

Шалева О.І.

кандидат економічних наук, доцент,
Львівський торговельно-економічний університет

Shaleva Oleksandra

Lviv University of Trade and Economics

ДОСЛІДЖЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ СИСТЕМ МИТНОЇ ЛОГІСТИКИ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

У статті обґрунтовується актуальність застосування логістичного підходу для аналізу ефективності функціонування сфери митної логістики. Визначено сутність логістичної функції митної діяльності, проаналізовано комплекс і структуру митної логістики як специфічної сфери взаємодії учасників ЗЕД, та сформульовано її основні завдання. Виявлено основні функціональні елементи митно-логістичної діяльності, котрі володіють максимальним потенціалом щодо підвищення ефективності. Представлено комплекс критеріїв оцінювання митних логістичних систем та детально проаналізовано специфіку та передумови формування окремих статей витрат, мінімізація яких у логістиці традиційно є основою забезпечення ефективності будь-якого учасника ЗЕД і митно-логістичних структур. Особливу увагу приділено аналізу методології оцінювання якості митно-логістичного сервісу, для чого визначено критерії і показники якості послуг, які надаються при перетині митного кордону. Зазначено проблеми, які знижують ефективність процесів просування транскордонних митно-логістичних потоків в умовах сьогодення. Оскільки в митній логістиці важливу роль відіграють посередницькі структури, охарактеризовано базові засади їх функціонування та запропоновано використання комплексу ключових показників ефективності діяльності митних брокерів і агентів з митного оформлення. Також обґрунтовано актуальність застосування цих показників з метою максимального задоволення потреб і запитів клієнтів.

Ключові слова: ефективність, критерії ефективності, митна логістика, митно-логістичні системи, витрати, митно-логістичні послуги, митні посередники.

Постановка проблеми. Сучасний рівень розвитку торговельно-економічних відносин обумовлює нагальну потребу в ефективній організації просування матеріальних, фінансових і відповідних їм матеріальних потоках будь-якого суб'єкта господарювання. Ґрунтовна розробка логістичної концепції є одним із ключових моментів досягнення високих результатів діяльності.

Збільшення обсягів товарообороту між країнами, викликане активними глобалізаційними процесами, спричинило виникнення особливого напрямку логістики – митної логістики.

Митна логістика – це науково-практична діяльність, яка спрямована на вирішення питань регулювання митних товарно-інформаційно-фінансових потоків та сприяє захисту національних інтересів країни, пошуку балансу інтересів та забезпечення безпеки та розвитку суб'єктів ЗЕД [1, с. 33]. Вона призначена для розв'язання складних завдань, покликаних оптимізувати процеси імпорту та експорту та зробити їх менш витратними, тобто забезпечити високий рівень їх ефективності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблематикою визначення та забезпечення ефектив-

ності сфери логістики займалися чимало як вітчизняних, так і зарубіжних вчених, серед яких Андреїч М. [2], Б'юріті Дж. [3], Ковбаса О. [5], Крюкова Ю. [6], Кусума Б. [7], Молнар О. [8], Фугате Б. [4], Чухлата Ж. [9]. Водночас певні моменти щодо оцінювання ефективності логістичних процесів у діяльності митних органів частково аналізувалися в працях Кілібради М. [10] і Остапенко А. [11], що об'єктивно не дає змоги забезпечити ґрунтовний аналіз у цьому секторі.

Формулювання цілей статті. Мета представленої статті полягає у визначенні сутності та змісту ефективності діяльності сучасних систем митної логістики та дослідженні методології її оцінювання.

Виклад основного матеріалу. Основою логістичної функції митної діяльності є організація процесу митної обробки вантажів, що об'єднує процеси реалізації митних процедур, пов'язаних із фізичним і економічним переміщенням вантажів через митний кордон певної країни. Таким чином, логістика повинна забезпечувати формування та оптимальну технологію просування інтегрованих митно-логістичних потоків через митний кордон з метою прискорення цього процесу та розробку стандартних логістичних вимог як до митних процедур, так і до діяльності учасників ЗЕД.

Система митної логістики складається з численних взаємопов'язаних елементів, до яких належать митні й інші органи державного управління ЗЕД, методи тарифного та нетарифного регулювання експортно-імпорتنних товарних потоків, митні та зовнішньоторговельні посередники, експортери й імпортери товарів і споживачі.

Основна мета митної логістики – сприяння розвитку міжнародної торгівлі, прискорення товарообігу та розширення зовнішньоторговельних зв'язків держави. Досягнення цієї цілі можливе при виконанні ряду завдань [12, с. 84]:

- підвищення ефективності митного адміністрування та забезпечення сприятливих умов для учасників ЗЕД;
- забезпечення ефективного митного контролю товарів і транспортних засобів, які перетинають митний кордон, у обсязі, необхідному для дотримання національного та міжнародного законодавства та захисту вітчизняних товаровиробників;
- своєчасне і достатнє наповнення дохідної частини державного бюджету.

Водночас нині не існує універсальної методики вимірювання ефективності логістичної системи (в т. ч. і митної), котра би повністю враховувала динаміку процесів, які відбуваються у ній, а також вплив чинників, які ці зміни викликають. Однак універсальний параметр, за допомогою якого можна оцінити ефективність логістичної системи існує – це обсяг витрат у ланцюгу управління поставками, або прибуток, який одержується при просуванні логістичних (і, зокрема, митно-логістичних) потоків. Слід зазначити, що під митно-логістичними потоками розуміють зовнішньо-

торговельні потоки, що мають транскордонний, транзитний характер [13, с. 136]. Їх структура показана на рис. 1.

Таким чином оцінювання ефективності функціонування логістичних систем може бути проведене шляхом співставлення обсягів прибутку та витрат, які виникають у ланцюзі поставок.

Безумовно, що будь-яка структура (зокрема й митна), котра впроваджує у свою діяльність логістичні принципи управління, насамперед має розуміти, як при цьому підвищиться її ефективність. У такому контексті ефективна митна логістика забезпечує вирішення цілого спектру складних завдань, необхідних для реалізації процесів експорту й імпорту матеріальних ресурсів (продукції та товарів) і послуг оптимальними методами, тобто методами, що потребують мінімальний обсяг витрат клієнта (як матеріальних, так і витрат часу). Основні елементи митної логістики, які можуть забезпечити максимальне підвищення ефективності у вищезазначеному розумінні, представлено на рис. 2.

З погляду логістики при переміщенні вхідних і вихідних (експортно-імпорتنних) товарних потоків через митний кордон головну роль відіграють потоки митних процедур, які пов'язані з реалізацією митних режимів. Це цілком очевидно, оскільки митна логістична система, як і будь-яка інша економічна система має канали входу та виходу. Отже, каналами входу-виходу експортно-імпорتنних товарних потоків є митні процедури, оскільки саме вони визначають такі моменти [14, с. 336]:

- порядок переміщення товару через митний кордон залежно від його призначення, умов перебування товару на митній території;

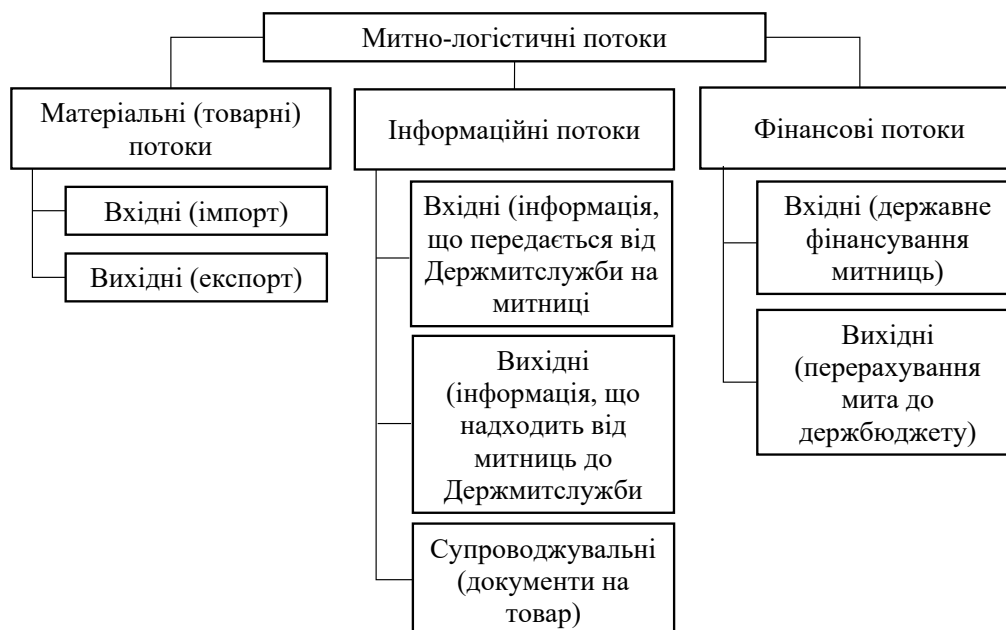


Рис. 1. Структура митно-логістичних потоків

Джерело: складено автором за [1]



Рис. 2. Елементи митної логістики, у яких можливе максимальне підвищення ефективності

Джерело: сформовано автором

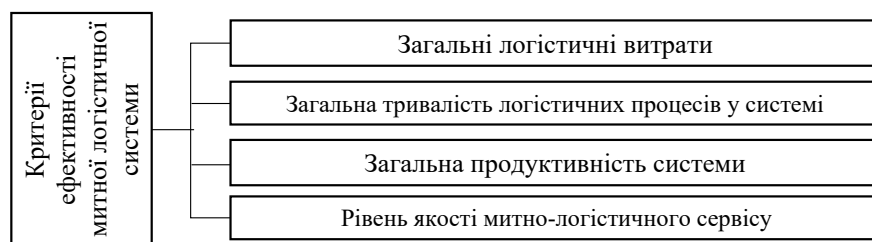


Рис. 3. Критерії ефективності митно-логістичної системи

Джерело: складено автором за [10]

- межі, в яких він може використовуватися;
- права й обов'язки особи/ осіб, що переміщують відповідний товар;
- вимоги до товару, до якого застосовуються конкретні процедури.

Загалом же, до ключових критеріїв ефективності митної логістичної системи можна віднести (рис. 3).

Усі ці критерії є основою оперативного, тактичного та стратегічного планування сучасних митно-логістичних структур, тому показники, які їх формують, повинні бути легко вимірюваними.

Загальні логістичні витрати – це сума витрат, що виникають при управлінні та реалізації усіх процесів митної логістичної системи, пов'язаних із просуванням інтегрованих митно-логістичних потоків через митний кордон. При цьому в структурі загальних логістичних витрат можна виділити [15]:

- витрати на транспортування вантажів;
- складські витрати;
- витрати, пов'язані з обробкою вантажів;
- витрати на управління запасами;
- витрати пов'язані з експлуатацією логістичних і митних інформаційних систем (у т. ч. Єдиної автоматизованої інформаційної системи митних органів (ЄАІС);
- можливі втрати від проявлення логістичних і митних ризиків (ризиків зовнішньоекономічної угоди, ризиків митно-тарифного і нетарифного регулювання, митного декларування, інформаційні ризики тощо) та неналежного рівня логістичного сервісу.

Транспортні операції у митних логістичних системах можуть здійснюватися в різних місцях: в пунктах

відправлення, на шляху просування вантажу, в пунктах перевалки, на прикордонних пунктах. Вони можуть проходити, як в середині країни, так і за її кордоном.

Для правильного розрахунку частини перелічених вище статей витрат слід ґрунтовно ознайомитися зі змістом правил Інкотермс (у редакції 2020 р.), головним завданням яких є стандартизація й оптимізація договірних відносин між учасниками ЗЕД. Саме правила Інкотермс визначають правила покладання на одну зі сторін зовнішньоторговельного контракту матеріальних витрат, пов'язаних із просуванням логістичних потоків (які враховують вибір виду транспорту, плати за перевезення, вартості страхування вантажу та витрат на навантажувально-розвантажувальні роботи), а також момент і місце передачі ризиків фізичної втрати чи пошкодження товару.

Складські витрати та витрати на управління запасами в митних логістичних системах виникають при необхідності зберігання товарів учасниками ЗЕД на складах тимчасового зберігання (СТЗ) та митних складах.

У професійній літературі, офіційній документації та логістичних словниках зафіксоване таке тлумачення поняття складу тимчасового зберігання – приміщення, де зберігають товари, що імпортують у країну, до тих пір, поки вони не пройдуть всі митні процедури. У той же час митний склад – це вид складу, що перебуває під митним наглядом. Митні склади призначені для зберігання товарів не з ЄС без сплати митних та фіскальних зборів до моменту випуску товарів в обіг. Процедура митного складування застосовується, коли товари, що

не походять з ЄС, вимагають пристосування до вимог спільноти, наприклад, нанесення знаку СЕ, етикеток з перекладом або інші дії, що відповідають вимогам законодавства. Перевагою зберігання товарів на митному складі є можливість поступового вивезення товарів і розміщення їх на ринку без необхідності сплати зборів за весь товар, що зберігається, а лише за вивезену кількість [16].

Існують й інші відмінності між складами тимчасового зберігання та складами митними. Так, згідно з Митним Кодексом України, товари на складах тимчасового зберігання можуть знаходитись протягом 90 календарних днів (3 міс.), а на митних – 1095 (3 р.). Варто зазначити, що терміни зберігання на тимчасовому складі можна подовжити на ще 30 календарних днів (загалом до 4-х міс.), для чого потрібно подати заявку утримувачу складу. Крім того, якщо зберігати вантажі на тимчасовому складі, потрібно оплачувати мито й митні платежі, а якщо на митному – можна делегувати ці обов'язки покупцям товару. Ще одна відмінність – перелік операцій, що дозволено проводити на складі (рис. 4), що безпосередньо впливає на величину витрат, пов'язаних із обробкою вантажів: на складах тимчасового зберігання можна проводити операції, які потрібні для забезпечення оптимальних умов зберігання.

Також вантажі можуть проходити обробку в митних терміналах – спеціалізованих об'єктах логістичної інфраструктури, що використовуються для проведення митних процедур під час здійснення зовнішньоекономічної діяльності, зокрема митного оформлення вантажів, які перетинають митний кордон між різними митними територіями (наприклад, країнами або митними зонами).

Слід зазначити, що у вітчизняній практиці виникають проблеми стосовно використання показників логістичних витрат при оцінюванні ефективності логістичних систем (у т. ч. й митних). Це, насамперед, пов'язано з тим, що в діючій системі бухгалтерського

та статистичного обліку неможливе окреме виділення власне логістичних витрат. Крім того, відсутні методики оцінювання та економічного розрахунку логістичних ризиків.

Загальна тривалість логістичних процесів у митно-логістичній системі визначається тривалістю виконання усіх дій, потрібних для просування інтегрованих митно-логістичних потоків через митний кордон. Слід зазначити, що в Україні з початком повномасштабного російського вторгнення тривалість просування цих потоків у багатьох випадках суттєво збільшилася. Це пов'язано з вимушеною необхідністю зміни транспортних маршрутів (наприклад, значну частину вантажів, яка традиційно імпортувалася через чорноморські порти, через блокаду останніх довелося ввозити залізничним і автомобільним транспортом через країни ЄС); пошкодженням або й знищенням митно-логістичної інфраструктури на територіях, близьких до бойових дій; обмеженням пропускної здатності пунктів пропуску; затримками під час проведення прикордонниками, митниками та фітосанітарною інспекцією контрольних процедур; обмеженою пропускною спроможністю транспортної інфраструктури сусідніх країн при мультимодальних перевезеннях; браком складських площ для обробки та зберігання вантажів та ін. Також суттєвий негативний вплив на тривалість митно-логістичних процесів, підвищення рівня ризиків, зростання витрат мали акції протесту на шляху українських експортних вантажів у Польщі, Угорщині та Словаччині [17].

Ще одним критерієм ефективності митних логістичних систем є їх загальна продуктивність. Загалом продуктивність – це економічний показник, який характеризує, скільки було вироблено товарів або у випадку, коли мова йде про митні логістичні системи, – надано послуг за кожним використовуваним фактором чи ресурсом (робоча сила, капіталовкладення, час тощо) за певний період. Основне завдання продуктивності – виміряти ефективність кожного фактора або

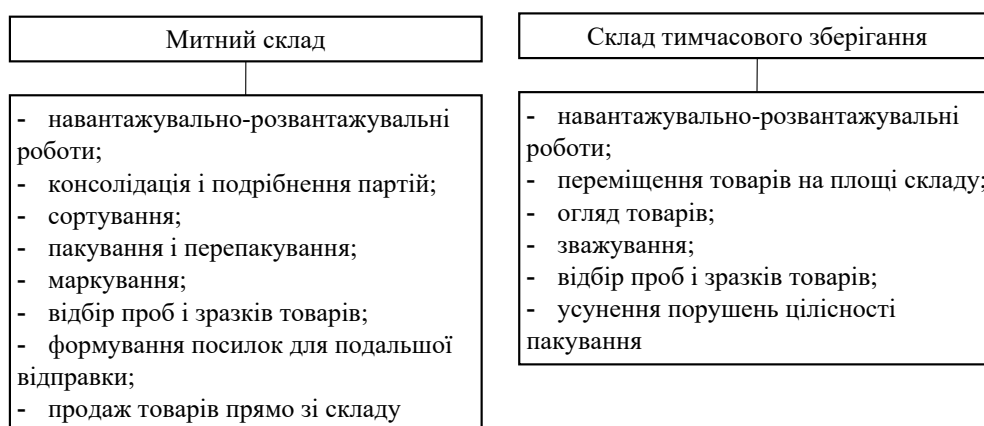


Рис. 4. Порівняльна характеристика функціоналу митних складів і складів тимчасового зберігання

Джерело: складено автором за [16]

ресурсу, розуміючи під ефективністю факт отримання найкращих показників за допомогою мінімуму ресурсів [18, с. 44].

Митно-логістичний сервіс належить до сфери послуг, що обслуговує зовнішньоекономічну діяльність. Він виконує допоміжну роль відносно транснаціонального просування митно-логістичних потоків і об'єктивно стає міжнародним за масштабом. Сьогодні послуги різних видів транспорту сприяють активному розширенню міжнародної торгівлі, що є передумовою для розвитку в тому числі й митних послуг як елемента комплексного логістичного обслуговування учасників ЗЕД.

У загальному розумінні якість послуг (сервісу) – це стратегічний показник конкурентоспроможності й основа покращення економічного стану підприємства, в міру того, як рівень цих послуг задовольняє потреби й очікування клієнта. Під якістю ж митно-логістичного сервісу можна розуміти сукупність характеристик митно-логістичних послуг, які визначають їх здатність задовольняти потреби учасників ЗЕД під час переміщення митно-логістичних потоків через митний кордон із мінімізацією всіх витрат.

На практиці виділяють такі основні критерії оцінювання якості митно-логістичних послуг (рис. 5) [19]. Водночас якість послуг може суттєво змінюватися залежно від того, хто і як їх надає, оскільки процес виробництва та споживання послуг передбачає безпосередню участь людей.

Якість будь-якого виду діяльності неможливо розглядати без визначення її показників. Показники якості – встановлені кількісні чи якісні вимоги до характеристик об'єкту, що забезпечують можливості їх реалізації і перевірки. Можна виділити такі основні групи показників якості комплексу митно-логістичних послуг:

- показники якості розробки й оформлення зовнішньоекономічної угоди;

- показники якості митно-логістичного контролю;
- показники якості надання послуг митно-логістичними посередниками.

Кожна така група загальних показників складається з показників окремих, що розкривають якість митно-логістичної послуги. Так, наприклад, у групу показників якості митно-логістичного контролю можуть входити кількість транспортно-супровідних документів і декларацій, оформлених за певний період за типом і видом транспорту; кількість помилок, допущених у деклараціях; частку донарахувань митних платежів; частку корегувань коду товарів тощо.

Однією з ознак розвитку економіки є поглиблення спеціалізації праці, що виражається у появі нових видів посередницьких послуг та домінуванні невиробничої сфери. Важливу роль у підвищенні ефективності зовнішньоекономічної діяльності відіграє підприємницька діяльність з надання послуг із декларування товарів і транспортних засобів та їх переміщення через митний кордон. Зокрема митно-брокерські послуги дають змогу забезпечити ефективну взаємодію між вантажовідправником, одержувачем вантажу та логістичною компанією, а також державними органами нагляду та контролю.

При здійсненні митно-логістичних операцій потрібен постійний контроль і оцінювання якості виконання робіт як власними працівниками митних органів і логістичних компаній, так і в разі передачі робіт стороннім організаціям і особам. Для пошуку ефективного партнера, оцінки якості та динаміки надаваних третьою стороною митно-логістичних послуг сьогодні часто використовують ключові показники ефективності (англ. key performance indicators – KPI). Під цим терміном мається на увазі набір метрик, які відображають продуктивність або успішність діяльності суб'єкта господарювання з погляду прогресу в досягненні поставлених цілей. KPI також варто використовувати



Рис. 5. Критерії оцінювання якості митно-логістичних послуг

Джерело: складено автором за [19]

для оцінювання якості послуг логістичних і митних посередників, зокрема митних брокерів та агентів з митного оформлення.

Митний брокер – це підприємство, що надає послуги з декларування товарів, транспортних засобів комерційного призначення, які переміщуються через митний кордон України. Агент з митного оформлення – це фізична особа – резидент, що перебуває в трудових відносинах з митним брокером і безпосередньо виконує в інтересах особи, яку представляє митний брокер, дії, пов'язані з пред'явленням органу доходів і зборів товарів, транспортних засобів комерційного призначення, а також документів, потрібних для здійснення їх митного контролю та митного оформлення [20].

З урахуванням практичного досвіду, можна виділити такі показники, що дають змогу оцінити роботу митних посередників:

- КРІ щодо швидкості оформлення митної декларації. Вантаж може бути розмитнено в день прибуття транспортного засобу на митний термінал або ж певний час перебувати на СТЗ чи митному складі. Якщо вантаж надовго затримується в терміналі, очікуючи на завершення процедури митного оформлення, то, відповідно, клієнт не може одержати свій товар і вчасно відвантажити його своїм замовникам, порушуючи таким чином умови угоди (особливо в разі, коли вона проводилася на умовах ЛТ (just in time – точно у визначений час)). Також у компанії можуть виникнути додаткові витрати на оплату послуг складу (навантажувально-розвантажувальні роботи, зберігання вантажу тощо), рахунки за простоювання транспортних засобів;

- КРІ щодо кількості помилок у підготовлених документах. Підготовка митної декларації – досить складний процес, що потребує як певних компетентностей, так і акуратності й уважності до деталей зі сторони працівника, який її готує (декларанта). Помилки в цьому та інших супутніх документах можуть спричинити не лише затримки в оформленні вантажу, але й відкриття провадження про адміністративне правопорушення стосовно учасника ЗЕД (розділ XVIII «Порушення митних правил та відповідальність за них» Митного кодексу України);

- КРІ щодо заведення протоколів про адміністративні правопорушення на учасників ЗЕД. У деяких випадках провина за ці правопорушення лежить на митному посередникові: наприклад, учасник ЗЕД надав посередникові всю необхідну інформацію про товар, що потрібно розмитнити, але той неправильно визначає код ТНЗЕД або розраховує митні платежі, що призводить до відкриття справи про адміністративне правопорушення проти учасника ЗЕД;

- КРІ щодо сукупного обсягу всіх витрат, пов'язаних із митним оформленням. Важливо врахувати саме сукупні витрати, оскільки часто визначена митним посередником вартість його послуг складає незначну частку всіх витрат компанії, пов'язаних із митним оформленням. Ці витрати можуть охоплювати вартість послуги митного оформлення, вартість послуг СТЗ або митного складу, витрати через простій транспортних засобів на терміналі та ін. Також цей показник може враховувати проведену посередником оптимізацію митних платежів;

- КРІ щодо якості надання комплексу додаткових послуг. Митний посередник може надати клієнтові додаткові послуги, наприклад, послуги з перевезення вантажів або сприяти одержанню потрібних ліцензій чи сертифікатів. Відповідно, якість таких послуг також повинна бути оцінена.

Висновки. Використання принципів логістики у процесах, що відбуваються під час перетину митного кордону, дає змогу об'єктивно оцінити специфіку митної справи та забезпечити високий рівень надання митно-логістичних послуг, де основним критерієм ефективності є зменшення обсягу витрат на здійснення операцій за умови максимального задоволення клієнтів. Як і в загальній логістиці, сумарна ефективність митно-логістичних систем визначається також тривалістю основних процесів, продуктивністю та якістю сервісу. При цьому слід врахувати, що остаточний результат залежить як від логістичних операторів, що забезпечують фізичне просування експортно-імпорتنних потоків, так і від результативності роботи митних органів. Водночас на якість митно-логістичних послуг суттєвий вплив чинить так званий «людський фактор», відповідно підвищенню їх якості сприяє передача ряду функцій із забезпечення перетину митного кордону третій стороні, котра безпосередньо спеціалізується на таких завданнях, має відповідну матеріально-технічну базу та досвід – митним посередникам. Для оцінювання діяльності останніх застосовують комплексну характеристику показників т. зв. КРІ.

Визначальним фактором, який вплинув на різке зниження ефективності функціонування вітчизняних систем митної логістики, стала збройна агресія росії, що спричинила деформацію традиційних митно-логістичних потоків, численні втрати матеріально-технічної бази, відтік кваліфікованих кадрів і ряд інших проблем. Однак митно-логістичні системи та їх учасники поступово адаптуються до умов воєнного стану, забезпечуючи максимально можливий на сьогодні рівень залучення вітчизняних суб'єктів господарювання у зовнішньоекономічну діяльність.

Список літератури:

1. Яременко О.Ф. Митна логістика: поняття, функції, особливості. *Вісник Хмельницького національного університету*. 2016. № 6. Т. 1. С. 32–36.
2. Andrejić M. Measuring efficiency in logistics. *Vojnotehnički Glasnik*. 2013. No. 61(2). P. 84–104.
3. Burity J. The Importance of Logistics Efficiency on Customer Satisfaction. *Journal of Marketing Development and Competitiveness*. 2021. 15 (3). P. 26–35.

4. Fugate B., Mentzer J. Logistics Performance: Efficiency, Effectiveness, and Differentiation. *Journal of Business Logistics*. 2010. № 31 (1). P. 43–62.
5. Ковбаса О.М., Холохоренко Д.С., Чалий Д.Р. Аспекти визначення ефективності логістичної діяльності підприємства. *Східна Європа: економіка, бізнес та управління*. 2019. Вип. 3 (20). С. 242–248.
6. Крюкова Ю.О. Оцінка ефективності логістики. *Scientific Journal «ScienceRise»*. 2015. № 1/1(6). P. 34–36.
7. Kusuma B., Qurtubi Q., Hidayat A., Janari D. Research development of logistics efficiency. *Journal of Optimization in Industrial Engineering*. 2023. Vol. 16. Issue 1. P. 97–103.
8. Молнар О.С., Палійчук Є.С., Ковтюк Ю.І. Методологія визначення логістичної ефективності. *Інвестиції: практика та досвід*. 2017. № 19. С. 34–37.
9. Чухлата Ж.Г. Методика оцінювання ефективності логістики високотехнологічної організації. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2020. №. 69. С. 163–169.
10. Kilibrada M., Andrejić M., Popović V. Efficiency of logistics processes in customs procedures. *3rd Logistics International Conference, 25-27 May 2017. Belgrad, Serbia*. 2017. P. 34–37.
11. Остапенко А.С., Повод Т.М. Управління ефективністю та митними ризиками в логістичних процесах зовнішньоекономічної діяльності. *Східна Європа: економіка, бізнес та управління*. 2020. Вип. 1 (24). С. 221–228.
12. Мартинюк В.П. Митна система та економічна безпека держави: теорія і методологія : монографія. Київ : Астон, 2010. 256 с.
13. Шереметинська О.В. Митна логістика, як елемент підвищення ефективності зовнішньоекономічної діяльності підприємств. *Проблеми економіки підприємств в сучасних умовах: матеріали XI Міжнар. наук.-практ. конф., 21-22 травня 2015 р. Київ : НУХТ*, 2015. С. 136–138.
14. Музика-Стефанчук А.О. До питання про митні процедури (порівняння положень митного кодексу України та законодавства ЄС). *Право та державне управління*. 2023. № 2. С. 334–338.
15. Самодай В.П., Донський М.Л., Гладун М.В. Оптимізація управління логістичними витратами в діяльності підприємств. *Економіка та суспільство*. 2023. Вип. 55. URL: <http://surl.li/tsbqlf>.
16. Склад тимчасового зберігання: визначення та значення для бізнесу. URL: <http://surl.li/qoxeff>.
17. Берестенко В. Як логістика адаптувалася до війни. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2023/07/24/702529/>
18. Занора В.О., Куценко Д.М., Одорюк Н.В. Потенціал як основа розвитку підприємства: понятійно-категоріальний апарат. *Проблеми та перспективи економіки та управління*. 2021. Вип. 2 (18). С. 40–51.
19. Архирейська Н.В. Аналіз підходів до оцінювання ефективності митної справи. *Ефективна економіка*. 2014. № 7. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=3176>
20. Митний кодекс України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17#Text>

References:

21. Yaremenko O. F. (2016) Mytna lohistyka: poniattia, funktsii, osoblyvosti [Customs logistics: concept, functions, features]. *Visnyk Khmelnytskoho natsionalnoho universytetu*, no. 6-1, pp. 32–36. (in Ukrainian)
22. Andrejić M. (2013) Measuring efficiency in logistics. *Vojnotehnički Glasnik*, no. 61(2), pp. 84–104.
23. Burity J. (2021) The Importance of Logistics Efficiency on Customer Satisfaction. *Journal of Marketing Development and Competitiveness*, no. no. 15(3), pp. 26–35.
24. Fugate B. & Mentzer J. (2010) Logistics Performance: Efficiency, Effectiveness, and Differentiation. *Journal of Business Logistics*, no. 31 (1), pp. 43–62.
25. Kovbasa O. M., Kholokhorenko D. S. & Chalyi D. R. (2019) Aspekty vyznachennia efektyvnosti lohistychnoi diialnosti pidpriemstva [Aspects of determining the efficiency of the enterprise's logistics activities]. *Skhidna Yevropa: ekonomika, biznes ta upravlinnia*, no. 3 (20), pp. 242–248. (in Ukrainian)
26. Kriukova Yu. O. (2015) Otsinka efektyvnosti lohistyky [Evaluation of logistics efficiency]. *Scientific Journal «ScienceRise»*, no. 1/1(6), pp. 34–36. (in Ukrainian)
27. Kusuma B., Qurtubi Q., Hidayat A., & Janari D. (2023) Research development of logistics efficiency. *Journal of Optimization in Industrial Engineering*, vol. 16, is. 1, pp. 97–103.
28. Molnar O. S., Paliichuk Ye. S. & Kovtiuk Yu. I. (2017) Metodolohiia vyznachennia lohistychnoi efektyvnosti [Methodology for determining logistics efficiency]. *Investysii: praktyka ta dosvid*, no. 19, pp. 34–37. (in Ukrainian)
29. Chukhlata Zh. H. (2020) Metodyka otsiniuvannia efektyvnosti lohistyky vysokotekhnolohichnoi orhanizatsii [Methodology for assessing the logistics efficiency of a high-tech organisation]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, no. 69, pp. 163–169. (in Ukrainian)
30. Kilibrada M., Andrejić M. & Popović V. (May 25-27, 2017) Efficiency of logistics processes in customs procedures. *3rd Logistics International Conference*. Belgrad, Serbia. P. 34–37.
31. Ostapenko A. S. & Povod T. M. (2020) Upravlinnia efektyvnistiu ta mytnymy ryzykamy v lohistychnykh protsesakh zovnishnoekonomichnoi diialnosti [Managing efficiency and customs risks in logistics processes of foreign economic activity]. *Skhidna Yevropa: ekonomika, biznes ta upravlinnia*, no. 1 (24), pp. 221–228. (in Ukrainian)
32. Martyniuk V. P. (2010) Mytna systema ta ekonomichna bezpeka derzhavy: teoriia i metodolohiia [Customs system and economic security of the state: theory and methodology]. Kyiv: Aston. (in Ukrainian)
33. Sheremetynska O. V. (2015) Mytna lohistyka, yak element pidvyshchennia efektyvnosti zovnishnoekonomichnoi diialnosti pidpriemstv [Customs logistics as an element of improving the efficiency of foreign economic activity of enterprises]. *Problemy ekonomiky pidpriemstv v suchasnykh umovakh : materialy XI Mizhnar. nauk.-prakt. konf. Kyiv: NUKhT*, pp. 136–138.

34. Muzyka-Stefanchuk A. O. (2023) Do pyttannia pro mytni protsedury (porivniannia polozhen mytneho kodeksu Ukrainy ta zakonodavstva YeS) [On the issue of customs procedures (comparison of provisions of the Customs Code of Ukraine and EU legislation)]. *Pravo ta derzhavne upravlinnia*, no. 2, pp. 334–338. (in Ukrainian)
35. Samodai V. P., Donskyi M. L. & Hladun M. V. (2023) Optymizatsiia upravlinnia lohistychnymy vytratamy v diialnosti pidpriemstv [Optimisation of logistics cost management in the activities of enterprises]. *Ekonomika ta suspilstvo*, no. 55. Available at: <http://surl.li/tsbqlf> (in Ukrainian)
36. Sklad tymchasovoho zberihannia: vyznachennia ta znachennia dlia biznesu [Temporary storage warehouse: definition and importance for business]. Available at: <http://surl.li/qoxeff> (in Ukrainian)
37. Berestenko V. Yak lohistyka adaptuvalasia do viiny [How logistics has adapted to the war]. Available at: <https://www.epravda.com.ua/columns/2023/07/24/702529/> (in Ukrainian)
38. Zanora V. O., Kutsenko D. M. & Odorodko N. V. (2021) Potentsial yak osnova rozvytku pidpriemstva: poniatiino-katehorialnyi aparat [Potential as a basis for enterprise development: conceptual and categorical apparatus]. *Problemy ta perspektyvy ekonomiky ta upravlinnia*, no. 2 (18), pp. 40–51. (in Ukrainian)
39. Arkhireiska N. V. (2014) Analiz pidkhodiv do otsiniuvannia efektyvnosti mytnoi spravy [Analysis of approaches to assessing the effectiveness of customs]. *Efektivna ekonomika*, no. 7. Available at: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=3176> (in Ukrainian)
40. Mytnyi kodeks Ukrainy [The Customs Code of Ukraine]. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17#Text> (in Ukrainian)

STUDYING THE EFFICIENCY OF CUSTOMS LOGISTICS SYSTEMS IN MODERN CONDITIONS

One of the modern ways to efficiently organise the activities of various sectors of the economy is to apply a logistics approach. To ensure its economic security, each country develops customs regulations, which also actively use the logistics approach. In this case, its peculiarity is the need to optimise export-import processes at a minimum cost. The article substantiates the relevance of the logistics approach for analysing the efficiency of the customs logistics sector, since there are relatively few scientific studies of this issue. The author defines the essence of the logistics function of customs activity, analyses the complex and structure of customs logistics as a specific area of interaction between participants in foreign economic activity, and formulates a list of its main tasks. The article identifies functional elements of customs and logistics activities, in which the efficiency of the main processes can be objectively increased by optimising costs and maximising customer satisfaction. The article presents a set of criteria for evaluating customs logistics systems in terms of cost and time, productivity and quality of services. The author analyses in detail the specifics and prerequisites for the formation of certain cost items in the operation of logistics systems, the minimisation of which in logistics is traditionally the basis for ensuring the efficiency of any participant in international trade and customs and logistics structures. Particular attention is paid to the analysis of the methodology for assessing the quality of customs and logistics services, for which the main types, criteria and quality indicators of various types of services provided to customers when their goods cross the customs border are identified. The reasons for a significant decrease in the efficiency of the processes of promoting cross-border customs and logistics flows that arose with the beginning of the Russian invasion of Ukraine are indicated. Since intermediary structures play an important role in customs logistics, the author describes the basic principles of their functioning in accordance with the provisions of Ukrainian legislation and suggests the use of four groups of key performance indicators for customs brokers and customs clearance agents. The article also identifies a set of possible negative consequences for both intermediaries and their clients in case of non-compliance with the requirements for the efficient organisation of customs and logistics processes.

Keyword: efficiency, efficiency criteria, customs logistics, customs logistics systems, costs, customs logistics services, customs intermediaries.