

15. Dziennik ustaw państwa dla królestw i krajów w radzie państwa reprezentowanych. – Wiedeń, 1906. – S. 40.
16. Dziennik ustaw państwa dla królestw i krajów w radzie państwa reprezentowanych. – Wiedeń, 1911. – S. 451–455.
17. Проців О. Р. Видатний природознавець – уродженець Гуцульщини Максиміан Сила-Новицький / О. Р. Проців, Я. І. Зеленчук / Гуцули і Гуцульщина. – 2012. – № 2 (6). – С. 42–45.
18. Protokół 20-go Walnego Zgromadzenia Krajowego Towarzystwa rybackiego, odbytego dnia 28 Maja 1898 // Okólnik. – 1898. – № 35. – S. 4.
19. Zatrucie spowodowane rosyjskim sandaczem na ostatnim bankiecie prawników w Wiedniu. // Okólnik. – 1912. – № 124. – S. 155–156.
20. Ankieta rybacka // Okólnik. – 1913. – № 7. – S. 143–144.
21. Praktyka wycierów // Okólnik. – 1912. – № 124. – S. 130.



УДК 339.164.4:339.543

К. С. Жадько, доктор економічних наук,
завідувач кафедри підприємництва
та економіки підприємств Академік академії
наук України Університету митної справи
та фінансів
І. М. Майорова, доктор економічних наук,
професор кафедри технології міжнародних
перевезень і логістики ДВНЗ “Приазовський
державний технічний університет”
Г. М. Андрусенко, студентка ДВНЗ
“Приазовський державний технічний університет”

МИТНІ ІННОВАЦІЇ В СУЧАСНІЙ ПОСТАВЦІ ТОВАРІВ ЗА СИСТЕМОЮ “ТОЧНО В ТЕРМІН”

Сучасні митні відносини передбачають взаємодію і взаємообумовленість митних методів регулювання зовнішньоекономічної діяльності. Диверсифікація зовнішньоекономічних зв'язків унаслідок поширення інформаційних технологій, розвитку транспортного комплексу, наукових досягнень у різних галузях людської діяльності надала митним відносинам іншого значення.

Реформування митної системи України відбувається на основі принципів спрощення і гармонізації митних процедур і нових світових підходів до організації митної справи в країнах Європейського Союзу. Запропоновано логістичні підходи до організації роботи митниць на рівні регіону і модель взаємодії транспорту, вантажо потоків, учасників зовнішньоекономічної діяльності за логістичною системою ЛІТ.

Ключові слова: регіональні митниці; вантажні потоки; мережа постачання; логістична система; декларування вантажів і транспортних засобів.

© К. С. Жадько, І. М. Майорова, Г. М. Андрусенко, 2016

The current stage of market transformation of Ukrainian national economy provides development of such economic system elements which, on the one hand, are able to ensure equal conditions for economic activity of all business and economic entities, and on the other hand to serve as instruments of state influence on the overall situation in the country. For Ukraine, formation and establishment of the customs system are of particular significance, due to rather intense formation of the national customs system, in contrast to the countries that had the possibility for evolutionary development; reform of property relations in the country; formation of the national customs system within the context of long-term economic crisis.

Diversification of foreign economic relations resulted from spreading of information technology, the transport sector development, academic achievements in various fields of human activity provided customs relations with more importance.

The customs system reform in Ukraine is based on the principles of simplification and harmonization of customs procedures, namely the implementation of programs aimed at continuous improvement and efficiency of customs rules and procedures; providing interested parties with all necessary information about laws, regulations and administrative provisions of the customs regulations; approval of modern methods, risk and control method analysis system; cooperation with other national authorities, the customs of other countries and trading communities.

Key words: regional customs; cargo flows; supply chain; logistics system; declaration of goods and vehicles.

Постановка проблеми. Зовнішньоекономічні зв'язки наразі – об'єктивно обумовлена необхідність, важливий фактор економічного зростання, невід'ємна складова національного процесу розширеного відтворення. Вони все більшою мірою визначають не тільки темпи і пропорції процесу виробництва, але й обміну та розподілу. У багатьох країнах саме світогосподарські зв'язки визначають стан національної економіки, надалі ця тенденція ще більше посилюватиметься.

Сучасний етап ринкової трансформації національної економіки України передбачає розбудову таких елементів економічної системи, які, з одного боку, здатні забезпечувати рівні умови для здійснення господарської діяльності всіма суб'єктами підприємницької діяльності, а з іншого – слугують інструментами державного впливу на загальну ситуацію в країні. Для України формування і становлення митної системи набуло особливої актуальності, що пов'язано з трьома чинниками. Перший із них – формування національної митної системи відбувається досить інтенсивно, на відміну від країн, які мали можливості для еволюційного розвитку. Другий – формування національної митної системи переплітається з докорінним реформуванням відносин власності в країні. Третій чинник пов'язаний з формуванням національної митної системи на тлі загальної довготривалої економічної кризи.

Диверсифікація зовнішньоекономічних зв'язків унаслідок поширення інформаційних технологій, розвитку транспортного комплексу, наукових досягнень у різних галузях людської діяльності надала митним відносинам іншого значення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанню розвитку митних відносин приділено достатньо уваги такими вітчизняними вченими, як: А. С. Філіпенко, Б. І. Новицький, Ю. В. Макогон, О. П. Гребельник, А. І. Румянцев, Ю. М. Пахомов, Є. В. Савельєв, І. О. Бураковський, В. В. Рокоч, В. В. Дергачова та ін. Серед зарубіжних науковців, які досліджують проблеми митного регулювання, слід назвати О. П. Кіреєва, П. Р. Кругмана, М. Обстфельца, П. Х. Линдєрта, К. В. Балабанова та ін. Аналізуючи численні наукові роботи вищезазначених авторів з проблематики митних відносин можна зробити висновок, що митні відносини – це не пасивний об’єкт регулювання. Вони є активним чинником розвитку національної системи господарювання, оскільки, прискорюючи або стримуючи іноземну конкуренцію, стимулюючи або перешкоджаючи процесу іноземного інвестування, захищаючи національного товаровиробника чи національний ринок, митні відносини позитивно впливають на стабілізацію та розвиток національної економіки, сприяють підвищенню ефективності вітчизняного виробництва.

Сучасні митні відносини передбачають взаємодію і взаємообумовленість митних методів регулювання зовнішньоекономічної діяльності різних держав, що можна пояснити суттєвою залежністю економік країн світу одна від одної. Міжнародні митні відносини – це сукупність суспільних відносин, які виникають у процесі взаємного обміну результатами діяльності національних господарств під час переміщення їх через митний кордон. Об’єктивне підґрунтя функціонування даного виду відносин – переміщення факторів виробництва за територіальні межі окремої країни, а призначення митних відносин – це обслуговування міжнародних економічних відносин [1, 12].

Вагомий внесок у розвиток теорії і методів логістики зробили відомі вчені Д. Бауерсокс, Д. Клосс, М. Месарович, І. Такахара, Р. Балю, М. Кристофер, Б. Анікін, А. Альбеков, М. Гордон, С. Карнаухов, Є. Крикавський, Р. Ларіна, В. Ніколайчук, М. Окландер, В. Омельченко, Н. Ч. Чухрай, В. Сергєєв та ін. Комплекс науково-практичних проблем, пов’язаних з формуванням і розвитком регіональних логістичних систем, особливо, митних логістичних систем недостатньо розглянуто навіть в іноземних наукових виданнях. У вітчизняній економіці розповсюдження і практичне використання логістики перебуває лише на початковому етапі. Теоретичні й методологічні положення логістики носять дискусійний характер, вони еволюціонують крок за кроком у практиці українського підприємства.

Мета статті – дослідити сучасні підходи до організації митного обслуговування зовнішньоекономічних умов постачання товарів за системою “точно в термін”.

Виклад основного матеріалу. Як визначає О. П. Гребельник, на різних етапах розвитку національної економічної системи можуть домінувати ті чи інші види взаємовідносин. Так, за умов функціонування централізовано-планової моделі господарювання домінують стають митні відносини. СРСР почав практично використовувати тарифні регулятори тільки з 1961 р. Основна цільова мета їх застосування – отримання певних торговельних поступок на переговорах з промисловорозвиненими країнами. Тому тарифи диференціювались за принципом індивідуаль-

ного та комерційного імпорту. Оскільки обсяги індивідуального імпорту були незначними і більша частина комерційного імпорту здійснювалась через зовнішньоторговельні організації на підставі отриманих квот та в рамках двосторонніх угод, то фінансовий ефект від даного інструменту зовнішньоторговельної політики був незначним [1, 13, 90–95].

Активний розвиток світового господарства потребує створення нових підходів до розробки і прийняття ефективних управлінських рішень з питань регулювання зовнішньоекономічних зв'язків як на макро-, так і на макrorівні. Кожна держава, що впроваджує власну зовнішньоекономічну політику, чітко розробляє стратегію розвитку, визначає галузеві пріоритети, впроваджує у практику заходи стимулювання експорту і захисту від іноземних конкурентів, орієнтуючись насамперед на задоволення власних економічних інтересів.

За даними ДФСУ, НБУ, Міністерства фінансів України, опублікованими у “Дзеркалі тижня” № 3 від 5 лютого 2016 р., у 2015 р. загальний обсяг імпорту товарів і послуг в Україну скоротився на 19,3 млрд дол. США (з 57,6 млрд дол. США у 2014 р. до 38,3 млрд дол. США у 2015 р. При цьому відрахування ПДВ із ввезених до України товарів збільшилося майже на 30 % за рахунок девальвації національної валюти [2]. Найбільший товарний обсяг імпорту надходжень відбувається за товарними групами: палива мінеральні; нафта; бігумінозні речовини; воски мінеральні, далі йдуть органічні хімічні сполуки, фармацевтичні продукти, добрива (рис. 1, 2).

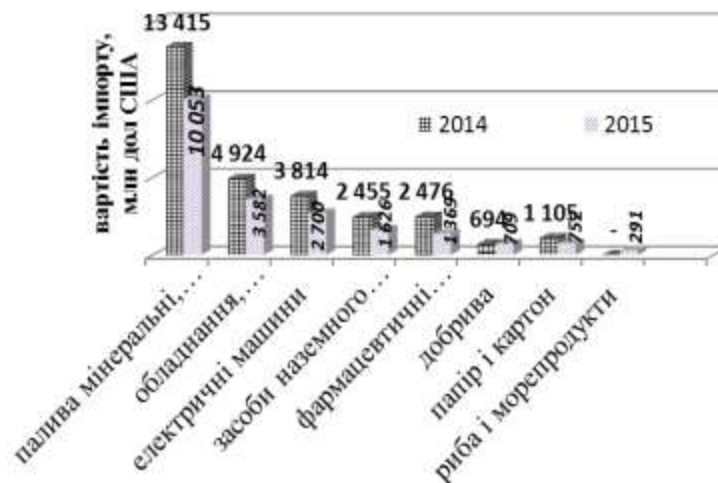


Рис. 1. Динаміка зміни товарної номенклатури імпорту в Україну за 2014–2015 рр.

Джерело: розраховано авторами за даним [2].

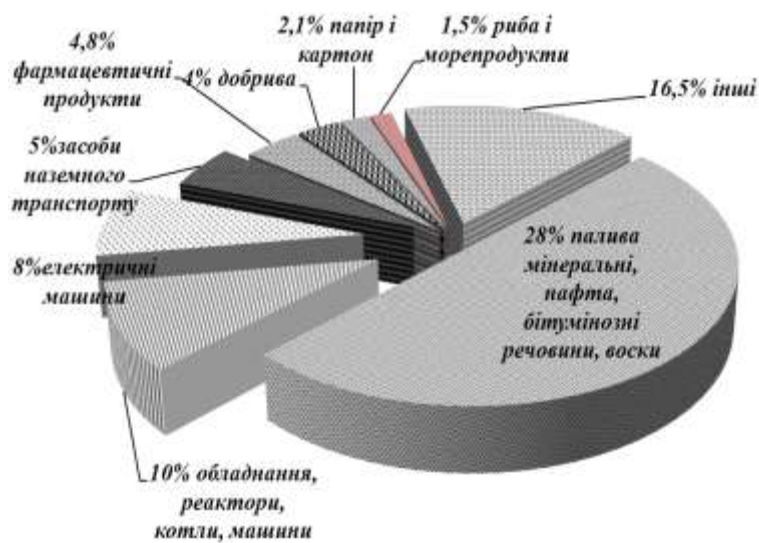


Рис. 2. Структура товарної номенклатури імпорту в Україну за 2014–2015 рр.

Джерело: розраховано авторами за даним [2].

Аналіз товарної номенклатури імпорту дає можливість констатувати:

- по-перше, структура імпорту й експорту, а саме передування сировини, або товарів первинної переробки знов констатує незмінну стару споживчо-сировинну модель розвитку економіки країни;
- по-друге, коректування доходів громадян до прожиткового мінімуму та їхнє масове субсидування і дотування;
- по-третє, з огляду на вищенаведене, в країні періодично виникають дисбаланси й дефіцити платіжного, фіскального, енергетичного стану.

Таку ж думку багато разів констатували відомі фахівці з економіки, наприклад, С. О. Кораблін в публікації для газети “Дзеркало тижня” від 15 січня 2016 р. пише: “Сировинна рецесія відновилася в 2012 р. Падіння цін на український експорт тривало чотири роки, аж до останнього моменту. За цей час гривня знецінилася до долара втричі, зовнішній борг перевищив 130 % ВВП. Держава його обслуговувати не може, реструктуризує, знову шукає допомоги МВФ і будь-яких інших кредиторів” [3]. Для врегулювання цих дисбалансів країна вдається до міжнародної та іноземної допомоги, що ставить її в економічну, а згодом і в політичну залежність від кредиторів.

Проведення аналізу публікацій у засобах масової інформації за проблемою організації митної служби в Україні дало такі результати: по-перше, застарілий підхід до організації митного обслуговування зовнішньоторговельного обороту не дає

можливості розвиватись українському виробництву; по-друге, сама митна система потребує повної перебудови. Основні напрями перебудови митної системи України пов'язані із приєднанням країни до Міжнародної Конвенції про спрощення і гармонізацію митних процедур. Зміст цієї Конвенції розроблено під егідою Ради митного співробітництва. Для того, щоб усунути розбіжності у митних правилах і процедурах договірних сторін, що можуть перешкоджати розвиткові міжнародної торгівлі та міжнародного обміну, було запропоновано основні принципи спрощення і гармонізації митних процедур, а саме:

- здійснення програм, спрямованих на постійне удосконалення та підвищення ефективності митних правил і процедур;
- застосування митних правил і процедур є передбачуваним, послідовним та прозорим;
- надання зацікавленим сторонам усієї необхідної інформації щодо законів, нормативно-правових та адміністративних актів з митного регулювання, митних правил і процедур;
- затвердження сучасних методів роботи, таких як система аналізу ризиків і методу контролю, що базується на аудиті, а також максимально практичне використання інформаційних технологій;
- співробітництво з іншими національними органами влади, митними службами інших держав та торговими співтовариствами;
- упровадження відповідних міжнародних стандартів;
- забезпечення безперешкодного доступу причетних сторін до процедур адміністративного та судового контролю [4].

Із повідомлень та публікацій засобів масової інформації відомо, що до роботи над програмою реформування вітчизняної митної системи було залучено велику кількість українських і зарубіжних фахівців. Із січня 2016 р. почалася реалізація програми підтримки ЄС з реформування української митниці, на яку виділено 1,85 млн євро. Допомогу надають такі країни, як Німеччина, Польща і Литва [5]. Мета реформування: боротьба з корупцією на митниці, зміна системи обслуговування та створення нової системи управління, яка передбачає спрощення митних процедур і покращання схеми поповнення доходів бюджету від митних платежів.

Саме митну реформу було оголошено серед урядових пріоритетів. У разі належної реалізації вона дасть змогу кардинально змінити вітчизняну митну систему. У розробці програми взяла участь велика кількість українських та зарубіжних фахівців. Слід виділити роль митної та прикордонної служб США, чії представники близько трьох місяців вивчали українську митну систему.

За офіційними даними [6], інноваційні процеси в митній службі пройдуть за такими напрямками: аудит і регламентування митних процедур та процесів; модернізація ІТ-системи та системи ризиків; реформа системи оцінки митної вартості; нове технічне забезпечення; міжвідомча координація та реформа контролюючих служб; запровадження інформаційного обміну електронними документами та висновками між митницею й іншими контролюючими органами, організованого за принципом “єдиного вікна”; інституційна реформа митної служби; міжнародне

співробітництво; нова інформаційна політика; нова кадрова політика та запобігання корупції. Принципи реформи: автоматизація та зменшення людського фактора там, де це можливо, за допомогою технологій або деталізації правил, коли зменшення людського фактора неможливо; запровадження ефективної системи моніторингу та контролю; інтегрування всіх процесів з метою створення єдиного функціонального механізму [6]. Інтеграція українських митних ІТ-систем у світові системи безпеки, взаємне визнання уповноважених економічних операторів сприятимуть побудові безпечних мереж постачання товарів, прискоренню їхнього руху, полегшенню торгівлі. Кожна дія митників і пов'язаних із митницею осіб має залишати слід, який можна систематично оцінювати (в тому числі статистично).

Як показує ретроспектива властивостей логістики, вона завжди знаходила собі місце в складні часи життєдіяльності людини. Це дозволяло тоді і дозволяє тепер використовувати принципи і концепції логістики в найбільших масштабах, з більшою комплексністю та системністю, конкретністю та глибиною проникнення до суті самих процесів.

Упровадження логістичного управління в зовнішньоекономічну діяльність і, особливо митних процесів, пов'язано із залученням якомога більшої кількості видів ресурсів, а саме: фінансових, матеріальних, інформаційних, трудових, інтелектуальних. Багато логістичних операцій та послуг, а саме: складування, перевезення, транспортна експедиція, консалтинг, інформація тощо, – сприяють значному розширенню можливостей комерційно-посередницьких організацій з обслуговування зовнішньоекономічних відносин учасників.

Концепція логістики й логістичного управління зовнішньоекономічною діяльністю та митними операціями має за мету: по-перше, зниження загальних витрат на транспортування; по-друге, підвищення рівня обслуговування учасників ЗЕД та надання їм більш повної пропозиції послуг; по-третє, зростання ефективної діяльності через зниження накопичення вантажів і транспортних засобів на митних кордонах, супровідних документів, прискорення їх обороту. Автоматизація митних формальностей, мінімізація впливу людського фактора, виключення несанкціонованого втручання, кадрове підсилення ІТ-складової митниці створять базу для спрощення процедур торгівлі та забезпечення прозорості діяльності митниці. Як задекларовано в реформах митної системи України, на особливу увагу заслуговує модернізація автоматизованої системи аналізу й управління ризиками. Одними з головних завдань реформи системи ризиків будуть упровадження нових джерел інформації, інтеграція баз даних, запровадження попереднього інформування про прибуття товарів, проведення оцінки ризиків ще до перетину кордону, контроль за виконанням митницями автоматично згенерованих контрольних завдань, максимальне виключення впливу людського фактора, що має кінцевою метою автоматизацію митних формальностей [6]. ІТ-система митниці має накопичувати і обробляти інформацію від усіх контролюючих органів, потрібну для митного контролю та митного оформлення товарів.

Основний напрям запровадження логістичних систем у митній діяльності – раціоналізація й оптимізація потоків митної переробки вантажів. Це забезпечить оптимізацію потоків товарів і транспортних засобів через митний кордон з метою

скорочення часу і витрат ресурсів у процесі переміщення вантажів. Саме таку ціль мають реформи, які передбачено провести в державній митній службі.

Як визнають експерти і спеціалісти, реформа системи оцінки митної вартості – один із найсуттєвіших і складних напрямів реформування митної справи. Реалізація комплексного підходу дасть можливість українським митницям вийти на новий рівень оцінювання, що в результаті забезпечить баланс інтересів держави та бізнесу. Побудова нової системи оцінки митної вартості має надати митницям набір таких чинників: нові джерела цінової інформації, система аналізу ризиків, митний контроль до прибуття товарів, випуск товарів під гарантії, митний пост-аудит, взаємна адміністративна допомога, – використовуючи які митниця не буде затримувати товари на кордоні, а матиме можливість протягом певного часу після випуску товарів завершити перевірку правильності задекларованої митної вартості [6].

Митні логістичні системи за своєю природою ієрархічні, тому що складаються з окремих підсистем, кожна з яких є митним органом певного рівня (рис. 3).

На прикладі м. Маріуполя ця ієрархія виглядає так: Донецькій митниці (регіональний рівень) підпорядковуються митні пости «Сартана», «Азовсталь», «Азов-порт». Митні пости «Сартана» і «Азовсталь» виконують роботи з митного оформлення зовнішньоторговельних вантажів металургійних комбінатів ПАТ «Маріупольський металургійний комбінат ім. Ілліча», ПАТ «Азовсталь», машинобудівного концерну «Азовмаш». Митний пост «Азов-порт» виконує роботи з оформлення вантажів, що переробляються на території Маріупольського морського торговельного порту.

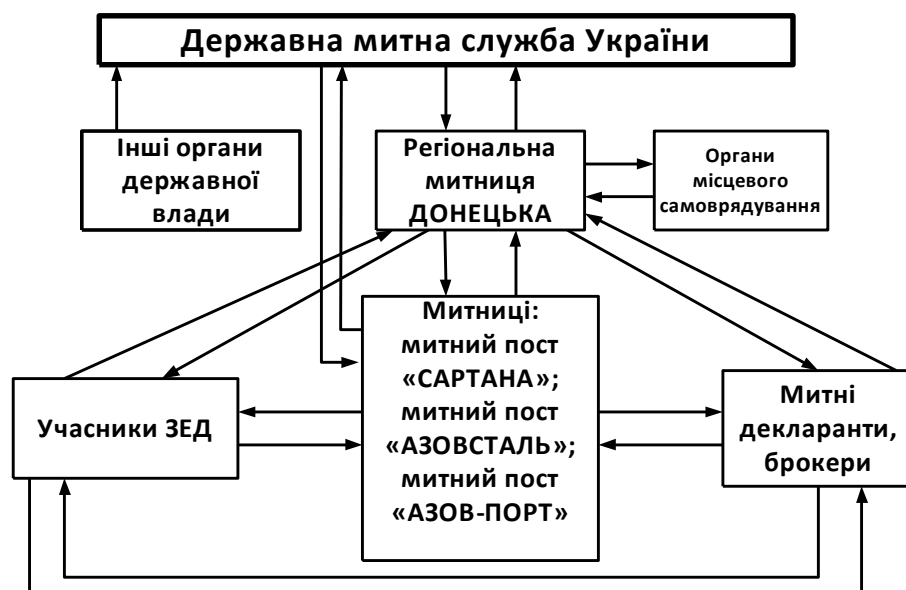


Рис. 3. Схема макрологістичної системи управління митної переробки вантажів на регіональній митниці (інформаційні потоки)

Логістична система митної переробки вантажів заснована на таких положеннях:

- митні органи ініціюють процес формування логістичної системи;
- митні органи – обов’язкова ланка логістики, що, своєю чергою, стає організаційно-технологічною основою логістичних систем митної переробки вантажів;
- компетенцію митних органів України в організації митної переробки вантажів встановлено Верховною Радою і Кабінетом Міністрів України, а конкретизовано нормативними актами Державної митної служби України;
- ієрархію логістичних систем митної переробки вантажів визначено чинною ієрархічною системою управління митними органами України, її не можна порушувати в процесі логістизації митної переробки вантажів;
- наявність певних ознак логістичної системи: системна цілісність і наявність потокового процесу, які присутні у кожній із запропонованих систем митної переробки вантажів [7, 215–218].

У найбільш загальному вигляді межі мікрологістичної системи митної переробки вантажів можна описати сферою компетенції регіональної митниці як основної ланки логістичної мережі. Навколишнє середовище регіональної митної логістичної системи складається із системи митних органів України, сукупності митних посередників та економічних, політичних, соціальних і географічних умов регіону. Загальною метою логістичної системи митної переробки вантажів виступає умова мінімізації витрат часу й інших ресурсів учасників зовнішньоекономічної діяльності у процесі переміщення матеріального потоку через митний кордон при неухильному дотриманні вимог митного законодавства. При наявності суперечностей між окремими елементами системи завданням митниці постає забезпечення сполучення інтересів учасників зовнішньоекономічної діяльності у процесі митної переробки вантажів. Структура логістичної системи митної переробки вантажів і її елементів визначається характером експортно-імпорتنих операцій, застосовуваними митними режимами та іншими факторами (рис. 4).

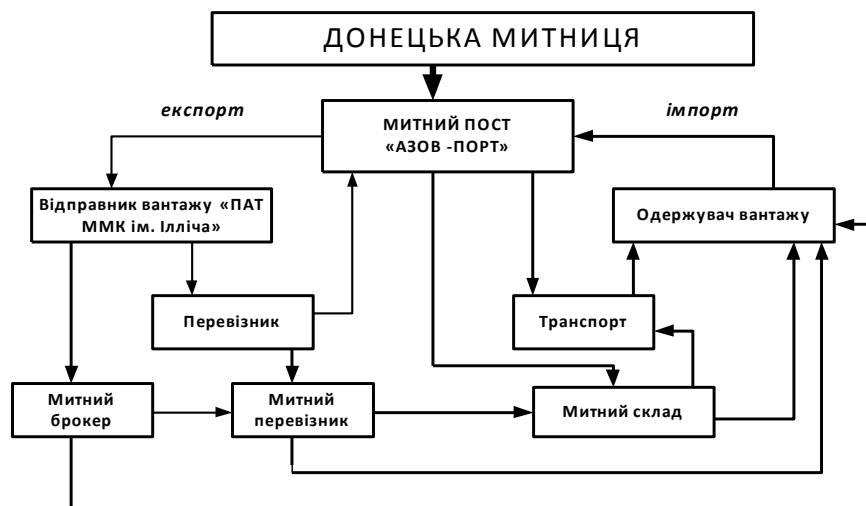


Рис. 4. Структура логістичної системи митної переробки вантажів

Межі регіональної митної логістичної системи визначено чинним в Україні законодавством, нормативними актами Державної митної служби України та регламентами митної переробки вантажів, які установлені регіональною митницею, а також характером взаємин між учасниками зовнішньоекономічної діяльності. Взаємини учасників зовнішньоекономічної діяльності залежать не тільки від зовнішньоекономічної політики України, але і від платоспроможного попиту учасників ЗЕД.

Макрологістична система митної переробки вантажів регіону більшою мірою пов'язана не з фізичними їх потоками, а з потоками інформації, що забезпечує фізичне переміщення матеріального потоку через митний кордон. Тому за основу формування такої логістичної системи візьмемо логістичні мережі інформаційних потоків, що обслуговують процес фізичного переміщення вантажів через митний кордон, а також інші операції митної переробки вантажів. Переміщення потоків у логістичній мережі неможливо без їхньої концентрації у визначених місцях, що у митних логістичних системах представлені у вигляді митних складів: митних вільних складів, митних ліцензійних складів. Характер функціонування складу чинить значний вплив на раціоналізацію руху матеріальних потоків, використання транспортних засобів і формування витрат обороту, а в митних логістичних системах ще і на можливість проведення якісного й ефективного митного контролю вантажів, які підлягають декларуванню.

Повноцінна взаємодія з митними адміністраціями інших країн, міжнародними митними організаціями, співпраця з європейськими митними інституціями стануть підґрунтям для суттєвого покращання митного контролю та митного оформлення. Розвиток договірної бази із взаємної адміністративної допомоги у митній справі зменшить можливості для недобросовісного бізнесу ухилитися від дотримання законодавства та попереджатиме шахрайство, що для чесних трейдерів насамперед означатиме відновлення конкуренції, усунення незаконних переваг, спрощення торгівлі. Черговим кроком, якому приділятиметься значна увага в міжнародному співробітництві, буде налагодження повноцінного обміну інформацією між митними адміністраціями [6].

Необхідність орієнтації виробництва на попит в умовах “ринку покупця” підштовхнула товаровиробників до пошуку нових форм і методів ведення бізнесу. Наразі під тиском практичних вимог бізнесу виникла потреба в інтегрованому управлінні матеріальними і супутніми їм інформаційними, сервісними й фінансовими потоками, які пов'язані з рухом товарів у мережі постачання від сировинного джерела до кінцевого споживача. При цьому інтегрованим управлінням мають бути охоплені всі стадії життєвого циклу товару, всі стадії його виготовлення і руху в мережі фізичного розподілу, всі стадії обороту “гроші – товар – гроші” і всі стадії послідовної передачі прав власності на шляху товарів до кінцевого споживача. Стосовно підприємства це означає необхідність інтеграції функцій управління рухом товарного потоку від входу до виходу підприємства через сфери постачання, виробництва і збуту. Результатом таких пошуків стало об'єднання всіх учасників процесу товароруку в мережі постачання.

Як відомо з теорії, система Just – In – Time (точно в термін) (далі – JIT) – оперативне управління виробництвом і постачанням, що включає організацію безперервного виробничого потоку, здатного до швидкої перебудови, в якому відбувається “уточнення” із кожної попередньої технологічної і транспортної структури логістичних мереж.

Головна ідея системи JIT – усунути запаси і накопичення вантажів за рахунок такої організації постачання в технологічному ланцюгу, коли матеріали надхо-

дять у визначене місце в точно зазначений термін завдяки синхронізації поставок з їхньою потребою, що задається технологічними і виробничими розкладами.

У сучасній практичній діяльності використовується метод “послідовного уточнення”, коли в рамках середньострокового контракту на постачання, наприклад, на рік з розподілом по кварталах, виконується послідовне уточнення обсягів постачання (кожного кварталу з розподілом на місяці, тижні, добу). З розвитком сучасних інформаційних технологій і телекомунікаційних мереж інформаційний обмін між постачальниками і споживачами досить доступний і дозволяє учасникам ефективно управляти замовленнями. Якщо технічно неможливо або економічно недоцільно виконати уточнення, розмір постачання фіксується на рівні середнього запасу при заданому періоді надходження вантажів.

Подальший розвиток інформаційних технологій відкрив ширші можливості до всебічного уточнення характеристик вимог по всіх ланках технологічних і логістичних ланцюгів, що привело до якісного оновлення концепції ЛІТ. Відмітними особливостями ЛІТ підходу є: “уточнення” транспортування в логістичній мережі; своєчасність задоволення вимог; мінімальні запаси; скорочені логістичні цикли постачання; невеликі партії поставок; обмежена кількість логістичних партнерів; висока якість продукції і логістичного сервісу.

Особливості методу “точно в термін” полягають у тому, що метод базується на синхронізації процесів доставки товарів у необхідній кількості точно на той момент, коли логістична мережа має в них потребу для виконання завдання з постачання товарів. Концепцію “точно в термін” реалізують структури логістичної системи. Мета методу “точно в термін” – мінімізація витрат, пов’язаних із запасами. Необхідні умови реалізації методу:

- наявність у логістичній системі надійних перевізників і постачальників;
- використання систем обміну інформацією про товари, які наближаються до митного поста;
- висока швидкість фізичної доставки товарів, у тому числі за рахунок скорочення часу тимчасового зберігання й очікування вантажопереробки;
- точна інформація про тимчасовий стан вантажів та їх рух до митного поста.

У ширшому значенні метод “точно в термін” розглядає митний пост як низку проблем: завеликий часовий відрізок для здійснення митних операцій з вантажем, нестабільність і невчасність поставки, незбалансованість операцій, обмежені потужності для виконання завдання, пошкодження або псування вантажів, перерви у роботі, завеликий обсяг паперової роботи та інше.

До переваг методу “точно в термін” відносять:

- скорочення черги вантажів на під’їздах до митних постів;
- скорочення часу виконання митних операцій;
- використання сучасного високопродуктивного обладнання;
- відповідальне ставлення працівників митниці до виконання своїх обов’язків;
- покращення відносин з перевізниками і вантажовласниками;
- проблеми, що виникають під час здійснення митних операцій, вирішуються в конструктивному руслі.

Проблеми реалізації методу “точно в термін”:

- завеликі початкові інвестиції і витрати на реалізацію ЛІТ, а саме: покупка якісного дорогого сучасного телекомунікаційного й комп’ютерного обладнання,

витрати на підготовку спеціалістів та високу заробітну плату;

- нездатність подолати надзвичайні обставини та орієнтуватись у надзвичайних подіях: страйки, погодні умови, відсутність інтернет-зв'язку;
- залежність від високої якості інтернет-зв'язку, комп'ютерного обладнання і програмного забезпечення;
- необхідність працювати в стабільному режимі, хоча на практиці темпи надходження вантажів мають стихійний характер;
- зниження гнучкості у виконанні митних операцій;
- складності скорочення часу на переналадження програмного забезпечення й пов'язаних із цим витрат;
- нездатність деяких перевізників і вантажовідправників працювати в режимі JIT;
- робота працівників у режимі надлишкового стресу;
- проблеми прив'язки JIT до інших інформаційних систем та сумісності окремих елементів програмного забезпечення;
- нездатність співробітників взяти відповідальність на себе.

З історії функціонування таких промислових велетнів машинобудування як TOYOTA відомо, що на впровадження системи JIT компанії знадобилося 10 років. Це пов'язано з тим, що JIT виявилася не здатною працювати без відповідного системного оточення. Початкові спроби їх американських і європейських конкурентів механічно перенести JIT у власне виробництво без урахування цього чинника зазнали поразки, вони змогли впровадити JIT лише за 10–15 років [8, 75]. Ключовими чинниками цього стало: тотальне управління якістю на всіх стадіях виробничого циклу від виробника до одержувача; раціональна організація і гнучкість процесу постачання; партнерство тільки з надійними постачальниками, перевізниками, дистриб'юторами, ефективна інформаційна підтримка; надвисока професійна відповідальність.

Узагальнюючи проведений аналіз та оцінку сучасного рівня розвитку ринку логістичних послуг України, можна виділити основні проблеми, які стримують його розвиток і зростання:

- недостатнє оновлення основних засобів у галузях виробничої інфраструктури, невідповідність їхнього технічного рівня сучасним і перспективним вимогам;
- відсталість транспортної інфраструктури та низький рівень міжгалузевої координації у її розвитку, що призводить до роз'єднання єдиного транспортного простору, нераціонального використання ресурсів і зниження ефективності застосування транспорту;
- низький рівень розвитку складського господарства, механізації та автоматизації складських послуг;
- недостатня ефективність фінансово-економічних механізмів, що стимулюють надання інвестицій на розвиток логістики в Україні;
- недостатній обсяг і рівень кадрової підготовки;
- висока вартість логістичних послуг, що становить приблизно 15–25 % від вартості товару.

Сучасні логістичні системи, які впроваджують JIT, більш інтегровані, працюють з передовими виробничими технологіями (Advanced Manufacturing Technologies – АМТ), сучасними засобами технологічного оснащення й автоматизації, телекомунікаційними мережами та інформаційною підтримкою.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку. Проведене дослідження дає можливість зробити такі висновки:

- поступовий розвиток міжнародної торгівлі, дерегулювання транспортних процесів, необхідність гармонізації митних процедур сприяють розвитку й застосуванню логістичних підходів до митного обслуговування вантажопотоків;
- технологічні можливості інформаційно-комп'ютерних і телекомунікаційних систем дозволяють керувати та оперативно вносити зміни до процесів митного декларування, огляду не тільки на рівні регіону й окремого митного поста, а й інтегрувати такі процеси до глобальних міжнародних митних і логістичних систем;
- інтеграція українських митних ІТ-систем у світові системи безпеки, взаємне визнання уповноважених економічних операторів (АЕО) сприятимуть побудові безпечних мереж постачання товарів, прискоренню їхнього руху, полегшенню торгівлі;
- нині під тиском практичних вимог бізнесу виникла потреба в інтегрованому управлінні матеріальними і супутніми їм інформаційними, сервісними й фінансовими потоками, що пов'язані з рухом товарів у мережі постачання від сировинного джерела до кінцевого споживача, для чого впроваджується логістична система ІІТ "точно в термін".

Перспектива подальших розвідок у даному напрямі – створення митних логістичних систем регіону для розширення процесів раціоналізації й оптимізації не тільки потоків товарів і транспортних засобів, але й інформаційних потоків, а також потоків громадян, що перетинають митний кордон у різних цілях.

Список використаних джерел:

1. Гребельник О. П. Митне регулювання зовнішньоекономічної діяльності : підручник / О. П. Гребельник. – К. : Центр навчальної літератури, 2005. – 696 с.
2. Самаєва Ю. Як (не)реформувати митницю [Електронний ресурс] / Ю. Самаєва. – Режим доступу : http://www.gazeta.dt.ua/macrolevel/yak-ne-reformuvati-mitnicyu_.html
3. Кораблін С. Держбюджет: криза за розкладом [Електронний ресурс] / С. О. Кораблін. – Режим доступу : http://www.gazeta.dt.ua/macrolevel/derzhbyudzhetskriza-za-rozkladom_.html
4. Митна Конвенція про спрощення і гармонізацію митних процедур [Електронний ресурс] : лист Державної митної служби України від 9 листопада 2006 р. № 11/4-14/12689 ЕП . – Режим доступу : http://www.zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_643
5. В приватне управління перейдуть чотири митниці на заході України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.dt.ua/ECONOMICS/v-privatne-upravlinnya-pereyudut-chotiri-mitnici-na-zahodi-ukrayini-199498_.html
6. Федчишин Ю. Реформа митниці: як здолати корупцію [Електронний ресурс] / Ю. Федчишин. – Режим доступу : http://www.gazeta.dt.ua/macrolevel/reforma-mitnici-yak-zdolati-korupciyu_.html
7. Ларіна Р. Р. Формування та забезпечення надійності регіональних логістичних систем : монографія / Р. Р. Ларіна. – Донецьк : Норд-Прес, 2005. – 284 с.
8. Кобзев В. В. Логистика : учеб. пособие / В. В. Кобзев, В. А. Левинцов, В. Н. Гончаров ; ЛНАУ. – Луганск : Ноулідж, 2013. – 412 с.