. Аналіз динаміки

перевезень дозволяє виявити ключові тенденції, прогнозувати майбутні зміни та приймати обґрунтовані управлінські рішення. Таким чином, систематичне дослідження вантажних перевезень є необхідним для стратегічного планування та забезпечення сталого розвитку транспортної галузі України. Динаміка вантажних перевезень в Україні в 2018-2022 рр. відображена на (рисунок 2.1)

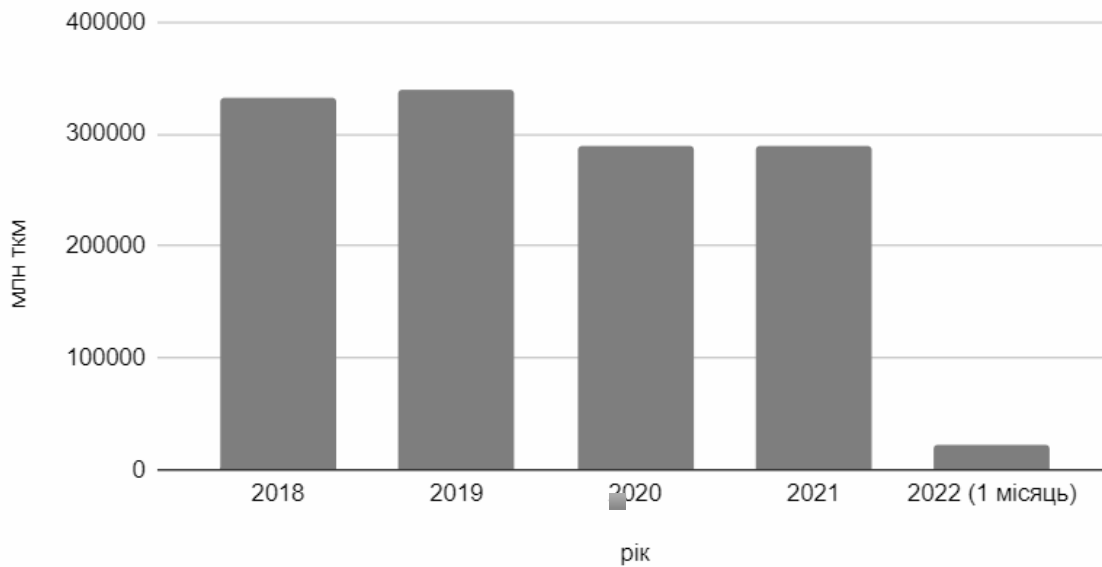


Рисунок 2.1 – Динаміка вантажних перевезень в Україні в 2018-2022 рр., млн.

Джерело: побудовано автором на основі [24]

Протягом 2018 року до січня 2022-го вантажні перевезення в Україні демонстрували послідовне зменшення обсягів, з 361355 млн. тонно-кілометрів у 2018 році до 289635,4 млн. тонно-кілометрів на початку 2021 року. За цей час вантажні обсяги зменшилися на 12,72%, відображаючи складну динаміку в галузі перевезень в країні.

Динаміка вантажних перевезень залізничним транспортом в Україні за 2018-2022 роки відображена на рисунок 2.2:

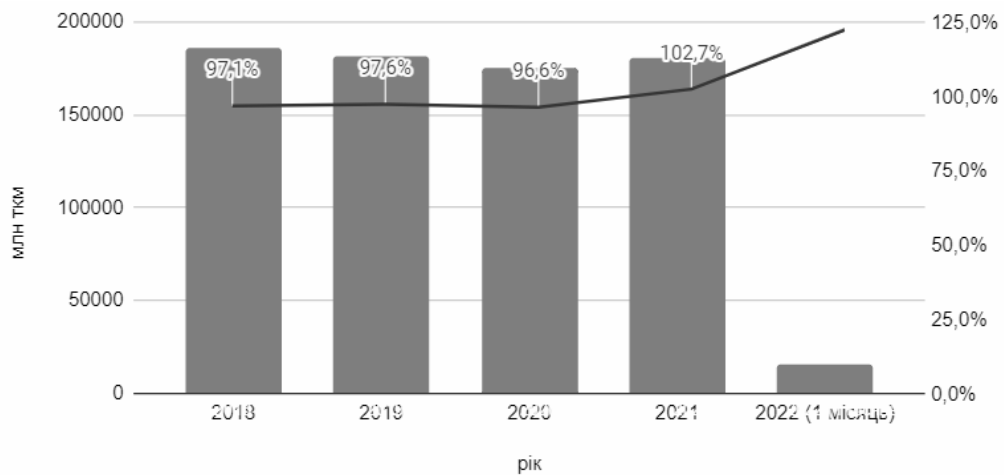


Рисунок 2.2 – Динаміка вантажних перевезень залізничним транспортом в Україні в 2018-2022 рр., млн. ткм

Джерело: побудовано автором на основі [18]

Аналогічно, вантажні перевезення залізничним транспортом спостерігали зменшення у 2019 році на 2,41% та у 2020 році на 3,44%, досягаючи рівня у 175587 млн. тонно-кілометрів. Проте в 2021 році відбулося зростання на 2,65% у порівнянні з 2020 роком, досягнувши рівня у 180361 млн. тонно-кілометрів. Динаміка вантажних перевезень водним транспортом в Україні за період з 2018 року до січня 2022 року відображена на рисунку 2.3.

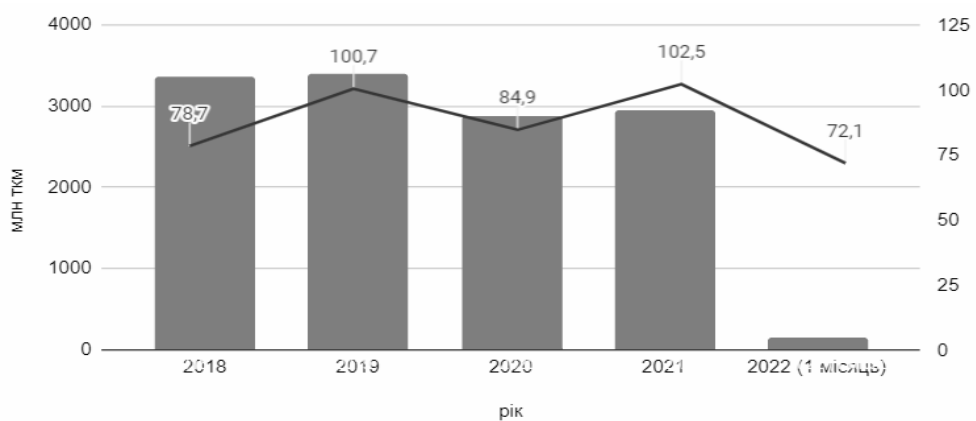


Рисунок 2.3 - Динаміка вантажних перевезень водним транспортом в Україні в 2018-2022 рр., млн. ткм

Джерело: побудовано автором на основі [18]

Протягом періоду з 2018 року до січня 2022 року обсяг вантажних

перевезень водним транспортом в Україні відзначався тенденцією до скорочення, з 3363 млн. тонно-кілометрів у 2018 році до 2949,5 млн. тонно-кілометрів у 2021 році. Темп приросту показників в 2020 році склав -15,07%, тоді як у 2021 році він збільшився всього на 2,45%.

Динаміка вантажних перевезень автомобільним транспортом в Україні в 2018-1 місяця 2022 рр. відображена на рисунку 2.4.

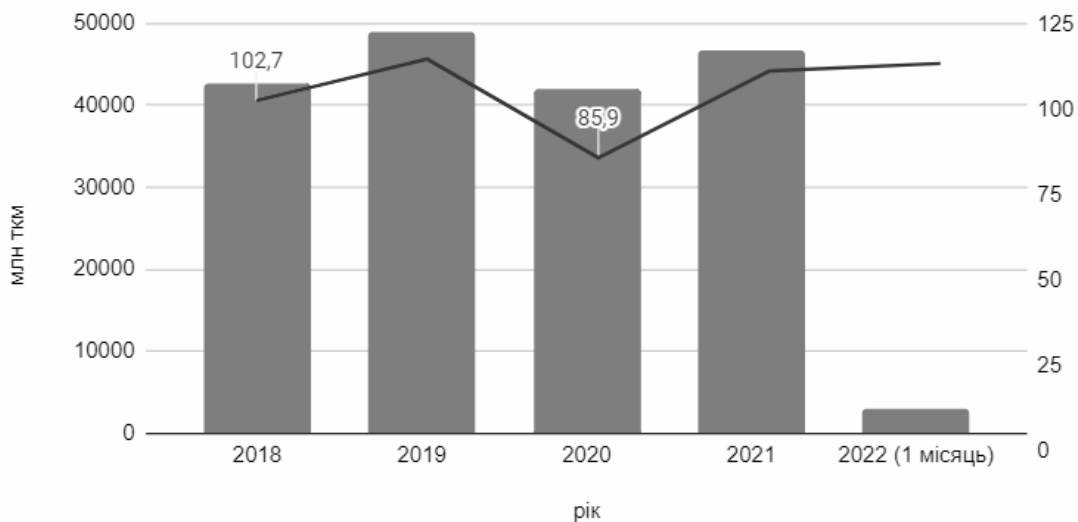


Рисунок 2.4 – Динаміка вантажних перевезень автомобільним транспортом в Україні в 2018-2022 рр., млн. ткм

Джерело: побудовано автором на основі [23]

У 2019 році вантажні перевезення автомобільним транспортом зменшилися на 9,8%, досягнувши рівня в 64952,9 млн. тонно-кілометрів. За 2020 рік цей показник зросли на 0,34%, досягнувши рівня в 65176,9 млн. тонно-кілометрів. У 2021 році вантажні перевезення автомобільним транспортом в Україні збільшилися на 10,24%, досягнувши рівня в 46808,1 млн. тонно-кілометрів.

Динаміка вантажних перевезень авіаційним транспортом в Україні за 2018-1 місяць 2022 рр. відображена на рисунку 2.5.

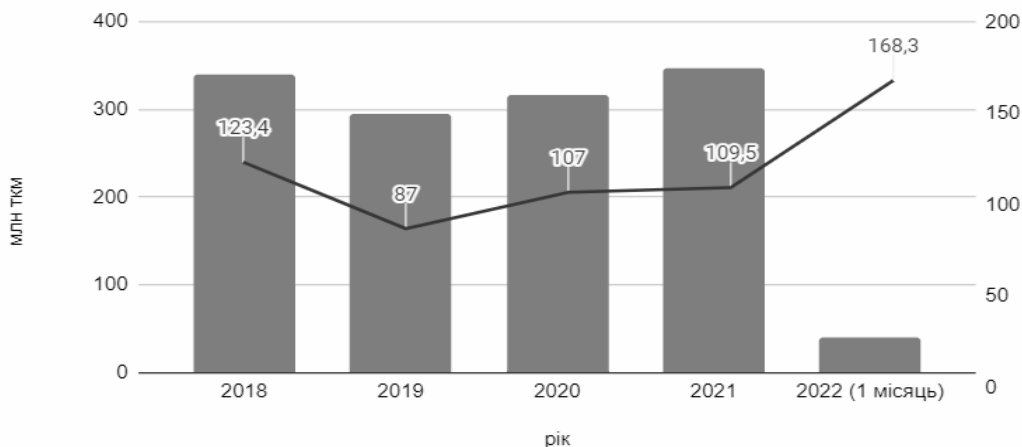


Рисунок 2.5 – Динаміка вантажних перевезень авіаційним транспортом в Україні в 2018-2022 рр., млн. ткм

Джерело: побудовано автором на основі [18]

Протягом періоду з 2018 року до 1 січня 2022 року авіаційні вантажні перевезення також характеризувалися тенденцією до зменшення, з рівня в 339,7 млн. тонно-кілометрів у 2018 році до рівня в 346,3 млн. тонно-кілометрів за 2021 рік. Важливо відзначити різке пониження цих показників у 2019-2020 роках, що було наслідком впливу пандемії на світову економіку.

Динаміка вантажних перевезень трубопровідним транспортом в Україні в 2018-2021 рр. відображена на рисунку 2.6.

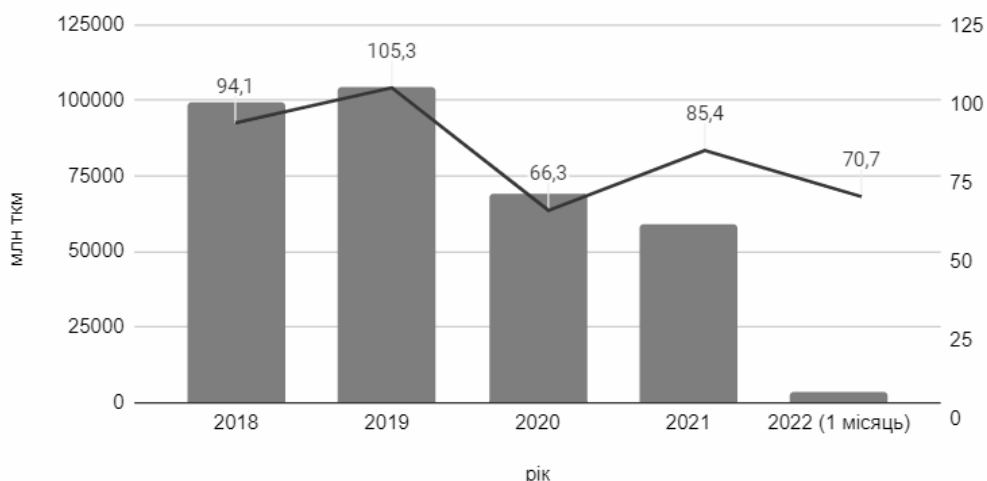
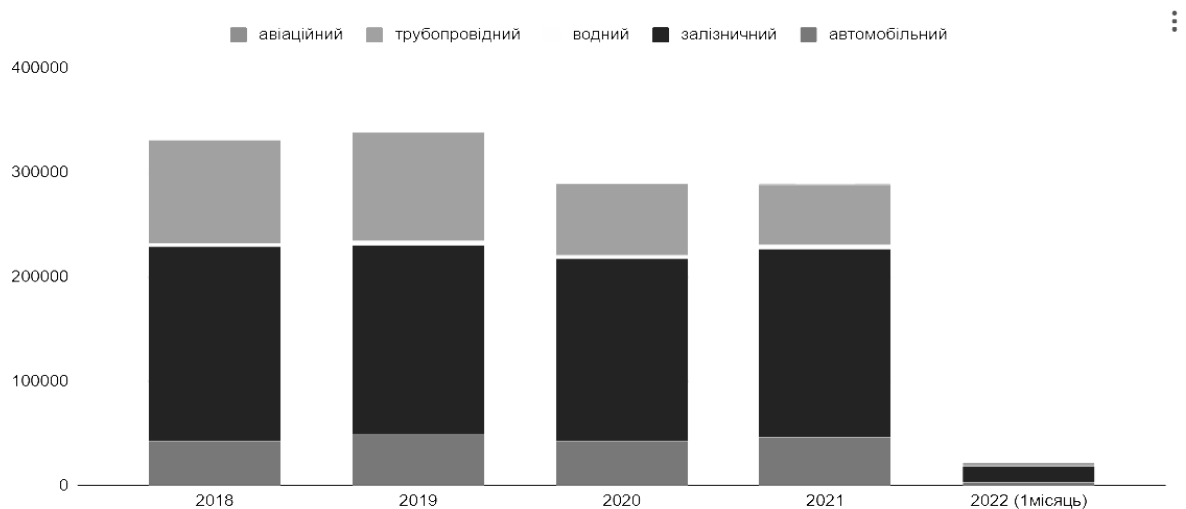


Рисунок 2.6 – Динаміка вантажних перевезень трубопровідним транспортом в Україні в 2018-2022 рр., млн. ткм

Джерело: побудовано автором на основі [18]

Обсяг вантажних перевезень трубопровідним транспортом в Україні з 2018 по 2021 роки відзначився вражаючою динамікою зменшення, з 104528 млн. тонно-кілометрів у 2019 році до 59170,5 млн. тонно-кілометрів у 2021 році, що склало -43,39%.

Структура вантажних перевезень в Україні за період з 2018 року до січня 2022 року відображена на рисунку 2.7. Протягом цього періоду залізничний транспорт у структурі вантажних перевезень зростав з 51,57% у 2018 році до 61,68% у 2021 році. У той же час частка вантажних перевезень автомобільним транспортом зменшилася з 19,94% у 2018 році до 15,91% у 2021 році.



	2018	2019	2020	2021	2022 (1місяць)
залізничний	186344,1	181844,7	175587,1	180361	15854,7
автомобільний	42569,5	48906,3	42016,9	46808,1	3060,1
водний	3363	3387,8	2877,3	2949,5	146,4
трубопровідний	99239,9	104528,1	69281,8	59170,5	3553,2
авіаційний	339,7	295,6	316,2	346,3	39,9

Рисунок 2.7 – Динаміка вантажних перевезень в Україні в 2018 - 1 місяців 2022 рр.

Джерело: побудовано автором на основі [23]

Підсумовуючи проаналізовані статистичні дані щодо вантажних перевезень різними видами транспорту можна сказати, що протягом періоду з 2018 року до 1 січня 2022 року в Україні відбулися значні зміни в сфері

вантажних перевезень різними видами транспорту. Протягом зазначеного періоду спостерігалася значна динаміка в обсягах вантажних перевезень різними видами транспорту в Україні. Зокрема, різке зменшення обсягів трубопровідних перевезень на 43,39% з 2019 до 2021 року відображає складний економічний контекст або можливі реформи у цій галузі. Це може бути пов'язано зі змінами у структурі промисловості, зокрема у сфері енергетики чи хімічної промисловості, які використовують трубопровідний транспорт для перевезень сировини чи готової продукції.

Збільшення частки залізничних перевезень у загальній структурі (з 51,57% у 2018 році до 61,68% у 2021 році) свідчить про зростання впливу залізничного транспорту у вантажних перевезеннях. Це може бути пов'язано зі змінами відносин міжнародної торгівлі, розвитком логістичних мереж та модернізацією залізничної інфраструктури.

Спад в частці автомобільних перевезень (з 19,94% у 2018 році до 15,91% у 2021 році) може бути пояснений збільшенням конкуренції з іншими видами транспорту, зокрема залізничного, а також можливими обмеженнями на автомобільний транспорт у зв'язку зі зростанням екологічних вимог чи реформами у логістичних та транспортних системах.

Додатково, різкий спад у авіаційних перевезеннях у 2019-2020 роках, хоча й був частково відновлений у 2021 році, свідчить про значний вплив пандемії COVID-19 на глобальну торгівлю та міжнародний транспорт.

Усі ці тенденції вказують на необхідність постійного моніторингу та адаптації транспортної системи до змін у соціально-економічному середовищі та світових трендів. Оптимізація вантажних перевезень має бути підкріплена ефективними стратегіями розвитку транспортної інфраструктури, технологічними інноваціями та вдосконаленням логістичних процесів для забезпечення стійкості та ефективності вантажних перевезень у майбутньому.

Важливо зазначити, що наразі ми не можемо повністю оцінити вантажообіг України за період з 2022 по 2024 роки. Це пов'язано з тим, що на початку

повномасштабної війни уряд вжив заходів щодо обмеження доступу до відкритих статистичних даних та закриття реєстрів, що ускладнює збір і аналіз інформації про вантажні перевезення та їхню динаміку.

Ця ситуація створює значні виклики для моніторингу та аналізу транспортного сектору та вантажних перевезень в Україні. Відсутність доступу до достовірних даних ускладнює процес ухвалення стратегічних рішень та розробки ефективних політик у сфері транспорту.

З моменту, коли конфлікт закінчиться та будуть відновлені доступ до відкритих даних, буде важливо провести аналіз впливу війни на транспортний сектор та вантажні перевезення, визначити їхню динаміку та зрозуміти, як це відобразиться на економіці та соціальному розвитку країни. Такий аналіз буде важливим для розробки стратегій відновлення та розвитку транспортної інфраструктури, а також для забезпечення стійкості та ефективності вантажних перевезень в майбутньому.

В умовах воєнного конфлікту доставка товарів по Україні піддається серйозному впливу з ряду причин. По-перше, інфраструктура транспортних мереж стає більш вразливою через можливість зруйнування або блокування доріг, залізниць та інших транспортних шляхів у зоні конфлікту. Погодні умови, що загострюються в цей період, також можуть призводити до складнощів у проведенні доставок через природні катастрофи або відсутність інфраструктури. Крім того, регулююча політика може стати більш суворою в умовах військового стану, що може включати зміни в податковій та митній політиці з метою забезпечення національної безпеки. Технологічні засоби також стають ключовим інструментом для відстеження маршрутів доставки та забезпечення безпеки перевезень у зоні конфлікту, а економічні та політичні чинники, пов'язані з війною, можуть значно погіршити стан економіки, знизити рівень попиту на перевезення та підвищити загальний ризик для логістичних процесів. У таких умовах розміщення складів та транспортних вузлів може потребувати перегляду для забезпечення безпеки та оптимізації логістичних ланцюгів, а

конкуренція на ринку може змінюватися через перерозподіл ринків та перевізників в умовах воєнного конфлікту. Такий контекст вимагає більшої уваги до впливу воєнного конфлікту на ефективність та безпеку доставки товарів у всій Україні [25].

У висновку можна зазначити, що митна справа в сучасній моделі реалізації фінансової політики держави відіграє ключову роль у забезпеченні фінансової стабільності та ефективного функціонування економіки. Дослідження динаміки вантажних перевезень та інших фінансових показників, таких як обсяги торгівлі, податкові надходження та інші, дозволило виявити важливі тенденції та виклики для митної системи. Зокрема, аналіз динаміки перевезень різними видами транспорту показав, що ефективна митна політика може сприяти зростанню обсягів торгівлі та збільшенню податкових надходжень. Однак необхідно також враховувати вплив зовнішніх чинників, таких як міжнародні торговельні угоди та політичні події, на фінансові потоки країни. В цілому, ефективне управління митною справою важливо для забезпечення фінансової стабільності та підтримки економічного зростання держави.

2.2 Компонентно-регіональна структура митної логістики в Україні

В основі логістичної функції митної справи лежить логістична організація митного оформлення товарів, яка об'єднує процес реалізації митних систем, пов'язаних із фактичним переміщенням зовнішньоторговельних товарів через кордон. Логістика повинна забезпечувати узгодженість матеріальних (товарних), інформаційних і фінансових потоків, забезпечувати найкращу технологію переміщення товарів через кордони для прискорення процесу, а також впроваджувати стандартні логістичні вимоги, пов'язані з митними режимами (тобто пов'язані з митницею) та учасники ЗЕД (експортери, імпортери, перевізники).

Митна логістика характеризується наступними структурами: компонентною, функціональною, регіональною.

Компонентна структура охоплює декілька митних режимів (пропуск товарів для вільного обігу; реімпорт; транзит; митний склад; магазин безмитної торгівлі; переробка на митній території; переробка під митним контролем; тимчасове ввезення (вивезення); вільна митна зона; вільний склад; переробка поза митною територією; експорт; реекспорт; знищення; відмова від товару на користь держави).

Функціональна структура митної діяльності та її забезпечення покликана охоплювати різноманітні ключові функції, у тому числі здійснення митного контролю, інших видів контролю, а також інформаційне, фінансове та матеріально-технічне забезпечення.

Регіональна структура митної логістики включає її розгляд на 6 просторових рівнях (рис. 2.8)

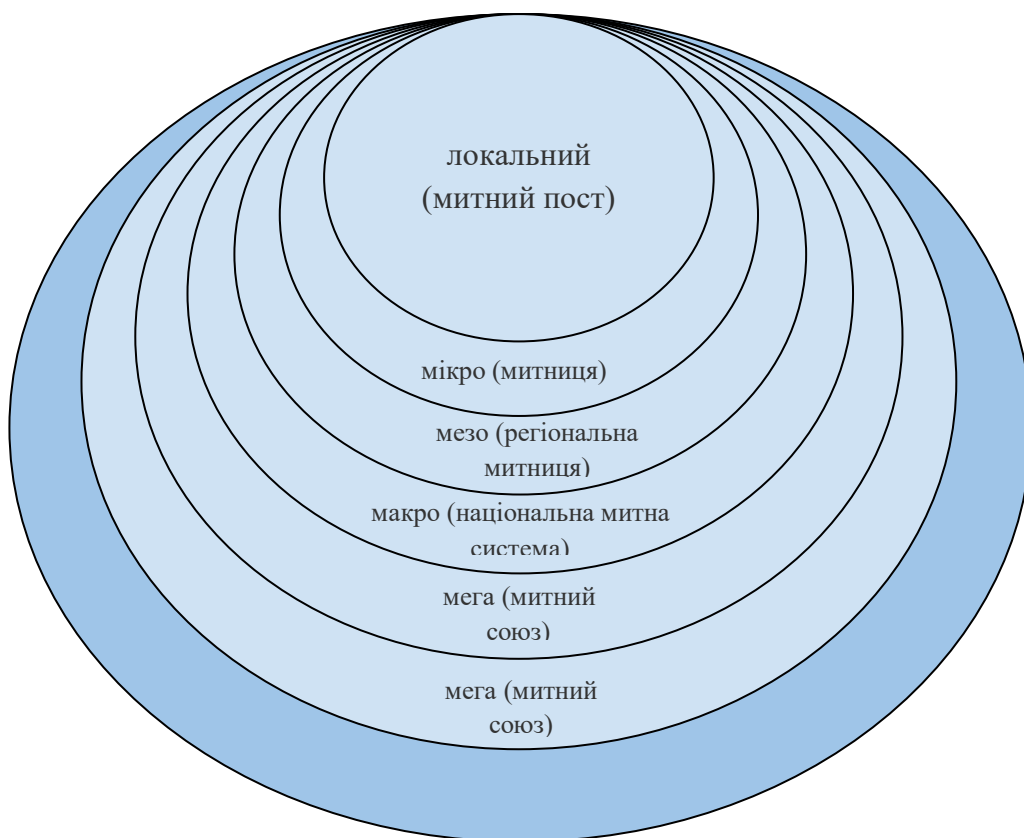


Рисунок 2.8 – Регіональна структура митної системи

Джерело: розроблено автором на основі [26]

Нині на різних регіональних рівнях помітно зростає значущість митно-логістичного аспекту зовнішньоекономічної діяльності. Зокрема, митні операції проводяться на митних постах, які можна класифікувати наступним чином, зокрема на локальному рівні [27].

Таблиця 2.2 – Класифікація митних постів

Категорія	Опис
Вантажні митні пости	Митні пости, розташовані на державних кордонах або у важливих торговельних вузлах, які спеціалізуються на оформленні та контролі вантажів, що перетинають митний кордон.
Пасажирські митні пости	Митні пости, призначені для здійснення митного контролю та оформлення пасажирів, які перетинають митний кордон, включаючи пасажирські автомобільні переходи, аеропорти та морські порти.
Митні пости внутрішнього призначення	Митні пости, розташовані всередині країни, які забезпечують контроль за переміщенням товарів між регіонами країни та здійснюють митне оформлення для внутрішнього споживання або транзиту.

Джерело: розроблено автором на основі [28]

Така класифікація дозволяє систематизувати різноманітні митні пости залежно від їхнього призначення та розташування, що сприяє ефективному функціонуванню митної системи та контролю за переміщенням товарів.

Україна межує з 7 країнами, на кордонах з якими визначено 234 пункти пропуску, з яких: міжнародних – 144, міждержавних – 36, місцевих – 55. На даний час працює 210 пунктів пропуску, у т.ч. міжнародних і міждержавних: для залізничного сполучення – 42, повітряного – 18, морського та річкового – 39, поромного – 4, автомобільного – 77. Мікрорівень митно-логістичної системи представлений митницею – базовим підрозділом системи митних органів України, яких на сьогодні налічується 50. Залежно від розташування зони діяльності митниці поділяються на зовнішні (прикордонні), внутрішні, кордони та території спеціальних митних зон. Макрорівень митно-логістичної системи — це рівень національної митної системи, який визначається як сукупність форм, засобів і методів здійснення державою нагляду за зовнішньоекономічною діяльністю. В Україні ці функції виконує Державна митна служба України (ДМСУ), до складу якої входять регіональні та прями митниці, митниці та митні пости [29]. Середнім рівнем митно-логістичної системи є рівень національних інтеграційних

угруповань, тобто митних союзів. Як приклад можна навести Європейський Союз, який створив єдину митну систему співтовариства та прийняв Митний кодекс ЄС. Інші приклади митних союзів включають НАФТА, Спільний ринок Центральної Америки, Центральноафриканський митний союз, Асоціацію держав Південно-Східної Азії (АСЕАН) та інші.

Нарешті, існує координація взаємопов'язаних сфер зовнішньої торгівлі, митниці, транспорту та логістики на мегарівні митно-логістичної системи – глобальному митному просторі. Отже, Всесвітня митна організація функціонує з 1953 року і на сьогодні налічує 137 країн-учасниць, серед яких і Україна.

Міжнародне співробітництво з митних питань тісно переплітається з глобальними проблемами розвитку світової торгівлі товарами та послугами, так, у 1950 р. була прийнята “Брюссельська митна номенклатура”, на основі якої пізніше були розроблені основні міжнародні системи класифікації товарів – Гармонізована система опису та кодування товарів (ГС – використовує СОТ), Стандартна міжнародна товарна класифікація (СМТК – використовує ООН).

Єдиний тариф України складається з 21 розділу та 97 розділів, його назва та цифрові коди уніфіковані з ГС. Глобальною багатосторонньою угодою в галузі митних тарифів є Генеральна угода з тарифів і торгівлі (ГАТТ), нині Світова організація торгівлі (СОТ), яка відіграла важливу роль у лібералізації світової митної політики шляхом укладення угод про «митне роззброєння», а саме щодо консолідації та зниження податків [30].

Так, якщо на початку 1950-х рр. середній митний тариф становив 25-30%, то нині – менше 5%. Водночас відбувається уніфікація митної політики держав світу. Вступ України до СОТ допоможе привести національну митну політику у відповідність до світової.

Тому логістична функція відіграє важливу роль в управлінні діяльністю української митниці. Зміст і характеристику функцій митної логістики розкриває новітній науково-практичний напрям – митна логістика. Характеризується наявністю регіональної, компонентної та функціональної структур. Застосування

принципів і методів митної логістики в діяльності митних органів в усіх регіонах сприятиме вирішенню завдань реформування митної служби України, поставлених на сьогодні Президентом України.

Найбільш загальну змістовну характеристику митної системи дає Митний кодекс України, більш детальні його положення містяться в спеціальних положеннях та інших нормативно-правових актах, які затверджуються Урядом України та ДМСУ. Коротко опишемо митну систему як форму організації митного оформлення товарів.

Таблиця 2.3 – Компонентна структура митної системи України

Назва режиму	Характеристика
Імпорт	Ввезення товарів на митну територію України для вільного обігу. Вимагає сплати всіх митних зборів і податків.
Реімпорт	Ввезення товарів, раніше експортованих з митної території України, без зміни їхніх характеристик. Зазвичай не обкладається митом.
Експорт	Вивезення товарів з митної території України для вільного обігу за межами країни. Вимагає виконання експортних формальностей.
Реекспорт	Вивезення товарів, раніше ввезених на митну територію України, без зміни їхніх характеристик. Не обкладається митом за певних умов.
Транзит	Переміщення товарів через митну територію України з однієї іноземної країни до іншої без випуску у вільний обіг.
Тимчасове вивезення	Вивезення товарів за межі митної території України на певний період з обов'язковим зворотним ввезенням без зміни їхніх характеристик.
Митний склад	Зберігання товарів під митним контролем без сплати митних зборів і податків на період зберігання, до вирішення подальшого митного режиму.
Спеціальна митна зона	Територія, на якій діють спеціальні митні пільги та режими, спрямовані на стимулювання економічного розвитку певного регіону або галузі.
Магазин безмитної торгівлі	Магазин, у якому товари продаються без сплати митних зборів та податків, за умови їх вивезення за межі митної території України.
Переробка товарів на митній території	Операції з переробки ввезених товарів на митній території України з подальшим вивезенням продуктів переробки за межі країни без сплати митних зборів та податків.
Переробка товарів поза митною територією	Вивезення товарів для переробки за межі митної території України з подальшим поверненням продуктів переробки без сплати митних зборів та податків за певних умов.
Руйнування або знищення	Приведення товарів у непридатний для використання стан під митним контролем без обов'язку щодо сплати митних зборів та податків, за винятком витрат на знищення.

Джерело: розроблено автором на основі [31]

Варто пам'ятати, що митний режим – це сукупність положень, що визначають статус товарів і транспортних засобів, переміщуваних через митний кордон України, для митних цілей.

Митний кодекс України містить митні режими для тринадцяти категорій товарів і транспортних засобів: 1. Імпорт. 2. Реімпорт. 3. Експорт. 4. Реекспорт. 5. Транзит. 6. Тимчасовий ввіз (вивіз). 7. Митний склад. 8. Спеціальна митна зона. 9. Магазин безмитної торгівлі. 10. Переробка на митній території. 11. Переробка за межами митної території. 12. Знищення або руйнування[30].

2.3. Оцінка ефективності митної логістики в Україні та її впливу на зовнішньоекономічну діяльність підприємств

Митна логістика є однією з фундаментальних засад функціонування економіки будь-якої країни світу та основою її інтеграції у міжнародне господарство. Саме тому стабільність діяльності суб'єктів господарювання у цій сфері набуває чималої важливості. В Україні вантажоперевезення в основному здійснюються такими видами транспорту, як: залізничний; автомобільний; водний; трубопровідний; авіаційний [32].

За даними Державної служби статистики України, у 2021 р. найбільшу частку вантажів перевезено автомобільним транспортом (71% від загальної кількості). Найменша кількість перевезень була зафіксована за авіаційним видом транспорту (менше 0,1%). Структуру обсягів перевезених вантажів за видами транспорту за 2021 р. представлено на рис. 2.9.

З рис. 2.9 можна зробити висновок, що автомобільні перевезення мають велику частку серед загальної кількості вантажоперевезень. Це свідчить про те, що добробут національної економіки значною мірою залежить від стабільності роботи в цьому секторі.

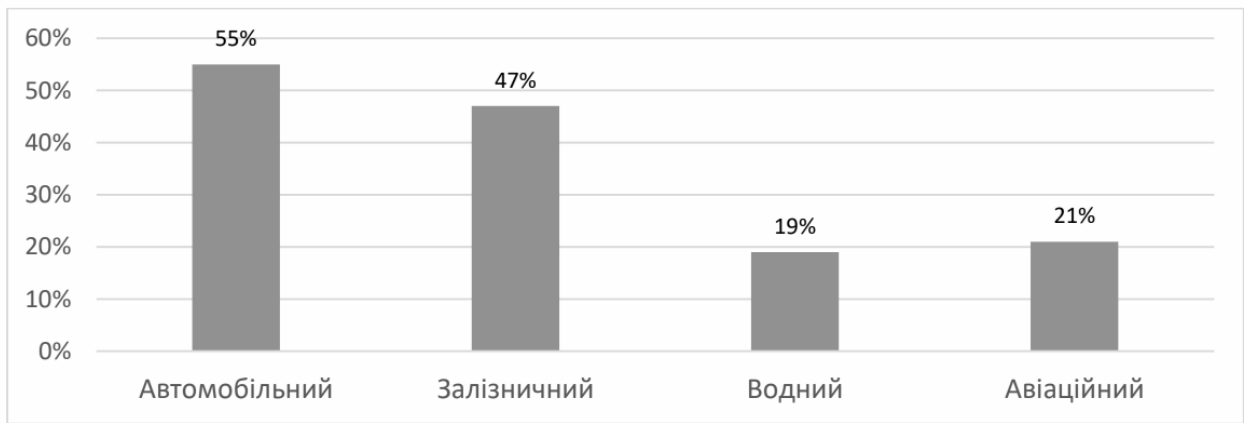


Рисунок 2.9 – Обсяги перевезених вантажів в Україні за видами транспорту за 2021 р.

Джерело: розроблено автором на основі [18]

Для того щоб зробити висновки про стан автотранспортної галузі, необхідно дослідити дані щодо обсягу перевезень вантажів автомобільним транспортом за 2008-2021 рр. (рис. 2.10).

Беручи до уваги те, що Державна служба статистики України з 2014 р. обробляє дані без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях, можна зробити висновок, що автотранспортна галузь із кожним роком усе більше розвивається та нарощує обсяги [34].

Зростання показника зумовлене зростанням комерційної діяльності країни та процесом інтеграції у світову економіку. Як показано на ричунку 2.10 Обсяг вантажів, перевезених автомобільним транспортом в Україні в 2008-2021 рр., млн. тонн. Проаналізувавши дані про міжнародні автомобільні перевезення (як зазначено вище, статистика не враховує тимчасово окуповані території АР Крим, м. Севастополь та частини тимчасово окупованих районів Донецької та Луганської областей), можна зробити висновок, що позитивні тенденції намітилися завдяки посиленню торговельного співробітництва України з іншими країнами світу.

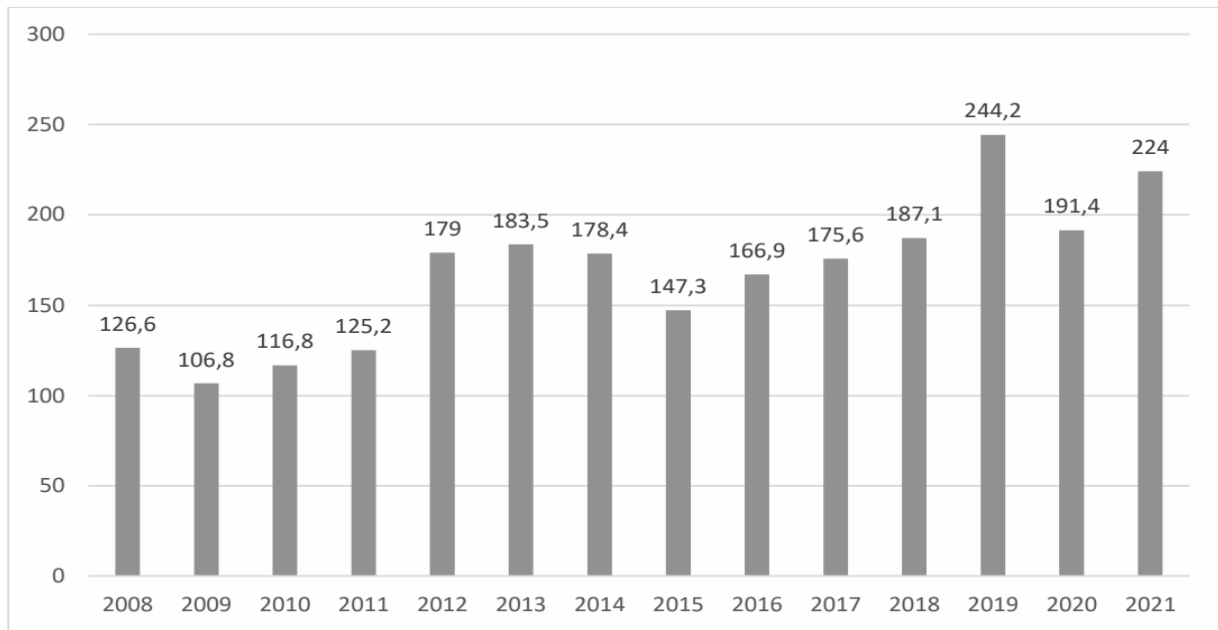


Рисунок 2.10 – Обсяг перевезених вантажів автомобільним транспортом в Україні за 2008-2021 рр., млн. т.

Джерело: розроблено автором на основі [35]

Переваги та недоліки кожного з видів транспорту наведено в табл. 2.4.

Таблиця 2.4 – Основні переваги та недоліки видів транспорту

Вид транспорту	Переваги	Недоліки
Залізничний	- Високий обсяг перевезень - Низька вартість перевезення на довгі дистанції - Можливість перевезення великих об'ємів вантажів	- Обмежена гнучкість та доступність - Потребує інфраструктури для завантаження та розвантаження
Автомобільний	- Гнучкість та доступність - Можливість доставки вантажів до віддалених місць - Швидкий транзит	- Обмежена потужність - Залежність від дорожніх умов та транспортних заторів
Водний	- Високий обсяг перевезень - Низька вартість на великі відстані - Можливість перевезення великих об'ємів та важких вантажів	- Повільна доставка - Обмежена доступність до внутрішніх районів
Трубопровідний	- Високий рівень безпеки перевезень - - Постійний потік товарів - Мінімальні витрати на експлуатацію	- Обмежена гнучкість маршрутів - Великі витрати на будівництво та обслуговування
Авіаційний	- Швидка доставка вантажів - Глобальне покриття маршрутів - Можливість перевезення швидко зіпсованих товарів	- Високі витрати на перевезення - Обмежена потужність та об'єм перевезень

Джерело: розроблено автором на основі [33]

Для більшого уявлення про активність автотранспортної галузі України доцільно порівняти обсяги перевезень вантажів автомобільним транспортом з європейськими країнами (табл. 2.5).

Таблиця 2.5 – Перевезення автомобільним транспортом за видами вантажів у 2021 році в Україні (тис./т)

Види вантажів	Обсяг перевезень (тис. тонн)	Відсоток від загального обсягу (%)
Будівельні матеріали	45,327	25.2
Продовольчі товари	30,582	17.0
Паливо та мастильні матеріали	20,486	11.4
Промислові товари	25,762	14.3
Хімічна продукція	15,294	8.5
Сільськогосподарська продукція	35,671	19.8
Інші вантажі	10,582	5.9
Металопродукція	12,489	6.9
Лісоматеріали	8,376	4.6
Товари народного споживання	13,452	7.5
Папір та картон	7,329	4.1
Машини та обладнання	9,284	5.2
Електроніка	6,897	3.8
Меблі	7,821	4.4
Медичні вироби	5,462	3.0
Текстиль	6,138	3.4
Одяг та взуття	4,827	2.7
Пластикові та гумові вироби	5,673	3.2
Вироби зі скла та кераміки	3,956	2.2
Вугільна продукція	18,472	10.3
Добрива	9,847	5.5
Фармацевтична продукція	4,293	2.4
Ковбасні вироби	5,671	3.2
Молочні продукти	4,238	2.4
Хлібобулочні вироби	3,672	2.0
Фрукти та овочі	7,123	4.0
Алкогольні напої	5,489	3.1
Напої безалкогольні	4,398	2.4
Риба та морепродукти	3,682	2.0
Цемент та гіпс	8,273	4.6
Загальний обсяг	179,693	100

Джерело: розроблено автором на основі [18, 27-31]

На основі даних з таблиці, що описує перевезення автомобільним транспортом у 2021 році в Україні, можна зробити висновки про рентабельність різних сегментів

транспортної галузі. Обсяги перевезень різних видів вантажів дають уявлення про попит на транспортні послуги у різних секторах економіки, а також про можливі витрати та доходи транспортних підприємств.

Рентабельність економічної діяльності підприємств транспортної галузі залежить від багатьох факторів, включаючи види вантажів, що перевозяться, обсяги перевезень, технічний стан транспорту та зовнішні економічні умови. За даними таблиці, можна зробити висновок, що найбільш рентабельними є перевезення продовольчих товарів, сільськогосподарської продукції та хімічної продукції через стабільний попит і можливість надання додаткових послуг. Перевезення будівельних матеріалів також є прибутковими завдяки високим обсягам, але потребують значних витрат на обслуговування транспорту. Загалом, рентабельність у транспортній галузі забезпечується завдяки високому попиту на транспортні послуги, ефективному управлінню ресурсами та адаптації до змін ринку.

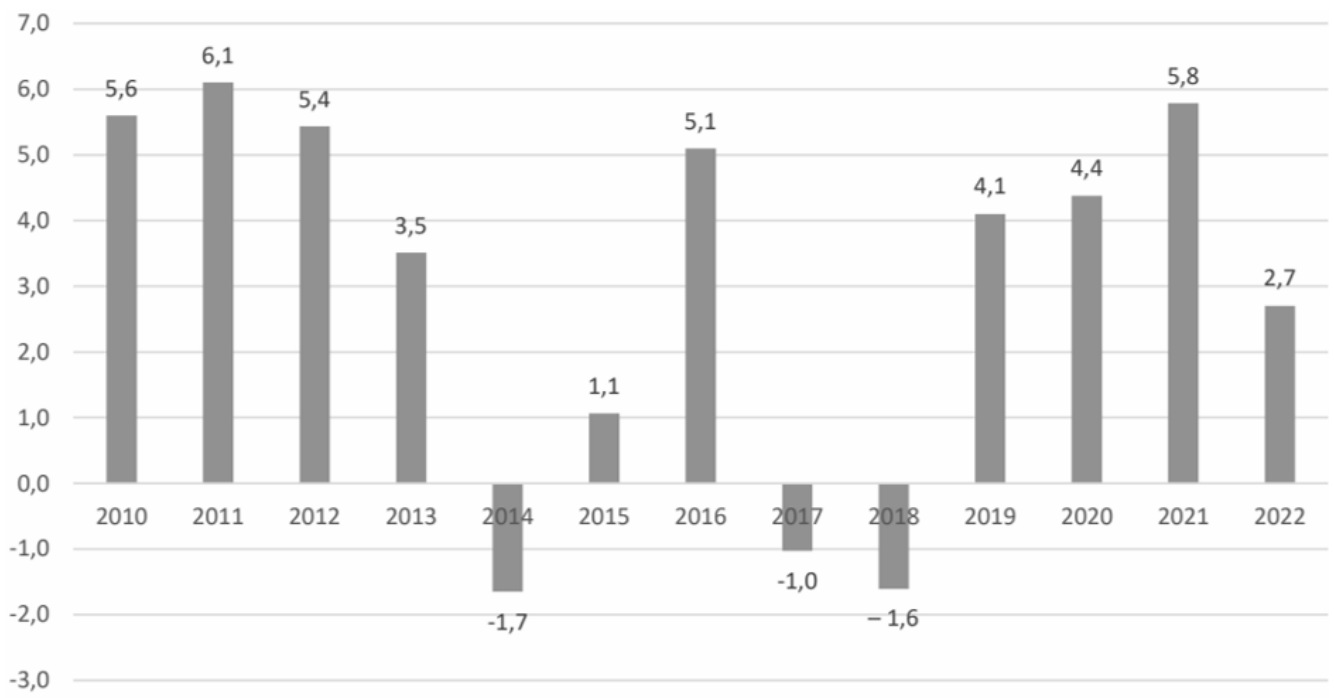


Рисунок 2.11 – Рентабельність операційної діяльності підприємств за видом економічної діяльності в Україні

Джерело: розроблено автором на основі [36]

Для покращення функціонування автотранспортних підприємств важливо інвестувати в модернізацію транспортної інфраструктури. Це включає будівництво та реконструкцію доріг, мостів та тунелів, що забезпечить безпечніший і ефективніший рух транспортних засобів. Якісні дороги зменшують витрати на ремонт транспортних засобів і сприяють зменшенню аварійності. Крім того, вдосконалення дорожньої інфраструктури сприятиме зниженню транспортних витрат, що в свою чергу зменшить собівартість послуг автотранспортних підприємств. Автоматизація та цифровізація процесів можуть значно підвищити ефективність транспортних підприємств. Використання систем управління транспортом (TMS) дозволяє оптимізувати маршрути, зменшити витрати на паливо та підвищити точність доставки вантажів. Впровадження GPS-моніторингу сприяє кращому контролю за рухом транспортних засобів і підвищує безпеку. Крім того, цифровізація документообігу спрощує процеси управління та зменшує кількість паперової роботи, що дозволяє зекономити час та ресурси. Державна підтримка може бути ключовим фактором у вирішенні багатьох проблем автотранспортних підприємств. Програми субсидій та пільгового кредитування сприятимуть оновленню парку транспортних засобів, що допоможе знизити витрати на експлуатацію та зменшити шкідливі викиди в атмосферу. Держава також може підтримувати проекти, спрямовані на розвиток інфраструктури, зокрема будівництво та модернізацію логістичних центрів і транспортних коридорів. Крім того, важливо створити сприятливе законодавче середовище, яке стимулюватиме інвестиції у транспортну галузь.

Забезпечення належних умов праці для працівників транспортних підприємств сприятиме зниженню плинності кадрів та підвищенню мотивації. Важливо забезпечити водіїв комфортними умовами праці, відповідною оплатою та соціальними гарантіями. Розробка програм страхування та медичного обслуговування допоможе знизити ризики, пов'язані з професійними

захворюваннями та нещасними випадками. Крім того, створення умов для відпочинку та відновлення після робочих змін сприятиме підвищенню продуктивності та безпеки на дорогах.

Інтеграція транспортних підприємств у сучасні логістичні системи може значно підвищити ефективність перевезень. Будівництво нових логістичних центрів, складів та хабів дозволить оптимізувати процеси зберігання та розподілу товарів. Інвестиції в розвиток мультимодальних транспортних коридорів сприятимуть більш ефективному поєднанню різних видів транспорту, таких як автомобільний, залізничний та морський, що дозволить зменшити транспортні витрати та підвищити швидкість доставки вантажів. Розвиток логістичної інфраструктури також сприятиме інтеграції України у світові торгові мережі, що відкриє нові можливості для експорту та імпорту товарів.

Ефективне регулювання транспортної галузі є ключовим фактором її розвитку. Важливо забезпечити прозорість і ефективність процедур ліцензування та контролю за діяльністю транспортних підприємств. Створення єдиного інформаційного порталу дозволить спростити процеси взаємодії між бізнесом та державою, забезпечивши доступ до необхідної інформації та послуг у режимі онлайн. Крім того, необхідно посилити контроль за дотриманням правил безпеки та технічного стану транспортних засобів, що сприятиме зниженню аварійності та підвищенню надійності транспортних послуг.

Здійснення цих заходів потребує комплексного підходу та тісної співпраці між державою, бізнесом та міжнародними партнерами. Інвестиції у транспортну галузь є важливим кроком для забезпечення сталого розвитку економіки, підвищення якості життя населення та зміцнення конкурентних позицій України на світовому ринку.

РОЗДІЛ 3

НАПРЯМИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ МИТНОЇ ЛОГІСТИКИ В УКРАЇНІ

3.1. Євроінтеграційні координати розвитку митної логістики в Україні.

Євроінтеграція є важливим напрямком розвитку України, і митна логістика займає ключове місце в цьому процесі. Після підписання Угоди про асоціацію з Європейським Союзом у 2014 році, Україна активно працює над адаптацією свого законодавства і практик до європейських стандартів. Митна логістика є невід'ємною частиною цих реформ, оскільки вона забезпечує ефективний рух товарів через кордон і сприяє розвитку зовнішньої торгівлі. Основною метою реформ у митній логістиці є створення прозорої та ефективної системи митного контролю, що відповідає стандартам ЄС. Для цього Україна впроваджує сучасні інформаційні технології, що дозволяють автоматизувати процеси обробки вантажів, зменшити час митного оформлення та мінімізувати людський фактор, що є одним із основних джерел корупційних ризиків.

Зокрема, Україна впровадила систему "єдиного вікна" для митного оформлення, яка дозволяє значно спростити процедури та скоротити час обробки документів. Ця система забезпечує інтеграцію даних між різними державними органами, що дозволяє уникнути дублювання документів та перевірок.

Крім того, Україна активно працює над модернізацією митної інфраструктури. Удосконалюються митні пункти пропуску, зокрема, встановлюються сучасні сканери для швидкої перевірки вантажів, що дозволяє зменшити час перебування товарів на кордоні. Також проводиться робота з удосконалення митних складів та логістичних центрів, що сприяє швидшому і ефективнішому обробленню товарів. Важливим аспектом є також співпраця з

митними службами країн ЄС. Це дозволяє здійснювати спільний контроль на кордоні, що значно спрощує процедури для бізнесу і зменшує час на митне оформлення. Така співпраця також сприяє боротьбі з контрабандою та іншими порушеннями митного законодавства. Проте, незважаючи на значний прогрес, Україна стикається з рядом викликів у сфері митної логістики. Це включає як технічні проблеми, так і необхідність подальшого вдосконалення законодавчої бази та боротьби з корупцією. Одним з ключових завдань залишається підвищення професійного рівня працівників митної служби та забезпечення їх належними умовами праці.

Євроінтеграційні процеси у сфері митної логістики в Україні супроводжуються конкретними досягненнями, які можна представити за допомогою статистичних даних та цифр. Зокрема варто виділити наступні дані:

1. За даними Державної служби статистики України, обсяг зовнішньої торгівлі товарами у 2023 році становив приблизно \$130 мільярдів. З них експорт склав \$68 мільярдів, а імпорту – \$62 мільярди. Це свідчить про значний рівень торгівлі, який вимагає ефективної митної логістики.

2. Запровадження системи "єдиного вікна" дозволило значно скоротити час митного оформлення. Середній час митного оформлення імпортованих вантажів скоротився до 1,5 години, тоді як раніше цей процес міг займати до 24 годин. Крім того, кількість митних декларацій, оброблених через "єдине вікно", становить понад 90% від загальної кількості декларацій.

3. В результаті впровадження електронних систем контролю та моніторингу, вдалося значно знизити рівень корупції на митниці. За даними Національного антикорупційного бюро України (НАБУ), кількість корупційних правопорушень у сфері митної служби зменшилася на 30% у порівнянні з 2019 роком.

4. Україна активно інвестує в модернізацію митної інфраструктури. Зокрема, у 2023 році було виділено понад \$100 мільйонів на модернізацію митних пунктів пропуску та придбання сучасного обладнання. Це включає встановлення

нових сканерів для вантажів, що дозволяє зменшити час на перевірку товарів на 20-30%.

5. Співпраця з митними службами країн ЄС дозволила впровадити спільний контроль на кордоні з Польщею та Угорщиною. Це сприяє скороченню черг на кордоні та підвищенню ефективності митного контролю. Наприклад, на пункті пропуску "Ягодин" час проходження вантажів зменшився на 25%.

6. Модернізація митної логістики також сприяє створенню нових робочих місць. У 2023 році у сфері митної служби було створено понад 2,000 нових робочих місць, що сприяє зниженню рівня безробіття та підвищенню професійного рівня працівників.

7. Завдяки покращенню митної логістики, обсяги транзитних перевезень через Україну зросли на 15% у 2023 році у порівнянні з попереднім роком. Це свідчить про зростаючу роль України як транзитної країни між Європою та Азією.

Загалом, євроінтеграційні процеси у сфері митної логістики в Україні супроводжуються конкретними досягненнями та позитивними змінами. Впровадження сучасних технологій, автоматизація процесів, боротьба з корупцією та інвестиції в інфраструктуру сприяють підвищенню ефективності митної логістики, що позитивно впливає на економічний розвиток країни та інтеграцію з ЄС.

Проблеми митної логістики в Україні, які можна взяти за основу для подальшого реформування, є численними. Однією з основних проблем залишається високий рівень корупції, який негативно впливає на ефективність роботи митних органів та створює додаткові бар'єри для бізнесу. Незважаючи на прогрес у боротьбі з корупцією, проблема залишається актуальною, особливо в контексті ручного втручання в процеси митного оформлення та контроль. Іншою суттєвою проблемою є недостатня технічна оснащеність митних пунктів пропуску. Багато з них не відповідають сучасним стандартам, що призводить до затримок у перевірці вантажів і створює черги на кордоні. Недостатність сучасного

обладнання, такого як сканери для вантажів та системи автоматичного контролю, ускладнює швидко та ефективно обробку товарів.

Відсутність належної координації та співпраці між різними державними органами, залученими до процесу митного контролю, також створює додаткові труднощі. Часто дублювання функцій та недостатня інтеграція інформаційних систем призводять до затримок та неефективності в роботі митних служб. Це особливо актуально в умовах впровадження системи "єдиного вікна", яка потребує безперебійної роботи всіх учасників процесу.

Кадрові проблеми також суттєво впливають на роботу митниці. Низький рівень оплати праці та недостатнє професійне навчання працівників митної служби призводять до браку кваліфікованих кадрів. Це не тільки знижує загальну ефективність роботи митних органів, але й підвищує ризик корупційних дій.

Додатковою проблемою є складність та непрозорість митних процедур. Велика кількість документів, що вимагаються для митного оформлення, та часті зміни в законодавстві створюють додаткові труднощі для бізнесу. Це призводить до збільшення часу та витрат на митне оформлення, що негативно впливає на конкурентоспроможність українських підприємств.

В умовах зростаючих обсягів зовнішньої торгівлі, проблема недостатньої пропускної спроможності митних пунктів стає все більш актуальною. Наявність черг та затримок на кордоні не тільки створює незручності для бізнесу, але й впливає на загальну репутацію України як торговельного партнера.

Для вирішення цих проблем необхідно продовжити впровадження системних реформ у митній логістиці. Це включає подальшу автоматизацію процесів, модернізацію митної інфраструктури, покращення координації між державними органами та підвищення кваліфікації працівників митної служби. Лише комплексний підхід до реформування митної системи дозволить досягти значних покращень та забезпечити ефективну інтеграцію України до європейського економічного простору. Відповідно до виявленої проблематики, представимо

ключові пріоритети в реформуванні митної системи України та способи їх вирішення (див.табл.3.1)

Таблиця 3.1 – Пріоритети щодо реформування української митниці

Проблема	Способи вирішення
Високий рівень корупції	- Впровадження електронних систем контролю та моніторингу
	- Автоматизація процесів митного оформлення
	- Підвищення прозорості процедур
Недостатня технічна оснащеність митних пунктів пропуску	- Інвестування у сучасне обладнання (сканери, системи автоматичного контролю)
	- Модернізація митних пунктів пропуску
Відсутність координації між державними органами	- Впровадження системи "єдиного вікна"
	- Покращення інтеграції інформаційних систем
Кадрові проблеми	- Підвищення рівня оплати праці
	- Проведення регулярного професійного навчання та підвищення кваліфікації працівників
Складність та непрозорість митних процедур	- Спрощення та стандартизація митних процедур
	- Зменшення кількості необхідних документів
	- Створення чітких та стабільних правил і регламентів
Недостатня пропускна спроможність митних пунктів	- Розширення та модернізація інфраструктури митних пунктів
	- Встановлення сучасного обладнання для швидкої перевірки вантажів
Часті зміни в законодавстві	- Введення стабільного та передбачуваного законодавства
	- Регулярне інформування та навчання бізнесу щодо змін у митних правилах

Джерело: розроблено автором на основі [6]

Ця таблиця ілюструє основні проблеми митної логістики в Україні та можливі способи їх вирішення, що можуть сприяти ефективнішій інтеграції України до європейського економічного простору.

Важливо також не забувати про нововведення які вносить Європейський союз для вдосконалення власної митної системи. Так, в листопаді 2023 року був опублікований пакет Greening Freight Package Він спрямований на «внесення поправок до директиви Eurovignette щодо стягнення дорожніх зборів з великовантажних транспортних засобів. Тобто правила щодо вартості автомобільних перевезень змінилися, що зробило їх дорожчими і менш конкурентоспроможними порівняно із залізничними.

Також важливим документом, що визначає реформування митниці в умовах євроінтеграції виступає Паризька декларація (див.табл 3.2.)

Таблиця 3.2 – Вимоги, яким повинна підпорядковуватися митна система кожної країни згідно Паризької декларації

№	Найменування заходу
1	підтримувати постійний баланс між сприянням законній торгівлі та забезпеченням безпеки країни, безпеки громадян і території Європейського співтовариства;
2	сприяти, для реалізації цієї мети, подальшому розвитку конструктивного діалогу з приватним сектором та відповідними організаціями;
3	посилити нагляд за рухом товарів у зв'язку зі зростаючими ризиками і розвивати здатність швидко реагувати на кризу;
4	захищати фінансові інтереси Європейського співтовариства і державчленів;
5	підвищувати ефективність діяльності митних служб, громадян та економіки.
Митні органи кожної держави, зобов'язанні:	
1	підвищувати конкурентоспроможність національної економіки шляхом сприяння законній торгівлі, зокрема, шляхом розвитку ефективних та відповідних документів;
2	розширювати і проводити модернізацію засобів і методів контролю, для того, щоб митний орган працював як єдине ціле;
3	забезпечити еквівалентні результати по реалізації спільних стандартів для того, щоб уникнути перекручень у системі міжнародної торгівлі;
4	провести всеосяжний обмін інформацією в цілях забезпечення ефективного аналізу та управління ризиками.

Джерело: розроблено автором на основі [37]

Тому для посилення Євроінтеграції Україна варто опиратись на покращення власних логістичних шляхів поставок, розглянути альтернативні методи перевезення (як, наприклад, контейнерні перевезення) та поступово переходити на європейські стандарти і законодавчі норм.

3.2. Розвиток логістичної інфраструктури в Україні в контексті підвищення ролі митної логістики

Розвиток логістичної інфраструктури в Україні є одним із ключових аспектів економічного зростання та інтеграції країни до європейського та світового ринків. У контексті підвищення ролі митної логістики цей розвиток має особливе значення, оскільки ефективна логістична система є запорукою швидкого та безперервного руху товарів через кордон. Логістична інфраструктура включає в себе транспортні мережі (автомобільні, залізничні, морські та авіаційні), митні пункти пропуску, склади, логістичні центри та інформаційні системи, що забезпечують управління логістичними процесами. Усі ці елементи взаємопов'язані та впливають на загальну ефективність логістичних операцій.

Україна активно працює над модернізацією своєї транспортної інфраструктури. У 2023 році уряд виділив понад \$1,5 мільярда на розвиток транспортних коридорів, що з'єднують Україну з Європою та Азією. Особливу увагу приділено оновленню автомобільних доріг, модернізації залізничних мереж та розширенню портової інфраструктури. Наприклад, реконструкція автомагістралей М-05 Київ-Одеса та М-06 Київ-Чоп сприятиме підвищенню швидкості та безпеки транспортних перевезень. Створення сучасних логістичних хабів є ще одним важливим напрямком розвитку логістичної інфраструктури. В Україні активно розвиваються логістичні парки, які пропонують повний спектр послуг з обробки, зберігання та дистрибуції товарів. Вони обладнані сучасними системами управління складськими операціями, що дозволяє швидко та ефективно обробляти великі обсяги вантажів. Логістичні хаби, такі як "Розетта" у Києві та "Девелопмент Індустріал Парк" у Львові, стають важливими елементами логістичної мережі країни.

Модернізація митних пунктів пропуску є критичним аспектом підвищення ефективності митної логістики. Уряд України виділив понад \$100 мільйонів на

модернізацію прикордонних пунктів, включаючи встановлення сучасних сканерів для вантажів, автоматичних систем контролю та інтелектуальних транспортних систем. Це дозволяє значно скоротити час перевірки товарів та зменшити черги на кордоні. Використання інформаційних технологій є важливим чинником у підвищенні ефективності митної логістики. Впровадження електронних систем митного оформлення, таких як "єдине вікно", дозволяє автоматизувати багато процесів, зменшити кількість необхідних документів та скоротити час на оформлення вантажів. Зокрема, система "єдиного вікна" вже дозволила скоротити час митного оформлення до 1,5 години.

Україна активно співпрацює з міжнародними партнерами для підвищення ефективності своєї логістичної інфраструктури. Спільні проекти з ЄС, такими як програма TEN-T (Транс'європейська транспортна мережа), допомагають інтегрувати українську транспортну систему до європейської. Це включає розвиток міжнародних транспортних коридорів, що проходять через Україну, та модернізацію митних пунктів на кордоні з країнами ЄС.

Незважаючи на значний прогрес, розвиток логістичної інфраструктури в Україні стикається з рядом викликів. Це включає недостатність фінансування, бюрократичні перепони, необхідність подальшої гармонізації законодавства з європейськими стандартами та боротьбу з корупцією. Проте, завдяки міжнародній підтримці та внутрішнім реформам, Україна має значні перспективи для подальшого розвитку. Розвиток логістичної інфраструктури є ключовим фактором для підвищення ролі митної логістики в Україні. Інвестиції в транспортну мережу, модернізація митних пунктів, створення сучасних логістичних хабів та впровадження інформаційних технологій сприяють покращенню ефективності логістичних операцій. Це, у свою чергу, сприяє інтеграції України до європейського та світового ринків, підвищує конкурентоспроможність українських підприємств та сприяє економічному зростанню країни.

Щоб розкрити слабкі сторони які впливають на розвиток системи української логістики необхідно усвідомлювати всі фактори, що можуть

впливати на її стан (таблиця 3.3):

Таблиця 3.3 – Фактори впливу на розвиток логістичної системи України

Фактори	Опис
Інфраструктура та транспорт	Розвиток та модернізація транспортної мережі, включаючи дороги, залізницю, порти та аеропорти.
Логістичні послуги та технології	Вдосконалення послуг логістики, впровадження сучасних технологій у сфері управління ланцюгом поставок.
Митна та регуляторна політика	Ефективне функціонування митної системи, сприяння у зменшенні бюрократичних перешкод для бізнесу.
Економічна стабільність	Стабільність економічної ситуації в країні, низький рівень інфляції та політична стабільність.
Управління ланцюгом поставок	Ефективне управління всіма етапами ланцюга поставок, від постачальника до кінцевого споживача.

Джерело: розроблено автором на основі [23-26]

Ці фактори взаємодіють між собою та сприяють розвитку логістичної системи України, покращенню умов для бізнесу та залученню іноземних інвестицій.

Після повномасштабної війни Україна зіткнулася з численними проблемами в митній та логістичній системі, що значно вплинули на ефективність економічної діяльності та зовнішньої торгівлі. Ось ключові проблеми, з якими зіштовхнулася митна та логістична система:

1. Руйнування інфраструктури. Військові дії призвели до значних руйнувань транспортної та логістичної інфраструктури, включаючи дороги, мости, залізниці та морські порти. Це серйозно ускладнило транспортні маршрути, знизило пропускну спроможність і збільшило час доставки товарів. Відновлення цієї інфраструктури потребує значних фінансових ресурсів та часу.

2. Зростання витрат на логістику. В умовах війни витрати на логістику значно зросли через підвищення цін на паливо, ризики безпеки та необхідність обходу небезпечних зон. Це вплинуло на підвищення собівартості товарів і зниження їх конкурентоспроможності на міжнародних ринках.

3. Порушення торгових маршрутів. Блокування традиційних торгових маршрутів, особливо через морські порти, змусило українських експортерів та імпортерів шукати альтернативні шляхи. Це створило додаткові труднощі та

витрати для бізнесу, оскільки нові маршрути можуть бути довгими і менш ефективними.

4. Проблеми з безпекою. Військові дії створюють постійну загрозу безпеці транспортних засобів і вантажів. Це підвищує ризики втрат та пошкоджень товарів, що, в свою чергу, впливає на страхові витрати та загальну вартість логістичних операцій.

5. Нестача кадрових ресурсів. Через мобілізацію та евакуацію населення з зон конфлікту, багато компаній стикнулися з браком кваліфікованих кадрів у сфері логістики та митного контролю. Це ускладнює оперативне управління логістичними процесами та митним оформленням вантажів.

6. Недостатня інтеграція інформаційних систем. В умовах підвищеної потреби у швидкому та ефективному обміні інформацією між різними державними органами, відсутність належної інтеграції інформаційних систем залишається суттєвою проблемою. Це ускладнює обмін даними та затримує процеси митного оформлення.

7. Економічні труднощі. Загальні економічні труднощі, включаючи падіння ВВП, інфляцію та зниження купівельної спроможності населення, також негативно впливають на логістичну та митну систему. Це знижує обсяги торгівлі та потребує адаптації бізнес-процесів до нових умов.

Загалом, митна та логістична система України стикається з численними викликами після повномасштабної війни, які потребують комплексного підходу до їх вирішення. Відновлення та модернізація інфраструктури, оптимізація логістичних маршрутів, підвищення безпеки, зменшення бюрократичних бар'єрів та інтеграція інформаційних систем є ключовими напрямками для подолання цих проблем. Додатково, важливою залишається підтримка кваліфікованих кадрів та створення умов для їх ефективної роботи в умовах постконфліктного відновлення.

Основними факторами, які вплинули на зміну логістичних послуг в Україні у частині «Клієнти» стали (рисунок 3.1):



Рисунок 3.1 – Основні фактори які вплинули на зміну логістичних послуг в Україні у частині «Клієнти»

Джерело: розроблено автором на основі [38]

Логістичним компаніям важливо усвідомлювати ці ризики, щоб знайти можливості задовольнити потреби клієнтів і, таким чином, змінити ділову діяльність на отримання прибутку та соціальну діяльність на допомогу клієнтам.

Наприклад, масштабна міграція населення за кордон призвела до необхідності розширення міжнародної транспортної системи осіб Україна-ЄС, ЄС-Україна, Україна-Світ, Світ-Україна.

У першу чергу це орієнтація на громадян України, які виїхали і не мають стабільного місця проживання. Тобто найзручнішим способом для них буде співпраця з логістичною компанією не доставкою кур'єром, а через приймально-відвантажувальний пункт, або у відділенні зі складом. При цьому варто пам'ятати, що психологічний стан людей впливає на лояльність клієнтів до бізнесу. Тому різноманітні форми підтримки та допомоги, висока якість, найкращий сервіс, щире спілкування та клієнтоорієнтованість є основою для стабільної роботи підприємств зараз і в майбутньому.

В період війни багато великих мережевих компаній заявили про звільнення значної частини працівників через наслідки війни. На загальнодержавному рівні зміни до трудового законодавства спрямовані на те, щоб врахувати реалії воєнного стану та забезпечити захист прав працівників, з

одного боку, а з іншого – досвідчених працівників, якість команди та збереження бізнесу [35].

Механізм відшкодування збитків державі, швидше за все, буде остаточно розроблений після перемоги, але вже зараз необхідно ретельно підготувати компенсаційну документацію на реконструкцію та ремонт і інвестувати основні кошти власними силами.

Для подолання проблеми руйнування інфраструктури необхідно розробити комплексну стратегію відновлення транспортної та логістичної інфраструктури. Перш за все, уряд повинен провести оцінку збитків та пріоритезувати відновлювальні роботи на критичних транспортних вузлах. Інвестиції в інфраструктуру можуть бути залучені через міжнародні фінансові організації, такі як Світовий банк, Європейський банк реконструкції та розвитку, а також за рахунок грантів і допомоги від країн-партнерів. Важливим кроком є створення прозорих механізмів використання цих коштів, щоб уникнути корупції та забезпечити ефективність витрат.

Інноваційні технології можуть зіграти ключову роль у відновленні інфраструктури. Використання сучасних матеріалів і технологій будівництва дозволить підвищити стійкість і довговічність нових об'єктів. Уряду також варто розглянути можливість залучення приватних інвесторів через публічно-приватне партнерство для фінансування та управління інфраструктурними проектами.

Для забезпечення безпеки під час відновлювальних робіт необхідно впроваджувати сучасні системи моніторингу та управління ризиками. Це включає використання дронів для інспекції будівельних майданчиків, а також систем раннього попередження про можливі загрози. Важливим аспектом є також підготовка та перепідготовка кадрів у сфері будівництва та логістики, що дозволить забезпечити високий рівень професіоналізму та якості робіт. Для ефективного подолання наслідків війни в українській інфраструктурі варто виділити основні та найважливіші її фактори (рисунок 3.2):

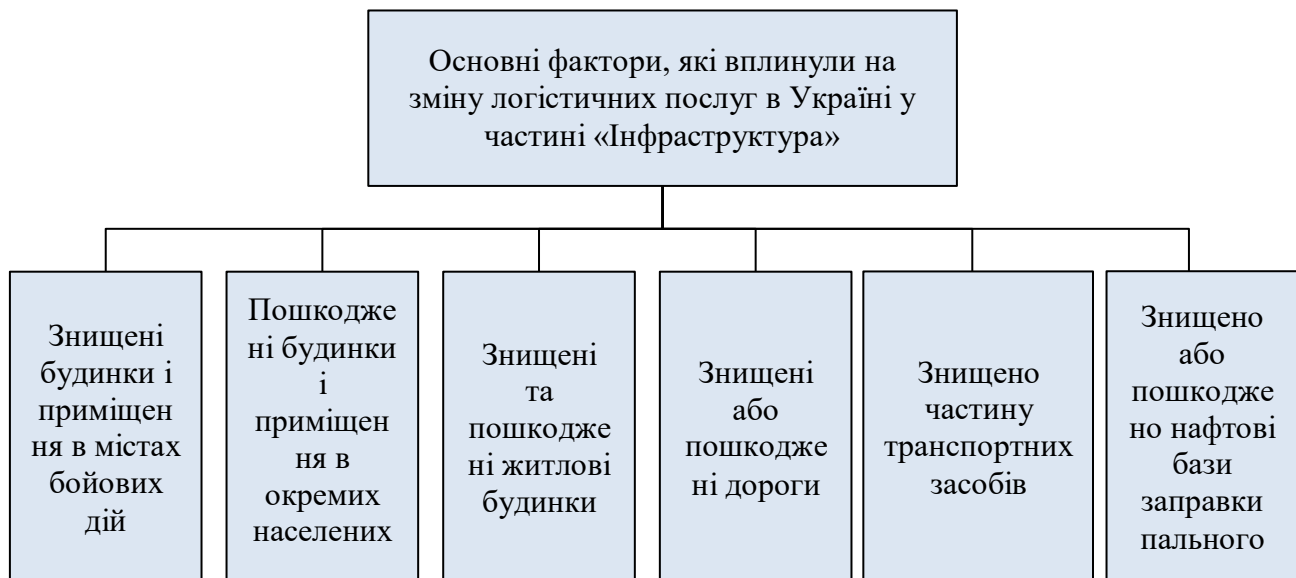


Рисунок 3.2 – Основні фактори, які вплинули на зміну логістичних послуг в Україні у частині «Інфраструктура»

Джерело: розроблено автором на основі [26]

Задля забезпечення безпеки митної системи України та її логістичних шляхів необхідно впровадити додаткові заходи для захисту вантажів та транспортних засобів від атак і обстрілів, оскільки активні військові дії на території України значно підвищили ризики для транспортування товарів. Необхідно посилити проведення розмінування та регулярних перевірок безпеки на дорогах і залізничних коліях, оскільки наявність мін і нерозірваних боєприпасів створює серйозні загрози для логістичних операцій. Необхідно змінити підходи до контролю на митницях та прикордонних пунктах пропуску, посиливши процедури перевірки вантажів і транспортних засобів для забезпечення національної безпеки. Додатково, необхідно впровадити сучасні технології моніторингу та відстеження вантажів для підвищення безпеки логістичних операцій, такі як GPS-трекери, системи контролю доступу та відеоспостереження [36].

Потрібно посилити захист транспортних засобів, інвестуючи у захищені автомобілі та контейнери з посиленими захисними властивостями. Необхідно також активніше співпрацювати з правоохоронними органами для забезпечення безпеки логістичних операцій, включаючи спільні патрулі, конвої та супровід

вантажів. Підвищення безпеки на складах і в логістичних хабах є необхідним кроком, для чого потрібно встановити системи контролю доступу та використовувати послуги охоронних компаній. Крім того, важливо розробити та впровадити плани дій на випадок надзвичайних ситуацій, які включають евакуацію та відновлення логістичних операцій. Необхідно посилити використання страхових інструментів для мінімізації фінансових ризиків, пов'язаних з втратами та пошкодженнями вантажів. Крім того, важливо забезпечити регулярні тренінги та навчання для працівників логістичних компаній з питань безпеки транспортування та управління ризиками. Для того, щоб більш якісно оцінити напрямки вдосконалення безпеки митної системи, необхідно виділити основні фактори, що на неї впливають (рис. 3.3).

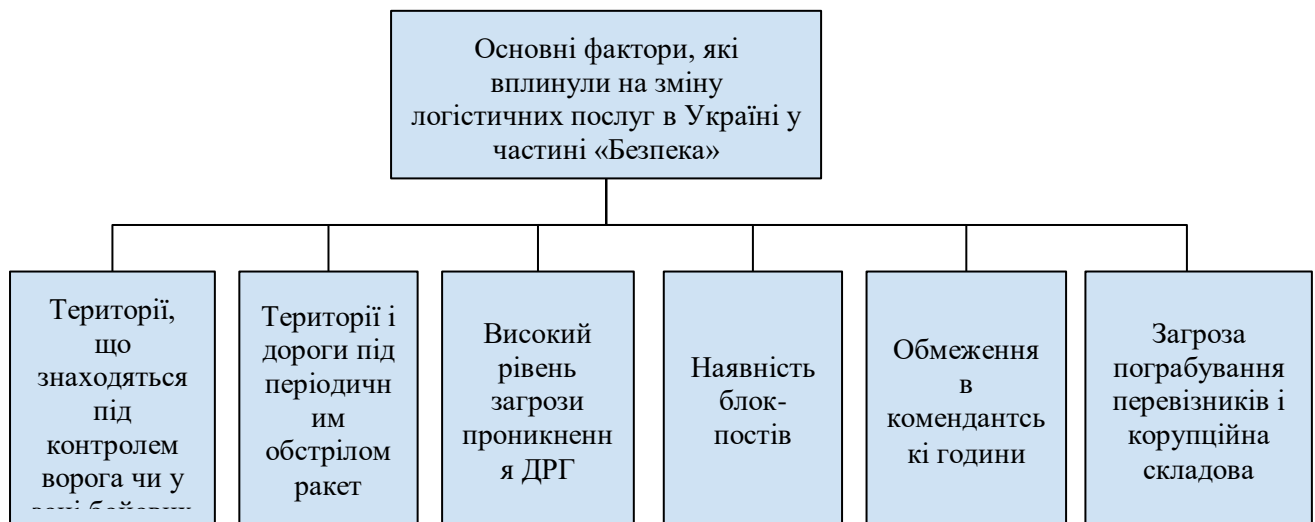


Рисунок 3.3 – Основні фактори, які вплинули на зміну логістичних послуг в Україні у частині «Безпека»

Джерело: розроблено автором на основі [38]

Щоб знизити витрати на логістику, необхідно оптимізувати логістичні маршрути та процеси. Використання аналітичних інструментів для планування маршрутів дозволить вибирати найбільш економічні та найефективніші шляхи. Інвестування в сучасні транспортні засоби з низьким рівнем споживання пального також сприятиме зниженню витрат. Важливим є також впровадження енергоефективних технологій у логістичні процеси. Це включає узгодження

митних процедур та спрощення адміністративних бар'єрів. Для цього можна використовувати міжнародні стандарти та найкращі практики, які допоможуть підвищити ефективність логістичних операцій [39].

Додатково, уряд може розглянути можливість введення податкових пільг для логістичних компаній, що впроваджують енергоефективні технології та екологічно чисті транспортні засоби. Важливо також розробити програми навчання та підвищення кваліфікації для логістичних працівників, що дозволить підвищити їх професіоналізм та ефективність роботи. Щоб оптимізувати логістичні послуги та зменшити витрати на них, необхідно розробити чіткі та ефективні законодавчі зміни (рис. 3.4)

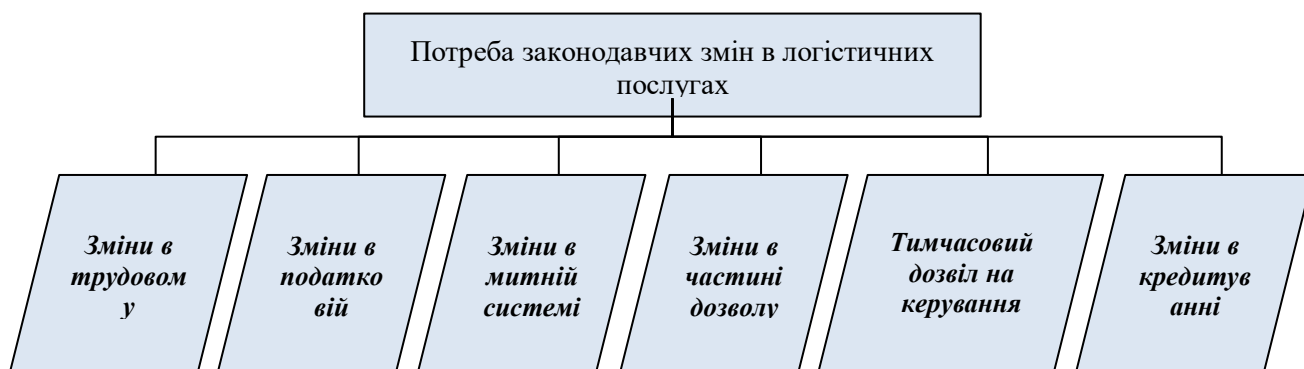


Рисунок 3.4 – Потреба законодавчих змін в логістичних послугах

Джерело: розроблено автором на основі [38]

Для вирішення проблеми порушення торгових маршрутів необхідно розробити альтернативні логістичні коридори. Це включає будівництво нових транспортних вузлів та модернізацію існуючих маршрутів. Співпраця з міжнародними партнерами для створення нових транспортних коридорів, що з'єднують Україну з Європою та Азією, є важливим кроком у цьому напрямку. Важливо також інвестувати в мультимодальні транспортні системи, які дозволяють комбінувати різні види транспорту для підвищення ефективності перевезень. Додатково, необхідно розробити стратегії диверсифікації торгових маршрутів, щоб зменшити залежність від окремих напрямків. Це включає розвиток інфраструктури внутрішніх водних шляхів та авіаційного транспорту.

Використання сучасних інформаційних технологій для управління логістичними процесами дозволить реагувати швидко.

На основі аналізу сучасного стану та потенціалу митної логістики в Україні визначено ряд напрямів, які сприятимуть підвищенню її ефективності та оптимізації процесів. По-перше, необхідно активізувати модернізацію та розвиток інфраструктури митних постів, включаючи впровадження сучасних технологій та забезпечення їхньої інтеграції з міжнародними стандартами. Далі, важливо здійснити реформування митної системи, спрямовану на спрощення процедур, зменшення бюрократії та боротьбу з корупцією. Також необхідно активно впроваджувати сучасні технології та інформаційні системи для автоматизації митних процесів та забезпечення ефективного митного контролю. Крім того, важливо розвивати міжнародне співробітництво та взаємодію з іншими країнами з метою створення спільних стандартів та процедур. Загалом, реалізація цих напрямів дозволить Україні підвищити ефективність митної логістики, сприятиме залученню іноземних інвестицій та зростанню міжнародної торгівлі, що в свою чергу сприятиме загальному економічному розвитку країни.

ВИСНОВКИ

В ході даного дослідження було детально вивчено питання митної логістики в системі стимулювання зовнішньоекономічної діяльності в Україні. Було сформовано поняття митної логістики та її ключові характеристики, визначено місце митної логістики в системі факторів розвитку зовнішньоекономічної діяльності, висвітлено ключові процедури митної логістики та досліджено їх нормативно-правове забезпечення. Було з'ясовано, що митна справа в сучасній моделі фінансової політики держави займає критичне місце, забезпечуючи збір митних платежів, податків та зборів, які становлять основний джерело доходів для державного бюджету. Правильно спроектована митна політика дозволяє оптимізувати фінансові потоки та забезпечити стабільність фінансів країни. Крім того, митна служба відіграє ключову роль у боротьбі з контрабандою та іншими формами незаконного обігу товарів, що допомагає захистити внутрішній ринок від недобросовісних практик. Раціональна митна політика також стимулює зовнішню торгівлю та економічний зростання, сприяючи залученню іноземних інвестицій та розвитку міжнародних економічних зв'язків. В цілому, ефективне управління митною справою відіграє важливу роль у досягненні фінансових та економічних цілей держави.

В свою чергу дослідження показало, що компонентно-регіональна структура митної логістики в Україні відіграє важливу роль у забезпеченні ефективного функціонування митної системи та забезпеченні безперервного руху товарів через кордон. Кожен регіон має свої особливості та вимоги до митної логістики, що впливає на організацію та управління митними процесами. Зокрема, різні географічні умови, рівень розвитку інфраструктури та особливості економічного розвитку регіонів визначають потреби у вдосконаленні митної логістики. Тому важливо враховувати специфіку кожного регіону при розробці та впровадженні стратегій розвитку митної системи. Це дозволить забезпечити оптимальний рівень

обслуговування та забезпечити ефективне функціонування митних процедур на всій території країни.

Оцінка ефективності митної логістики в Україні вказує на наявність серйозних проблем, які впливають на зовнішньоекономічну діяльність підприємств. Затримки на митницях та низька швидкість пропуску товарів через кордон призводять до значних витрат для компаній і можуть негативно впливати на їх конкурентоспроможність на міжнародному ринку. Крім того, високий рівень корупції у митницях створює серйозні перешкоди для бізнесу, збільшуючи ризики та витрати на виробництво та торгівлю. Для вирішення цих проблем необхідно активно впроваджувати сучасні технології, підвищувати прозорість та ефективність митної системи, а також посилювати боротьбу з корупцією та несанкціонованим обігом товарів. Тільки такі заходи дозволять покращити ефективність митної логістики та сприяти розвитку зовнішньої торгівлі України.

Аналізуючи всі досліджені питання, які були поставлені в цій роботі, можна зробити кілька серйозних аналітичних і стратегічних висновків щодо логістичних та митних систем України.

По-перше, потрібно визнати, що конфліктні ситуації на території України суттєво впливають на безпеку логістичних операцій. Підвищення рівня загроз та ризиків для транспортування товарів, обумовлене активними військовими діями, мінами та нерозірваними боєприпасами, вимагає негайного вжиття заходів для забезпечення безпеки логістичних ланцюгів. Необхідно посилити заходи контролю та безпеки на митницях і прикордонних пунктах, використовуючи сучасні технології моніторингу та захисту.

По-друге, важливо зазначити, що реформування логістичних і митних систем в Україні є критично важливим завданням для її інтеграції в світову економіку. Це вимагає комплексного підходу до вирішення проблем безпеки, ефективності та прозорості в цих сферах. Необхідно впровадити стратегічні програми з підвищення ефективності логістичних послуг та розвитку інфраструктури, спрямовані на збільшення конкурентоспроможності країни.

По-третє, урахувавши поточні виклики, необхідно активізувати міжнародну співпрацю у сфері логістики та митниць. Це може включати обмін досвідом, технологіями та найкращими практиками з іншими країнами та міжнародними організаціями. Такий підхід допоможе Україні ефективніше протистояти викликам у сфері логістики та митниць і розвиватися як сучасна, конкурентоздатна держава.

Узагальнюючи, необхідною умовою для подальшого розвитку України в контексті логістики та митниць є систематична реформа та модернізація цих сфер, яка базується на стратегічному підході, впровадженні інноваційних технологій та підвищенні ефективності управління. Реформи повинні бути направлені на оптимізацію процесів та створення сприятливого інвестиційного клімату для приваблення іноземних інвесторів. Крім того, важливо забезпечити відкритий та прозорий механізм регулювання, який сприятиме покращенню бізнес-середовища та підтримці підприємництва. Тільки таким чином країна зможе досягти стабільного економічного зростання та підвищити свій міжнародний престиж.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Зайцева К.В. Митна логістика як передумова інтеграції України у світову логістичну систему. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2012. № 38. С. 11–12. URL : http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Vetp_2012_38_9.pdf
2. Смирнов І. Г. Логістика митних режимів в Україні в суспільно-географічному вимірі. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Географія*. 2007. № 54. С. 34–36. URL : http://papers.univ.kiev.ua/1/geografija/articles/smirnov-i-logisticof-the-customs-regimein-ukraine-in-human-geographical-measu_13610.pdf
3. Гужевська Л.А. Митна логістика: сьогодення та перспективи Управління проектами, системний аналіз і логістика. Технічна серія. – 2011. – Вип. 8. – С. 34–37. – URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Upsal_2011_8_10
4. Пономарьова Н.В., Столяр Т.В. Аналіз логістичної організації процесу митної переробки вантажів. *Вісник ХНАДУ*. 2008. № 41. С. 119–122.
5. Jablonskis A. INSIGHTS INTO THE DEFINITION OF CUSTOMS LOGISTICS. *Intellectual Economics*. 2019. URL : <https://www.researchgate.net/publication/>
6. Митний кодекс України від 13.03.2012 № 4495-VI. URL : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show>
7. Наталія Трушкіна, Тетяна Сербіна. Міжнародна логістика у системі зовнішньоекономічної діяльності підприємства. *International Science Journal of Management, Economics & Finance*. Vol. 1, No. 3, 2022, pp. 101-114. doi: 10.46299/j.isjmef.20220103.7. URL : <file:///C:/Users/Admin/Downloads/>
8. Волкова, І. А., Реслер, М. В., Калініна, О. Ю. Облік зовнішньоекономічної діяльності. Київ: Центр учбової літератури. 2011.
9. Дідківський, М. І. Зовнішньоекономічна діяльність підприємства. Київ: Знання. 2006.

10. Тарасюк Г. М., Горшкова Л. О. Підходи до вирішення проблем зовнішньоекономічної діяльності підприємств України. *Глобальні та національні проблеми економіки*, 2018. 21, 412-415.

11. Смирнов, І. Г. Митна логістика: компонентна структура. *Науковий вісник Волинського державного університету ім. Лесі Українки*, 2007. № 2, с.160-168.

12. Смирнов І. Г., Хільчевська, І. Г. Логістика у зовнішньоекономічній діяльності. Регулювання зовнішньоекономічної діяльності. Київ: ЦУЛ. 2009. С. 65-150

13. Смирнов І. Г. Митна логістика: картографічний аспект. *Часопис картографії: зб. наук. пр.* Київ: КНУ ім. Т. Шевченка, 2011, № 1, с.168-187.

14. Холод Б., Зборовська, О. Глобалізація як фактор впливу на процеси логістичного управління зовнішньоекономічною діяльністю підприємств. *Європейський вектор економічного розвитку*, 2014. №2(17),с. 261-270.

15. Міжнародна логістика: ел. підручник / О. М. Сохацька, Р. Є. Зварич, В. М. Панасюк ; за наук. ред. О. М. Сохацької. Тернопіль : ЗУНУ, 2022. 373 с.

16. Хмелевський, О. В. Міжнародна логістика у ключових трендах її розвитку. *Інфраструктура ринку*, 2019.№ 38, 61-67.DOI: <https://doi.org/10.32843/>

17. Сайт Верховної ради України.URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/>

18. Державна служба статистики України. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/>

19. Національна рада з відновлення України від наслідків війни. Проект Плану відновлення України . *Матеріали робочої групи «Функціонування фінансової системи, її реформування та розвиток»*. URL : <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/recoveryrada/>

20. Рєпін М.С. Сучасні виклики розвитку транспортно-логістичних послуг у контексті глобальних економічних змін. *Збірник наукових праць КНЕУ “Вчені записки”*. 2023. №32(3) с.161-171. URL : https://drive.google.com/file/d/1OhQ9HMwFcZP6a_9kGZ7thlgLFkbefX_c/view

21. Офіційний сайт Міністерства Фінансів України. URL: <https://www.mof.gov.ua/uk/>

22. Денисенко С.І. Ільченко О.В. Міжнародна конвенція про спрощення та гармонізацію митних процедур як основоположний документ у сфері митної справи. *Юридичний науковий електронний журнал Серія: Економіка і управління*. 2022. №5. URL : http://lsej.org.ua/5_2022/154.pdf

23. Позняк О. Економічні ресурси логістики як основа конкурентних переваг. *Збірник наук. праць ДЕГУТ. Серія: Економіка і управління*. 2015. #. 31. С. 252–260.

24. Станіславик О.В., Коваленко О.М. Сучасні аспекти розвитку логістичного аутсорсингу в Україні. *Інформаційні технології в освіті, науці та виробництві*. 2012. # 1. С. 107–114.

25. Варес А.Ю., Вострецов С.С. *Маркетингова логістика*. *Вісник Харківського національного університету ім. В.Н. Карамзіна*. 2015. №535. с. 84-88.

26. Полякова О. М., Шраменко О. В. Сучасні тенденції розвитку транспортно-логістичної інфраструктури в Україні і світі. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2017. # 58. С. 126-134. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vetp_2017_58_17.

27. Динаміка частки вантажних перевезень автомобільним транспортом в країнах ЄС в 2017-2021 рр. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_frmod/default/table?lang=en

28. Динаміка частки автомобільних перевезень вантажів за країнами ЄС в 2017-2021 році URL: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_frmod/default/table?lang=en

29. Динаміка частки залізничних перевезень вантажів за країнами ЄС в 2017-2021 році URL: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_frmod/default/table?lang=en

30. Динаміка частки перевезень вантажів водними шляхами за країнами ЄС в 2017-2020 році URL: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_frmod/default/table?lang=en

31. Статистика Євростату. URL: <https://ec.europa.eu>

32. E-Tender. Офіційна платформа для державних закупівель, тендерів в Україні prozorro. URL: <https://e-tender.ua/>
33. Офіційний сайт Укрзалізниці URL: <https://uz.gov.ua/>
34. Сайт Кабінету Міністрів України URL: <https://www.kmu.gov.ua/>
35. Наукове забезпечення розвитку автомобільного транспорту та його інтеграції до європейської транспортної системи : збірка матеріалів науково-практичної конференції. Київ: ДП «ДержавтотрансНДІпроект», 2020. 104 с. URL: https://insat.org.ua/files/nav/tkt/conferences/Conf_Reporters_2020.pdf
36. Бороденко Т.М., Гапонюк М.А., Савченко А.І. Адміністрування митних платежів: аналіз сучасного стану та шляхи вирішення ключових викликів. *Ефективна економіка*. 2024. №2. DOI: <https://doi.org/10.32702/2307-2105.2024.2.77>
37. Borodenko, T. Customs security of ukraine and its provision in modern conditions. International security studios managerial, technical, legal, environmental, informative and psychological aspects. *International collective monograph*. Volume II. Zenodo. 2024. DOI://doi.org/10.5281/zenodo.10838030

ДОДАТКИ

Додаток А

Таблиця А.1 – Першочергові заходи щодо реформування української митниці [19, с. 176]

№	Заходи	Їх значення
1.	Створення Консультативної ради	У раду будуть входити експерти бізнес-кіл та керівники основних напрямків здійснення державної митної справи (митна вартість, декларування та митний контроль, аналіз ризиків тощо). Функціями Консультативної ради буде прийняття консультативних рекомендацій стратегічного характеру у напрямку реформування державної митної справи в Україні, винесення на обговорення практичних рекомендацій щодо реформування митної справи та удосконалення митного законодавства.
2.	Створення Наглядової ради	У склад якої будуть входити представники Європейської бізнес асоціації, Американської торгівельної палати та інших представників бізнесу. Основними функціями цієї ради буде здійснення моніторингу діяльності керівників митниць та забезпечення зворотного зв'язку відносно реформ, що здійснюватимуться в українській митниці.
3.	Створення тематичних робочих груп	Відбудуватиметься залучення експертів бізнес-кіл. Метою цих груп буде розробка конкретних пропозицій по внесенню змін до законодавства.

Таблиця А.2 – Етапи вирішення проблем митної системи в умовах війни. [19, с.179-203]

	Етап 1: червень 2022 року – кінець 2022 року	Етап 2: січень 2023 року – грудень 2025 року	Етап 3: січень 2026 року – грудень 2032 року
1. Забезпечення єдиного підходу до митного оформлення товарів в митних органах України			
Ціль яку необхідно досягти для вирішення проблеми на кожному етапі	1.1. Оперативне інформування суб'єктів ЗЕД та отримання зворотного зв'язку з питань практичного застосування митного законодавства.	1.2. Створення та забезпечення функціонування підрозділів митних компетенцій, здійснення окремих або всіх митних формальностей іншими митними органами. 1.3. Доопрацювання ІТсервісу щодо оприлюднення інформації про класифікацію товарів. 1.4. Затвердження Методичних рекомендацій	

Продовження таблиці А.2

		щодо здійснення контролю за правильністю класифікації товарів.	
2. Сприятливі умови для ЗЕД та національного виробника, скорочення часу здійснення митного оформлення, збільшення пропускнув спроможності пунктів пропуску			
Ціль яку необхідно досягти для вирішення проблеми на кожному етапі	<p>2.1. Запровадження системи оподаткування митними платежами як стимулюючого інструменту довгострокового розвитку економіки та збільшення експорту.</p> <p>2.2. Підвищення ефективності функціонування автоматизованої системи управління ризиками (АСУР).</p> <p>2.3. Запровадження методики вимірювання середнього часу випуску товарів, що відповідає методиці Всесвітньої митної організації (ВМО).</p> <p>2.4. Підвищення обсягу товаропотоку через пункти пропуску для автомобільного сполучення.</p> <p>2.5. Запровадження “права бути почутим” під час прийняття рішень митними органами та удосконалення адміністративної процедури оскарження.</p> <p>2.6. Запровадження он-лайн обміну попередньою митною інформацією з країнами ЄС.</p> <p>2.7. Взаємний обмін результатами здійснення митного контролю з митними органами інших держав і визнання результатів такого контролю під час проведення митних процедур.</p>	<p>2.8. Надання надійним підприємствам митних спрощень, передбачених законодавством України (для авторизованих економічних операторів (АЕО), підприємств без статусу АЕО, в рамках NCTS)</p> <p>2.9. Створення державних інтермодальних логістичних центрів з можливістю митного оформлення.</p> <p>2.10. Облаштування пріоритетних пунктів пропуску через державний кордон України, припинення здійснення митного контролю на західному кордоні у зв'язку з приєднанням України до ЄС.</p>	2.11. Запровадження інших спрощень (митних та податкових), що діють в країнах ЄС.

Продовження таблиці А.2

3. Відповідність процедур транзиту в Україні правилам Конвенції про процедуру спільного транзиту, що забезпечить приєднання до неї та застосування NCTS на міжнародному рівні			
Ціль яку необхідно досягти для вирішення проблеми на кожному етапі	<p>3.1. Завершення фінального етапу міжнародного тестування на відповідність функціонуючої національної електронної транзитної системи NCTS (фаза 4), Conformance testing, Mode 3.</p> <p>3.2. Зміни до Митного кодексу України для забезпечення міжнародного застосування NCTS.</p> <p>3.3. Підготовка, організація та проведення Моніторингової місії з боку країн-учасниць Конвенції про процедуру спільного транзиту та Конвенції про спрощення формальностей у торгівлі товарами.</p> <p>3.4. Отримання офіційного запрошення та приєднання України до Конвенції про процедуру спільного транзиту та Конвенції про спрощення формальностей у торгівлі товарами.</p> <p>3.5. Міжнародне застосування NCTS (фаза 4) та положень Конвенцій на території України.</p>	3.6. Перехід на застосування NCTS (фаза 5) та наступних фаз відповідно до оновленого плану MASP-C.	
4. Гармонізація митного законодавства України до законодавства ЄС			
Ціль яку необхідно досягти для вирішення проблеми на кожному етапі	<p>4.1. Прийняття вже розроблених законопроектів щодо імплементації певних положень Митного кодексу ЄС.</p> <p>4.2. Розробка та прийняття НПА щодо порядку здійснення митних формальностей під час застосування спрощень (для АЕО, підприємств без статусу АЕО та в рамках NCTS).</p>	4.3. Приведення решти митного законодавства України у відповідність до законодавства ЄС відповідно до Додатку XV Угоди про Асоціацію з ЄС.	<p>4.4. Проведення оцінки відповідності митного законодавства України законодавству ЄС, законодавче врегулювання питань, не охоплених Митним кодексом ЄС.</p> <p>4.5. Застосування митного</p>

Продовження таблиці А.2

			законодавства ЄС на національному рівні (після приєднання до ЄС). 4.6. Перехід до системи класифікації товарів ЄС.
5. Відповідність ІТ рішень/ІТ інфраструктури e-Customs та MASP-C			
Ціль яку необхідно досягти для вирішення проблеми на кожному етапі	<p>5.1. Розробка довгострокового національного стратегічного плану цифрового розвитку, цифрових трансформацій і цифровізації Державної митної служби та її територіальних підрозділів на основі багаторічного стратегічного плану митниці ЄС (multi-annual strategic plan for customs, MASP-C)</p> <p>5.2. Забезпечення підтримки ІТ інфраструктури та функціонування критичних ІТ сервісів митниці, в тому числі створення резервного центру обробки даних та придбання відповідного серверного та мережевого обладнання тощо</p>	5.3. Розробка та впровадження нових ІТ систем в середньостроковій перспективі.	5.4. Розробка та впровадження решти нових ІТ систем в довгостроковій перспективі.
6. Зменшення обсягів незаконно ввезених товарів, обігу контрафактних товарів			
Ціль яку необхідно досягти для вирішення проблеми на кожному етапі	6.1. Підвищення безпекової функції митниці в частині посилення інституційної спроможності митних органів, зокрема, але не виключно, шляхом криміналізації контрабанди товарів та надання повноважень митним органам здійснювати оперативно-розшукову діяльність та досудове слідство в кримінальних справах про контрабанду	<p>6.2. Реалізація практичних заходів щодо підвищення інституційної спроможності митних органів по протидії незаконному переміщенню товарів через митний кордон. в кримінальних справах про контрабанду.</p> <p>6.3. Розробка та запровадження заходів для унеможливлення реалізації на території України імпортованих товарів із уникненням оподаткування та обігу контрафактних товарів.</p>	6.7. Створення Центру взаємодії правоохоронних та митних органів відповідно до настанов ЄС. Підключення до міжнародної системи обміну оперативною інформацією ЄС щодо порушень.

Продовження таблиці А.2

		<p>6.4. Налагодження взаємного обміну оперативною інформацією щодо обставин здійснення зовнішньоекономічних операцій (кількість товару, його опис та вартість) та можливих правопорушень з митними органами іноземних держав.</p> <p>6.5. Створення нових груп портового контролю у пунктах пропуску на кордоні з Республікою Польщі, Угорщиною, Румунією та Словацькою Республікою.</p> <p>6.6. Прийняття нового Митного кодексу України, яким, серед іншого, встановлено види порушень митних правил та відповідальності за такі правопорушення, провадження у справах про порушення митних правил із урахуванням практики ЄС.</p>	
7. Розширення міжнародної митної співпраці, підвищення професійного рівня, протидія корупції на митниці			
Ціль яку необхідно досягти для вирішення проблеми на кожному етапі	<p>7.1. Розширення міжнародної митної співпраці в рамках ВМО.</p> <p>7.2. Розробка та запровадження нової системи ключових показників ефективності (КПІ) для Держмитслужби із розробкою (закупівлею) ІТ рішення для автоматизації моніторингу їх виконання.</p> <p>7.3. Формування кадрового потенціалу для забезпечення швидкого закриття вакансій у зв'язку з вимушеним переміщенням</p>	<p>7.5. Розвиток і забезпечення систематичного навчання персоналу митних органів у взаємодії з митними інституціями ЄС.</p> <p>7.6. Запровадження системи митних компетенцій ЄС (EU Customs Competency Framework).</p>	

Продовження таблиці А.2

	<p>особового складу митних органів, браком кадрів у зв'язку із мобілізацією.</p> <p>7.4. Оцінка кваліфікації та доброчесності посадових осіб митних органів.</p> <p>Розробка нової системи мотивації митників до якісного та доброчесного виконання обов'язків.</p>		
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--