

# РОЗДІЛ 1. ІНФРАСТРУКТУРНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МІЖНАРОДНОГО БІЗНЕСУ

## § 1 ОРГАНІЗАЦІЯ ІНФРАСТРУКТУРИ БІЗНЕСУ

Мета: визначити сутність інфраструктури бізнесу, її основні функції та структурні елементи.

Основні поняття: інфраструктура, інфраструктура бізнесу, ринкова інфраструктура, інфраструктурне забезпечення міжнародного бізнесу, елементи інфраструктури.

### План

1. Визначення інфраструктури. Критерії класифікації інфраструктури.
2. Сутність інфраструктури бізнесу.
3. Елементи інфраструктурного забезпечення міжнародного бізнесу.

#### **1. Визначення інфраструктури. Критерії класифікації інфраструктури.**

Термін «інфраструктура» походить від латинського «*infra*» – *основа, фундамент* і «*structura*» – *будівля* і характеризується як сукупність галузей, підприємств і організацій, що входять до цих галузей, діяльність яких спрямована на забезпечення функціонування виробництва та обігу товарів, а також життєдіяльності людей.

У науковій літературі зустрічаються такі поняття, як «міжнародна інфраструктура», «соціальна інфраструктура», «правова інфраструктура», «бізнес-інфраструктура», «інфраструктура ринків» та інші, в яких концентруються відповідні обслуговуючі комплекси.

Розрізняють *виробничу інфраструктуру* (таку, що обслуговує виробництво), *соціальну інфраструктуру* (забезпечує життєдіяльність населення) та *ринкову інфраструктуру* (забезпечує рух товарів, робіт, послуг).

*Виробнича (інженерно-технічна) інфраструктура* включає сукупність інженерних комунікацій (зв'язок, водовідведення, водо-, енерго-, нафто- та газопостачання) та інших споруд, що забезпечують нормальне функціонування усього комплексу виробництв у межах певної території.

*Соціальна інфраструктура* є сукупністю об'єктів і закладів житлового, культурно-побутового призначення, охорони здоров'я, відпочинку, торгівлі, тобто об'єктів, які забезпечують відповідні сфери життя населення.

*Інституційна інфраструктура* – це урядові, науково-дослідні, проектно-конструкторські установи, за винятком органів і закладів безпосереднього управління виробництвом, а також конструкторських бюро, проектних і науково-дослідних закладів, які беруть безпосередню участь у виробництві.

Інфраструктуру класифікують за *галузевим поділом*:

– *міжгалузєва*, яка обслуговує багато галузей економіки – транспортна,

електро- та газозабезпечення, зв'язок тощо;

– *внутрішньогалузева*, яка обслуговує виключно окрему галузь.

*Інфраструктуру розподіляють на «жорстку» та «м'яку».*

До «жорсткої» інфраструктури відносять великі фізичні мережі, необхідні для функціонування сучасної індустріальної країни (прикладом є транспортна, енергетична інфраструктура, інфраструктура зв'язку, інфраструктура управління водними ресурсами, твердими відходами).

«М'яка» інфраструктура охоплює всі установи, які необхідні для підтримання економіки, охорони здоров'я та культурно-соціальних стандартів країни, такі, як фінансова система, система освіти, система охорони здоров'я, підприємництва, система органів держави і права, а також аварійно-рятувальні служби.

*Ринкова інфраструктура* зв'язує в одне ціле всі галузі економіки, сприяє їх стабілізації і збалансованому розвитку, впливає на підвищення ефективності процесів товарного та грошового обігу, надання суб'єктам господарювання комплексу ринкових послуг, які створюють сприятливі умови для розвитку бізнесу.

Надаючи різноманітні посередницькі послуги споживачам, підприємцям, підприємствам, установам і організаціям, суб'єкти інфраструктури ринків виконують важливі функції, серед яких більшість науковців виділяють такі:

1) доведення товару до безпосереднього споживача.

Інститути інфраструктури допомагають товару знайти свого споживача. Спеціалізація на посередницьких операціях дозволяє скоротити час на реалізацію товару, зменшити витрати на обіг, прискорити оборотність фондів підприємства, максимально врахувати потреби споживачів;

2) забезпечення зворотного зв'язку між виробництвом і споживанням;

3) перерозподіл ресурсів між різними галузями і всередині них;

4) акумулювання тимчасово вільних коштів, регулювання грошового обігу.

За розподілом функцій, які виконує інфраструктура, та для зручності аналізу всі елементи інфраструктури ринків поділяють на дві групи:

– загальна інфраструктура ринків;

– спеціалізована ринкова інфраструктура.

*Загальна ринкова інфраструктура* об'єднує безпосередні атрибути ринкового механізму, які характеризують рух грошей, товарів, капіталів, праці та ін.

*Спеціалізована інфраструктура ринків* забезпечує організаційне оформлення ринкових відносин за допомогою бірж, торгових домів, аукціонів, систем роздрібної та гуртової торгівлі, ярмарків, торгових палат та ін. Інфраструктурні елементи у цьому випадку виконують специфічні функції, які необхідні для забезпечення діяльності певного окремого ринку.

Взаємозв'язок між загальною та спеціалізованою ринковими інфраструктурами представлений на рис. 1.

Ринок предметів споживання	Ринок послуг	Ринок засобів виробництва	Ринок науково-технічних розробок та інформації	Фінансовий ринок	Валютний ринок	Ринок праці
Спеціалізована інфраструктура ринків						
товарні та ф'ючерсні біржі; торгові доми; посередницькі структури; підприємства оптової та роздрібно торгівлі	Комерційні банки; Податкові органи; система вищої та середньої освіти; компанії, які надають ІТ послуги; страхові компанії	аукціони; ярмарки; товарні біржі; торгово-промислові палати; брокерські компанії	наукові інститути; аудиторські компанії; консалтинг-ові компанії; компанії, що пропонують ІТ послуги	банки; фондові біржі; брокерські та страхові компанії; аудиторські фірми	банки; валютні біржі; брокерські та страхові компанії	біржі праці або служби зайнятості; система підготовки та перепідготовки кадрів; консалтинг-ові компанії
Загальна ринкова інфраструктура						
організаційно-технічна		фінансово-кредитна			інформаційно-аналітична	

Рис. 1. Загальна та спеціалізована ринкові інфраструктури

Загальну ринкову інфраструктуру відповідно до функцій, які виконують її елементи, поділяють на такі види:

- інформаційно-аналітична інфраструктура;
- фінансово-кредитна інфраструктура;
- організаційно-технічна інфраструктура.

До функцій суб'єктів інформаційно-аналітичної інфраструктури входять:

- надання консультативних послуг підприємцям;
- підготовка фахівців для сфери бізнесу (проведення тренінгів, семінарів, курсів тощо);
- дослідження ринкової кон'юнктури та її динаміки;
- складання прогнозів та моделювання розвитку ринкової ситуації;
- розробка стратегії і тактики поведінки підприємств на ринку.

Виходячи з цього, така інфраструктура об'єднує інформаційні, консультативні, аудиторські, юридичні фірми та організації, бізнес-центри тощо.

Основною функцією суб'єктів фінансово-кредитної інфраструктури є акумулювання тимчасово вільних грошових ресурсів та їх перерозподіл шляхом механізму кредитування. Фінансово-кредитна інфраструктура

об'єднує банківські установи, фондові і валютні біржі, страхові компанії, інвестиційні фонди та ін.

*Функціями суб'єктів організаційно-технічної інфраструктури є:*

- регулювання ринкових відносин;
- сприяння встановленню ділових контактів між суб'єктами підприємництва;
- підтримка інтересів суб'єктів ринкових відносин на регіональному, державному, міжнародному рівнях (торгові палати, лізингові компанії, товарні біржі, засоби комунікацій і зв'язку, асоціації підприємств-виробників та підприємців за галузевою та іншими ознаками, роздрібна і оптова торгівля тощо);
- виконання спеціальних функцій державними органами (податкова служба, служби контролю за дотриманням стандартів, дотриманням будівельних норм та ін.).

## **2. Сутність інфраструктури бізнесу.**

В будь-якій економічній системі *інфраструктура бізнесу* – це сукупність державних, приватних та громадських інституцій, які обслуговують інтереси суб'єктів господарювання, забезпечують їх господарську діяльність та сприяють підвищенню її ефективності.

*Інфраструктура бізнесу* – це частина ділового середовища, що забезпечує організацію необхідними для її діяльності фінансовими, трудовими, інформаційними ресурсами, транспортними, консультаційними, аудиторськими, страховими та іншими послугами.

Це система загальних умов функціонування бізнесу, що забезпечує ефективний рух товарних, фінансових та інформаційних потоків між продавцями і покупцями за допомогою системи організацій та інститутів ринку. Вона включає фінансові організації, ринок робочої сили, транспортні організації, консультаційні фірми, страхові компанії, державні та місцеві організації та органи влади та ін.

У залежності від функцій, які виконує бізнес-інфраструктура, елементи бізнес-інфраструктури класифікуються наступним чином:

- *забезпечуючі* (банки, кредитні установи, ресурсні центри);
- *підтримуючі* (фонди підтримки підприємництва, асоціації, комітети, бізнес-інкубатори тощо);
- *контролюючі* (податкові та митні органи, відділи реєстрації тощо).

## **3. Елементи інфраструктурного забезпечення міжнародного бізнесу.**

Бізнес-інфраструктурне забезпечення міжнародного бізнесу виконує ряд важливих функцій у сприянні зовнішньоекономічній діяльності регіону: брокерську, інформаційну, консультативну, девелоперську (від англ. develop – розвивати, розробляти, створювати, вдосконалювати), інноваційну, промоутерську (від англ. promote – сприяти, просувати, допомагати) (таблиця 1).

Таблиця 1

Основні функції, які виконують суб'єкти інфраструктури міжнародного бізнесу

Функція	Зміст функції	Суб'єкти інфраструктури міжнародного бізнесу
Брокерська	допомога у пошуку клієнтів, агентів, дистриб'юторів	консалтингові компанії, торгово-промислові палати, інформаційні мережі, біржі, аукціони, міжнародні виставки та ярмарки
Інформаційна	надання суб'єктам ЗЕД необхідної інформації про потенційні ринки збуту, конкурентів, тенденції на світових ринках тощо	торгово-промислові палати, агентства регіонального розвитку, інформаційні мережі, науково-дослідні установи
Консультативна	надання консультацій фахівців у сфері ЗЕД, організація семінарів, конференцій, навчальних програм	консалтингові компанії, торгово-промислові палати, науково-дослідні установи, освітні заклади
Девелоперська	забезпечення комфортних умов здійснення міжнародного бізнесу в регіоні	митниця, логістичні компанії, спеціалізовані банки, спеціалізовані страхові компанії, компанії з надання послуг у сфері іноземних мов та консультації з міжкультурних відмінностей, а також у сфері міжнародного права
Інноваційна	розробка та апробація новітніх технологій в галузях економіки, зокрема, в експортних	індустріальні (промислові) парки, технопарки, технополіси
Промоутерська	заходи та програми спрямовані на просування вітчизняних товарів на міжнародні ринки, а також заохочення міжнародного бізнесу та іноземних інвестицій до діяльності в регіоні	торгово-промислові палати

До елементів інфраструктурного забезпечення міжнародного бізнесу відносять:

- правове забезпечення;
- митне забезпечення;
- транспортне забезпечення;
- фінансове забезпечення;
- страхове забезпечення;
- маркетингове забезпечення.

*Правове забезпечення* представляє собою сукупність нормативних актів, в рамках і на основі яких здійснюється діяльність її учасників. Сукупність нормативних актів правового регулювання ЗЕД включає такі складові: міжнародні конвенції та угоди, ділові звичаї, національне законодавство, судова практика.

Система органів правового регулювання ЗЕД включає законодавчу, виконавчу та судову гілки влади, кожна з яких представлена відповідними інститутами, установами, організаціями.

*Система митного забезпечення* в організаційно-правовому аспекті представлена міжнародними угодами та національним митним законодавством.

*Транспортна інфраструктура* – це сукупність шляхів сполучень та рухомих перевізних засобів, а також різних споруд та пристроїв, які створюють оптимальні умови для їх взаємодії.

*Фінансова інфраструктура* забезпечує здійснення міжнародних розрахунків і реалізацію валютно-фінансових відносин.

*Страхове забезпечення* – комплекс видів страхування, що забезпечують захист майнових інтересів вітчизняних і зарубіжних учасників зовнішньоекономічної діяльності.

*Маркетингове забезпечення* сприяє підвищенню ефективності діяльності компаній на зовнішніх ринках, оскільки є комплексною системою організації виробництва і збуту продукції, орієнтованої на задоволення потреб конкретних покупців і одержання прибутку виробниками на основі дослідження та прогнозування розвитку товарних ринків.

#### КОНТРОЛЬНІ ПИТАННЯ

1. Визначте сутність інфраструктури.
2. Дайте характеристику критеріям класифікації бізне-інфраструктури.
3. Поясніть різницю між «жорсткою» та «м'якою» інфраструктурами.
4. Сформулюйте основні функції суб'єктів інформаційно-аналітичної інфраструктури.
5. Дайте характеристику основних елементів інфраструктурного забезпечення міжнародного бізнесу.

Література: Основна: 1, 2, 3.

Додаткова: 13, 14.

## **§ 2 СИСТЕМА МИТНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МІЖНАРОДНОГО БІЗНЕСУ**

Мета: визначити систему принципів та напрямів у сфері захисту митних інтересів України, регулювання зовнішньої торгівлі, розвитку економіки України та її інтеграції до світової економіки.

Основні поняття: Митний кодекс України, митний режим, імпорт, експорт, транзит, митний склад, митна вартість, умови Інкотермс, Українська

класифікація товарів зовнішньоекономічної діяльності.

## План

1. Види митних режимів.
2. Митна вартість товарів. Методи визначення митної вартості.
3. Базові умови постачання (умови Інкотермс-2010).
4. Українська класифікація товарів зовнішньоекономічної діяльності (УКТ ЗЕД).

### 1. Види митних режимів.

*Митний режим* – комплекс взаємопов'язаних правових норм, що відповідно до заявленої мети переміщення товарів через митний кордон України визначають митну процедуру щодо цих товарів, їх правовий статус, умови оподаткування і обумовлюють їх використання після митного оформлення.

З метою застосування законодавства України з питань державної митної справи запроваджуються такі митні режими:

1) *імпорт (випуск для вільного обігу)*.

*Імпорт (випуск для вільного обігу)* – це митний режим, відповідно до якого іноземні товари після сплати всіх митних платежів, встановлених законами України на імпорт цих товарів, та виконання усіх необхідних митних формальностей випускаються для вільного обігу на митній території України;

2) *реімпорт*.

*Реімпорт* – це митний режим, відповідно до якого товари, що були вивезені або оформлені для вивезення за межі митної території України, випускаються у вільний обіг на митній території України зі звільненням від сплати митних платежів, встановлених законами України на імпорт цих товарів, та без застосування заходів нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності.

*У митний режим реімпорту можуть бути поміщені товари, які:*

– були вивезені за межі митної території України у митному режимі тимчасового вивезення та ввозяться на цю територію до завершення строку дії цього митного режиму у тому самому стані, в якому вони були вивезені, крім природних змін їх якісних та/або кількісних характеристик за нормальних умов транспортування та зберігання, а також змін, що допускаються у разі використання таких товарів у митному режимі тимчасового вивезення;

– були вивезені за межі митної території України у митному режимі переробки за межами митної території та ввозяться на цю територію до завершення строку дії цього митного режиму у тому самому стані, в якому вони були вивезені, крім природних змін їх якісних та/або кількісних характеристик за нормальних умов транспортування та зберігання;

– були поміщені у митний режим експорту (остаточного вивезення) і повертаються особі, яка їх експортувала, у зв'язку з невиконанням

(неналежним виконанням) умов зовнішньоекономічного договору, згідно з яким ці товари поміщувалися у митний режим експорту, або з інших обставин, що перешкоджають виконанню цього договору;

3) *експорт (остаточне вивезення).*

*Експорт (остаточне вивезення)* – це митний режим, відповідно до якого українські товари випускаються для вільного обігу за межами митної території України без зобов'язань щодо їх зворотного ввезення;

4) *реекспорт.*

*Реекспорт* – це митний режим, відповідно до якого товари, що були раніше ввезені на митну територію України або на територію вільної митної зони, вивозяться за межі митної території України без сплати вивізного мита та без застосування заходів нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності.

*Митний режим реекспорту може бути застосований до товарів, які при ввезенні на митну територію України мали статус іноземних та:*

- після ввезення на митну територію України перебували під митним контролем та не були поміщені у митний режим (у тому числі у зв'язку з обмеженнями чи заборонами щодо ввезення таких товарів на митну територію України);

- були поміщені у митний режим тимчасового ввезення та вивозяться за межі митної території України у тому самому стані, в якому вони були ввезені на митну територію України, крім природних змін їх якісних та/або кількісних характеристик за нормальних умов транспортування та зберігання, а також змін, що допускаються у разі використання таких товарів у митному режимі тимчасового ввезення;

- були поміщені у митний режим переробки на митній території та вивозяться за межі митної території України у тому самому стані, в якому вони були ввезені на митну територію України, крім природних змін їх якісних та/або кількісних характеристик за нормальних умов транспортування та зберігання, або у вигляді продуктів їх переробки;

- були поміщені у митний режим митного складу та вивозяться за межі митної території України у тому самому стані, в якому вони були ввезені на митну територію України, крім природних змін їх якісних та/або кількісних характеристик за нормальних умов транспортування та зберігання;

- були поміщені у митний режим імпорту і повертаються нерезиденту – стороні зовнішньоекономічного договору, згідно з яким ці товари поміщувалися у цей режим, у зв'язку з невиконанням (неналежним виконанням) умов цього договору або з інших обставин, що перешкоджають його виконанню, якщо ці товари:

- а) вивозяться протягом шести місяців з дати поміщення їх у митний режим імпорту;

- б) перебувають у тому самому стані, в якому вони були ввезені на митну територію України, крім природних змін їх якісних та/або кількісних характеристик за нормальних умов транспортування, зберігання та



використання (експлуатації), внаслідок якої були виявлені недоліки, що спричинили реекспорт товарів;

- визнані помилково ввезеними на митну територію України;

5) *транзит*.

*Транзит* – це митний режим, відповідно до якого товари та/або транспортні засоби комерційного призначення переміщуються під митним контролем між двома органами доходів і зборів України або в межах зони діяльності одного органу доходів і зборів без будь-якого використання цих товарів, без сплати митних платежів та без застосування заходів нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності.

Переміщення товарів у митному режимі транзиту здійснюється як *прохідний* або *внутрішній транзит*, або *каботаж*.

Митний режим транзиту застосовується до товарів, які переміщуються:

- *прохідним транзитом* від пункту ввезення (пропуску) на митну територію України до пункту вивезення (пропуску) за межі митної території України (у тому числі в межах одного пункту пропуску через державний кордон України);

- *внутрішнім транзитом* або *каботажем*:

- а) від пункту ввезення (пропуску) на митну територію України до органу доходів і зборів, розташованого на митній території України;

- б) від органу доходів і зборів, розташованого на митній території України, до пункту вивезення (пропуску) за межі митної території України;

- в) від одного пункту, розташованого на митній території України, до іншого пункту, розташованого на митній території України, у тому числі якщо частина цього переміщення проходить за межами митної території України.

Залежно від виду транспорту встановлюються такі *строки транзитних перевезень*:

- для автомобільного транспорту – 10 діб (у разі переміщення в зоні діяльності однієї митниці – 5 діб);

- для залізничного транспорту – 28 діб;

- для авіаційного транспорту – 5 діб;

- для морського та річкового транспорту – 20 діб;

- для трубопровідного транспорту – 31 доба;

- для трубопровідного транспорту (з перевантаженням на інші види транспорту) – 90 діб.

До строків не включається:

- час дії обставин непереборної сили чи аварії;

- час зберігання товарів під митним контролем (за умови інформування органу доходів і зборів, який контролює їх переміщення);

- час, необхідний для здійснення інших операцій з товарами (за умови інформування органу доходів і зборів, який контролює переміщення цих товарів);

*б) тимчасове ввезення.*

*Тимчасове ввезення* – це митний режим, відповідно до якого іноземні товари, транспортні засоби комерційного призначення ввозяться для конкретних цілей на митну територію України з умовним повним або частковим звільненням від оподаткування митними платежами та без застосування заходів нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності і підлягають реекспорту до завершення встановленого строку без будь-яких змін, за винятком звичайного зносу в результаті їх використання.

Забезпечення дотримання вимог митного режиму тимчасового ввезення здійснюється шляхом:

- застосування міжнародного митного документа (книжки А.Т.А. або книжки CPD), що містить чинну міжнародну гарантію сплати митних платежів, встановлених законом на імпорту товарів;
- надання фінансової гарантії.

Фінансова гарантія повертається (вивільняється) після завершення режиму тимчасового ввезення.

Гарантія дотримання вимог митного режиму тимчасового ввезення не вимагається щодо:

- устаткування для підготовки радіо- чи телепередач і репортажів, а також транспортних засобів, спеціально пристосованих для використання для цілей радіо- чи телепередач;
- контейнерів, піддонів та упаковок;
- наукового і педагогічного устаткування та матеріалів для забезпечення добробуту мореплавців, що використовуються на борту суден;
- особистих речей;
- товарів, ввезених для спортивних цілей;
- товарів, що ввозяться в рамках прикордонного обігу;
- медичного, хірургічного і лабораторного устаткування, а також будь-яких товарів, таких як автомобілі чи інші транспортні засоби, ковдри, намети, збірні будинки, інших товарів першої необхідності, відправлених як допомога потерпілим від стихійного лиха чи подібних катастроф;
- транспортних засобів комерційного призначення;
- тяглових тварин, тварин, ввезених для перегону на нове пасовисько чи випасання на землях, розташованих у прикордонній смузі (контрольованому прикордонному районі);
- товарів, які тимчасово ввозяться на митну територію України з умовним частковим звільненням від оподаткування митними платежами;
- повітряних суден, які ввозяться на митну територію України українськими авіакомпаніями за договорами оперативного лізингу.

У митний режим тимчасового ввезення з умовним повним звільненням від оподаткування митними платежами поміщуються виключно товари, транспортні засоби комерційного призначення, зазначені в Додатках В.1-В.9, С, D до Конвенції про тимчасове ввезення (м. Стамбул, 1990 рік), на умовах, визначених цими Додатками, а також повітряні судна, які ввозяться на митну

територію України українськими авіакомпаніями за договорами оперативного лізингу.

*У митний режим тимчасового ввезення з умовним частковим звільненням від оподаткування митними платежами* відповідно до положень Додатка Е до Конвенції про тимчасове ввезення (м. Стамбул, 1990 рік) можуть поміщуватися товари (за винятком підакцизних), які не зазначені вище та товари, що не підпадають під повне звільнення від оподаткування.

У разі тимчасового ввезення товарів з умовним частковим звільненням від оподаткування митними платежами за кожний повний або неповний календарний місяць заявленого строку перебування на митній території України сплачується 3% суми митних платежів, яка підлягала б сплаті у разі випуску цих товарів у вільний обіг на митній території України, розрахованої на дату поміщення їх у митний режим тимчасового ввезення.

Сума митних платежів сплачується при поміщенні товарів у митний режим тимчасового ввезення та розраховується за встановлений органом доходів і зборів строк дії цього митного режиму.

*Строк тимчасового ввезення товарів* встановлюється органом доходів і зборів у кожному конкретному випадку, але не повинен перевищувати трьох років з дати поміщення товарів у митний режим тимчасового ввезення.

*Строк тимчасового ввезення транспортних засобів комерційного призначення* встановлюється органом доходів і зборів з урахуванням того, що ці транспортні засоби повинні бути реекспортовані відразу ж після закінчення транспортних операцій, для яких вони були ввезені;

#### *7) тимчасове вивезення.*

*Тимчасове вивезення* – це митний режим, відповідно до якого українські товари або транспортні засоби комерційного призначення вивозяться за межі митної території України з умовним повним звільненням від оподаткування митними платежами та без застосування заходів нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності і підлягають реімпорту до завершення встановленого строку без будь-яких змін, за винятком звичайного зносу в результаті їх використання.

Дозвіл на тимчасове ввезення на митну територію України (тимчасове вивезення за межі митної території України) під зобов'язання про зворотне вивезення (увезення) може бути наданий щодо:

- товарів, призначених для демонстрації або використання на виставках, ярмарках, конференціях чи інших подібних заходах;
- професійного обладнання, необхідного особам, що прибувають в Україну (виїжджають з України) для підготовки репортажів, здійснення записів або передач для засобів масової інформації чи зйомки фільмів;
- контейнерів, піддонів, упаковки, а також будь-яких інших товарів, що ввозяться (вивозяться) у зв'язку з якою-небудь комерційною операцією, але ввезення яких саме по собі не є комерційною операцією;
- зразків товарів і предметів та рекламних фільмів за умови, що вони залишаються власністю особи, яка перебуває або проживає за межами території тимчасового ввезення, і їх використання на території

України не має комерційного характеру;

- товарів, що ввозяться з освітніми, науковими чи культурними цілями, тобто наукового та навчального обладнання, обладнання для поліпшення дозвілля моряків, а також будь-яких інших товарів, що ввозяться в рамках навчальної, наукової або культурної діяльності;

- особистих речей пасажирів, а також товарів, що ввозяться для спортивних цілей;

- матеріалів для реклами і туризму;

- транспортних засобів, що використовуються виключно для перевезення пасажирів і товарів через митний кордон України;

- морських і річкових суден, інших плавучих засобів та повітряних суден, які ввозяться з метою ремонту, устаткування та матеріалів, призначених для будівництва та ремонту морських і річкових суден, інших плавучих засобів та повітряних суден.

При розміщенні товарів, транспортних засобів комерційного призначення у митний режим тимчасового вивезення та їх реімпорту до закінчення строку, встановленого органом доходів і зборів, до цих товарів, транспортних засобів застосовується умовне повне звільнення від оподаткування митними платежами.

Строк тимчасового вивезення товарів, транспортних засобів комерційного призначення встановлюється органом доходів і зборів у кожному конкретному випадку, але не повинен перевищувати трьох років з дати розміщення товарів, транспортних засобів комерційного призначення у зазначений митний режим;

8) *митний склад*.

*Митний склад* – це митний режим, відповідно до якого іноземні або українські товари зберігаються під митним контролем з умовним повним звільненням від оподаткування митними платежами та без застосування заходів нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності.

У митний режим митного складу *не можуть поміщатися товари*:

- 1) товари, заборонені до ввезення в Україну, вивезення з України та транзиту через територію України;

- 2) товари, строк придатності для споживання або використання яких закінчився;

- 3) товари, що надходять в Україну як гуманітарна допомога;

- 4) живі тварини;

- 5) електроенергія, що переміщується лініями електропередачі.

Для розміщення товарів у митний режим митного складу органу доходів і зборів подаються митна декларація, товарно-транспортний документ на перевезення та рахунок (інвойс) або інший документ, який визначає вартість товару. Товари, що поміщуються у митний режим митного складу, декларуються органу доходів і зборів утримувачем митного складу.

*Режим митного складу використовується з двох причин:*

- по-перше, дійсно для простого зберігання товарів під час їх митного оформлення;

– по-друге, сплата мита, оформлення та інші подібні процедури вимагають чималих коштів, режим митного складу дозволяє провадити їх не одноразово, а розтягти у часі в міру надходження коштів або продажу товарів, тобто по суті цей режим є своєрідною формою податкового кредиту.

*Строк зберігання товарів у митному режимі митного складу не може перевищувати 1095 днів від дня поміщення цих товарів у зазначений митний режим.*

*Строк зберігання в митному режимі митного складу підакцизних товарів, іноземних товарів, які були попередньо поміщені у митні режими транзиту, тимчасового ввезення або переробки на митній території України, а також продуктів переробки не може перевищувати 365 днів від дня поміщення їх у митний режим митного складу.*

*Строк зберігання у митному режимі митного складу товарів, призначених для експорту, не може перевищувати 1 року з дати поміщення їх у цей режим. До закінчення зазначеного строку такі товари повинні бути вивезені за межі митної території України;*

*9) вільна митна зона.*

*Вільна митна зона – це митний режим, відповідно до якого іноземні товари ввозяться на територію вільної митної зони та вивозяться з цієї території за межі митної території України із звільненням від оподаткування митними платежами та без застосування заходів нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності, а українські товари ввозяться на територію вільної митної зони із оподаткуванням митними платежами та застосуванням заходів нетарифного регулювання;*

*10) безмитна торгівля.*

*Безмитна торгівля – це митний режим, відповідно до якого товари, не призначені для вільного обігу на митній території України, знаходяться та реалізуються для вивезення за межі митної території України під митним контролем у пунктах пропуску (пунктах контролю) через державний кордон України, відкритих для міжнародного сполучення, та на повітряних, водних або залізничних транспортних засобах комерційного призначення, що виконують міжнародні рейси, з умовним звільненням від оподаткування митними платежами, установленими на імпорт та експорт таких товарів, та без застосування до них заходів нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності;*

*11) переробка на митній території.*

*Переробка на митній території – це митний режим, відповідно до якого іноземні товари піддаються у встановленому законодавством порядку переробці без застосування до них заходів нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності, за умови подальшого реекспорту продуктів переробки.*

*Операції щодо переробки товарів можуть включати:*

- власне переробку товарів;*
- обробку товарів – монтаж, збирання, монтування та налагодження, внаслідок чого одержуються інші товари;*

- ремонт товарів, у тому числі відновлення та регулювання;
- використання окремих товарів, що не є продуктами переробки, але які сприяють чи полегшують процес виготовлення продуктів переробки, якщо самі вони при цьому повністю витрачаються.

Митне оформлення товарів у митний режим переробки на митній території здійснюється митницею ДФС, якою надано відповідний дозвіл на переробку.

Для отримання дозволу на переробку разом із заявою власник товарів або уповноважена ним особа має подати до митниці ДФС такі документи, засвідчені в установленому порядку:

- зовнішньоекономічні договори або документи, що їх замінюють, на підставі яких здійснюватиметься переробка товарів і які повинні містити, зокрема, відомості про обов'язковий обсяг виходу продуктів переробки, конкретний обсяг робіт і строк їх виконання. Якщо зовнішньоекономічний договір або документ, що його замінює, не містить зазначених відомостей, такі відомості подаються окремим документом;

- технологічні схеми переробки (крім випадків увезення товарів з метою ремонту, в тому числі модернізації, відновлення та регулювання), в яких має бути зазначено відомості про всі етапи переробки та процесу перетворення товарів, поміщених у митний режим переробки на митній території, на продукти переробки, кількісні показники товарів, поміщених у митний режим переробки на митній території, та інших товарів, що використовуються підприємством для здійснення операцій з переробки, з обґрунтуванням виробничих втрат товарів на кожному етапі, а також відомості про найменування та кількість відходів переробки;

- договори на переробку товарів з іншими підприємствами, якщо окремі операції (або повний цикл) з переробки товарів здійснюватимуться цими підприємствами. Якщо окремі операції або повний цикл переробки товарів на митній території України здійснюватимуться переробником (переробниками), то в заяві має бути зазначено відомості про всіх переробників, які здійснюватимуть переробку чи окремі операції з переробки товарів на митній території України, в тому числі зберігання товарів, що поміщуються в митний режим переробки, та продуктів переробки;

- інші документи за бажанням власника товарів або уповноваженої ним особи – висновки державних органів, експертних установ, організацій, державні стандарти й стандарти підприємства, технічні умови, описи чи креслення зразків, відповідно до яких здійснюватиметься переробка, тощо.

Так, при дотриманні вимог та обмежень, зокрема умов дотримання строків та цільової спрямованості використання товарів, увезених у режимі переробки на митну територію України:

- ввізне мито відповідно не сплачується;
- до операцій із ввезення товарів на митну територію України в митному режимі переробки на митній території застосовується умовне повне звільнення від оподаткування ПДВ;

### *12) переробка за межами митної території.*

*Переробка за межами митної території* – це митний режим, відповідно до якого українські товари піддаються у встановленому законодавством порядку переробці за межами митної території України без застосування заходів нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності, за умови повернення цих товарів або продуктів їх переробки на митну територію України у митному режимі імпорту.

Строк переробки товарів за межами митної території України встановлюється органом доходів і зборів у кожному випадку під час надання дозволу підприємству-резиденту, виходячи з тривалості процесу переробки товарів та розпорядження продуктами їх переробки. Зазначений строк обчислюється, починаючи з дня завершення митного оформлення органом доходів і зборів українських товарів для переробки. За заявою підприємства, якому видано дозвіл на переробку товарів, з причин, підтверджених документально, строк переробки товарів за межами митної території України продовжується зазначеним органом, але загальний строк переробки не може перевищувати 365 днів.

Під час ввезення продуктів переробки іноземні товари, які були витрачені у процесі переробки товарів, що вивозилися, декларуванню не підлягають.

Повне звільнення від оподаткування митними платежами застосовується до товарів, які були поміщені у митний режим переробки за межами митної території та в межах визначеного строку повертаються на митну територію України:

1) у тому самому стані, в якому вони були вивезені за межі митної території України;

2) у відремонтованому вигляді, якщо ремонт проведено в рамках гарантійних зобов'язань.

До інших продуктів переробки застосовується часткове звільнення від оподаткування митними платежами, відповідно до якого сплаті підлягає позитивна різниця між сумою митних платежів, нарахованою на продукти переробки, та сумою митних платежів, яка підлягала б сплаті у разі імпорту відповідних товарів, які були вивезені за межі митної території України для переробки;

### *13) знищення або руйнування.*

*Знищення або руйнування* – це митний режим, відповідно до якого іноземні товари під митним контролем знищуються або приводяться у стан, який виключає можливість їх використання, з умовним повним звільненням від оподаткування митними платежами, установленими на імпорт цих товарів, та без застосування заходів нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності;

### *14) відмова на користь держави.*

*Відмова на користь держави* – це митний режим, відповідно до якого власник відмовляється від іноземних товарів на користь держави без будь-яких умов на свою користь.

## **2. Митна вартість товарів. Методи визначення митної вартості.**

Митною вартістю товарів, які переміщуються через митний кордон України, є вартість товарів, що використовується для митних цілей, яка базується на ціні, що фактично сплачена або підлягає сплаті за ці товари.

*Визначення митної вартості товарів, які ввозяться в Україну відповідно до митного режиму імпорту, здійснюється за такими методами:*

1) *основний* – за ціною договору (контракту) щодо товарів, які імпортуються (вартість операції);

2) *другорядні:*

а) за ціною договору щодо ідентичних товарів;

б) за ціною договору щодо подібних (аналогічних) товарів;

в) на основі віднімання вартості;

г) на основі додавання вартості (обчислена вартість);

г) резервний.

Основним методом визначення митної вартості товарів, які ввозяться на митну територію України відповідно до митного режиму імпорту, є перший метод – за ціною договору (вартість операції).

Кожний наступний метод застосовується лише у разі, якщо митна вартість товарів не може бути визначена шляхом застосування попереднього методу відповідно до норм Митного Кодексу.

Застосуванню другорядних методів передують процедура консультацій між органом доходів і зборів та декларантом з метою визначення основи вартості. Під час таких консультацій орган доходів і зборів та декларант можуть здійснити обмін наявною у кожного з них інформацією за умови додержання вимог щодо її конфіденційності.

*Витрати, що додаються до ціни (якщо вони не були раніше включені) при визначенні митної вартості:*

1) *витрати, понесені покупцем:*

а) комісійна та брокерська винагорода;

б) вартість ящиків, тари, контейнерів;

в) вартість упаковки або пакувальних матеріалів;

2) *належним чином розподілена вартість нижчезазначених товарів (за умови):*

а) сировини, матеріалів, деталей, напівфабрикатів, комплектувальних виробів тощо;

б) інструментів, штампів, шаблонів та аналогічних предметів;

в) матеріалів, витрачених у процесі виробництва оцінюваних товарів (мастильні матеріали, паливо тощо)

г) інженерних та дослідно-конструкторських робіт, дизайну, художнього оформлення, ескізів та креслень, виконаних за межами України;

3) *роялті та інші ліцензійні платежі;*

4) *відповідна частина виручки від будь-якого подальшого перепродажу товарів, що оцінюються, їх використання або розпорядження ними на митній території України, яка прямо чи опосередковано йде на користь продавця;*



5) витрати на транспортування оцінюваних товарів до аеропорту, порту або іншого місця ввезення на митну територію України;

6) витрати на навантаження, вивантаження та обробку оцінюваних товарів, пов'язані з їх транспортуванням до аеропорту, порту або іншого місця ввезення на митну територію України;

7) витрати на страхування цих товарів.

Випадки коли основний метод не застосовується:

– наявність обмежень щодо прав покупця (імпортера) на використання оцінюваних товарів (за винятком тих, що встановлюються законом чи запроваджуються органами державної влади в Україні; обмежують географічний регіон, у якому товари можуть бути перепродані (відчужені повторно); не впливають значною мірою на вартість товару);

– наявність будь-яких умов або застережень стосовно продажу оцінюваних товарів або їх ціни, які унеможливають визначення вартості цих товарів;

– наявність умов, за якими частина виручки від подальшого перепродажу, розпорядження або використання товарів покупцем надходить прямо чи опосередковано продавцеві;

– наявність відносин пов'язаності між продавцем та покупцем, які вплинули на ціну оцінюваних товарів;

– неподання документів, згідно з переліком та відповідно до умов, зазначених у частинах 2-4 статті 53 МКУ, або відсутності у цих документах всіх відомостей, що підтверджують числові значення складових митної вартості товарів, чи відомостей щодо ціни, що була фактично сплачена або підлягає сплаті за ці товари;

– невірно проведений розрахунок митної вартості;

– невідповідність обраного декларантом або уповноваженою ним особою методу визначення митної вартості товару умовам, наведеним у главі 9 Кодексу;

– надходження до органу доходів і зборів документально підтвердженої офіційної інформації органів доходів і зборів інших країн щодо недостовірності заявленої митної вартості;

– використані декларантом або уповноваженою ним особою відомості не підтверджені документально;

– використані декларантом або уповноваженою ним особою відомості не визначені кількісно;

– використані декларантом або уповноваженою ним особою відомості не є достовірними;

– відсутня хоча б одна із складових митної вартості, яка є обов'язковою при її обчисленні.

Для підтвердження заявлених відомостей про митну вартість подаються наступні документи:

1) декларація митної вартості;

2) зовнішньоекономічний договір (контракт) і додатки до нього;

3) рахунок-фактура (інвойс) або рахунок-проформа;

4) банківські платіжні документи, а також інші платіжні та/або бухгалтерські документи, що підтверджують вартість товару;

5) документи для підтвердження витрат на ввезення та страхування, якщо за умовами поставки такі витрати не включено у вартість товару.

*Метод визначення митної вартості за ціною договору щодо ідентичних товарів.*

При застосуванні цього методу визначення митної вартості за основу береться прийнята органом доходів і зборів вартість операції з ідентичними товарами. При цьому *під ідентичними розуміються товари*, однакові за всіма ознаками з оцінюваними товарами, у тому числі за такими, як:

- фізичні характеристики;
- якість та репутація на ринку;
- країна виробництва;
- виробник.

Ціна договору щодо ідентичних товарів береться за основу для визначення митної вартості товарів, якщо ці товари ввезено приблизно в тій же кількості та на тих же комерційних рівнях, що й оцінювані товари.

У разі відсутності такого продажу використовується вартість операції з ідентичними товарами, що продавалися в Україну в іншій кількості та/або на інших комерційних рівнях. При цьому їх ціна коригується з урахуванням зазначених розбіжностей.

У разі якщо для цілей застосування цього методу виявляється більш як одна вартість договору щодо ідентичних товарів, для визначення митної вартості оцінюваних товарів використовується найменша така вартість.

*Метод визначення митної вартості за ціною договору щодо подібних (аналогічних) товарів.*

*Під подібними (аналогічними)* розуміються товари, які хоч і не однакові за всіма ознаками, але мають схожі характеристики і складаються зі схожих компонентів, завдяки чому виконують однакові функції порівняно з товарами, що оцінюються, та вважаються комерційно взаємозамінними.

Для визначення, чи є товари подібними (аналогічними), враховуються:

- якість товарів, наявність торгової марки та репутація цих товарів на ринку;
- виробник;
- країна виробництва.

Ціна договору щодо подібних (аналогічних) товарів береться за основу для визначення митної вартості товарів, якщо ці товари ввезено приблизно в тій же кількості і на тих же комерційних рівнях, що й оцінювані товари.

*Застереження щодо умов застосування методів визначення митної вартості товарів за ціною договору щодо ідентичних товарів та за ціною договору щодо подібних (аналогічних) товарів:*

1) товари не вважаються ідентичними або подібними (аналогічними) оцінюваним, якщо вони не вироблені в тій же країні, що і товари, які оцінюються;

2) товари, виготовлені не виробником оцінюваних товарів, а іншою особою, беруться до уваги лише у разі, якщо немає ні ідентичних, ні подібних (аналогічних) товарів, виготовлених особою-виробником товарів, що оцінюються;

3) товари не вважаються ідентичними чи подібними (аналогічними) оцінюваним, якщо їх проектування, дослідно-конструкторські роботи, художнє оформлення, дизайн, ескізи, креслення, а також інші аналогічні роботи виконані в Україні.

*Метод визначення митної вартості на основі віднімання вартості.*

У разі якщо оцінювані або ідентичні чи подібні (аналогічні) імпортовані товари продаються (відчужуються) на митній території України у незмінному стані, для визначення митної вартості товарів за цим методом за основу береться ціна одиниці товару, за якою оцінювані або ідентичні чи подібні (аналогічні) імпортовані товари продаються на території України у найбільших загальних кількостях покупцю, який не є пов'язаною з продавцем особою, одночасно або у час, наближений до дати ввезення оцінюваних товарів, за умови вирахування, якщо вони можуть бути виділені, таких компонентів:

1) витрат на виплату комісійних, що звичайно сплачуються або підлягають сплаті, чи звичайних торговельних надбавок, які робляться для одержання прибутку та покриття загальних витрат у зв'язку з продажем на митній території України товарів того ж класу та виду. Товарами одного класу та виду є товари, які підпадають під групу або спектр товарів, що виробляються конкретною галуззю чи сектором промисловості та включають ідентичні або подібні (аналогічні) товари. Термін «товари того ж класу або виду» включає товари, імпортовані з тієї ж країни, що й оцінювані товари, а також товари, імпортовані з інших країн.

Сума прибутку та загальних витрат, до яких належать прямі та непрямі витрати, пов'язані із збутом зазначених товарів, повинна братися в цілому. Числове значення витрат для цілей вирахування цієї суми визначається на основі інформації, поданої декларантом або уповноваженою ним особою, якщо тільки ця інформація не є несумісною з даними, одержаними при продажу в Україні ввезених (імпортованих) товарів того ж класу або виду. У разі якщо інформація, надана декларантом або уповноваженою ним особою, є несумісною з такими даними, сума для обчислення прибутку та загальних витрат може ґрунтуватися на іншій відповідній інформації, а не тій, що надана декларантом або уповноваженою ним особою.

При визначенні комісійних або звичайних прибутків та загальних витрат віднесення товарів до «товарів того ж класу або виду» повинно здійснюватися у кожному конкретному випадку з посиланням на відповідні обставини;

2) звичайних витрат, понесених в Україні на навантаження, вивантаження, транспортування, страхування, та інших пов'язаних з такими операціями витрат;

3) сум податків, що підлягають сплаті в Україні у зв'язку з ввезенням (імпортом) чи продажем (відчуженням) товарів.

При використанні цього методу визначення митної вартості доцільно використати наступну формулу:

$$MB = CT - OB - MP - ZB, \quad (1)$$

де ЦТ – ціна товару;

ОВ – операційні витрати: витрати на виплату комісійних винагород, торгівельні надбавки та загальні витрати у зв'язку з продажем на митній території України товарів того ж класу та виду;

МП – величина митних платежів: суми ввізного мита, податків, зборів та інших платежів, що підлягають сплаті в Україні у зв'язку з ввезенням чи продажем товарів;

ЗВ – звичайні витрати, понесені в Україні на навантаження, вивантаження, транспортування, страхування.

У разі якщо ні оцінювані, ні ідентичні чи подібні (аналогічні) товари не продаються в Україні одночасно або в час, максимально наближений до дати ввезення оцінюваних товарів в Україну, митна вартість таких товарів визначається на основі ціни одиниці товару, за якою відповідно оцінювані або ідентичні чи подібні (аналогічні) з оцінюваними товари продаються в Україні в кількості, достатній для встановлення ціни за одиницю такого товару, у такому ж стані, в якому вони були ввезені, на найбільш ранню дату після ввезення товарів, які оцінюються, але до сплину 90-денного строку.

*Метод визначення митної вартості на основі додавання вартості (обчислена вартість).*

Для визначення митної вартості товарів на основі додавання вартості (обчислена вартість) за основу береться надана виробником товарів, що оцінюються, або від його імені інформація про їх вартість, яка повинна складатися із сум:

1) вартості матеріалів та витрат, понесених виробником при виробництві оцінюваних товарів;

2) обсягу прибутку та загальних витрат, що дорівнює сумі, яка звичайно відображається при продажу товарів того ж класу або виду, що й оцінювані товари, які виготовляються виробниками у країні експорту для експорту в Україну;

3) загальних витрат при продажу в Україну з країни вивезення товарів того ж класу або виду, тобто витрат на завантаження, розвантаження та обробку оцінюваних товарів, їх транспортування до аеропорту, порту або іншого місця ввезення на митну територію України, витрат на страхування цих товарів.

При цьому митна вартість визначається за формулою:

$$MB = BV + ZOB + П, \quad (2)$$

де ВВ – вартості матеріалів та витрат, понесених виробником у зв'язку з виробництвом оцінюваних товарів;

ЗОВ – загальні операційні витрати, характерні для продажу в Україну з країни вивезення товарів того ж виду, у тому числі витрат на навантаження, вивантаження, транспортування, страхування до місця перетинання митного кордону України, та інших витрат;

П – прибуток, що його звичайно одержує експортер у результаті поставки в Україну таких товарів.

*Резервний метод.*

У разі якщо митна вартість товарів не може бути визначена шляхом послідовного використання попередніх методів, зазначених у статтях 58-63 МКУ, митна вартість оцінюваних товарів визначається з використанням способів, які не суперечать законам України і є сумісними з відповідними принципами і положеннями Генеральної угоди з тарифів і торгівлі (ГАТТ).

За резервним методом митна вартість повинна ґрунтуватися на раніше визнаних (визначених) органами доходів і зборів митних вартостях.

Митна вартість імпортованих товарів не визначається на підставі:

- 1) ціни товарів українського походження на внутрішньому ринку України;
- 2) системи, яка передбачає прийняття для митних цілей вищої з двох альтернативних вартостей;
- 3) ціни товарів на внутрішньому ринку країни-експортера;
- 4) вартості виробництва, іншої, ніж обчислена вартість, визначена для ідентичних або подібних (аналогічних) товарів відповідно до положень статті 63 цього Кодексу;
- 5) ціни товарів, що поставляються з країни-експортера до третіх країн;
- 6) мінімальної митної вартості;
- 7) довільної чи фіктивної вартості.

*Порядок визначення митної вартості товарів, що ввозяться на митну територію України відповідно до митних режимів, відмінних від митного режиму імпорту:*

- 1) митною вартістю товарів, що ввозяться в Україну відповідно до митних режимів, відмінних від режиму імпорту, є ціна товару, зазначена у рахунку-фактурі чи рахунку-проформі;
- 2) при зміні митного режиму митна вартість, визначена при першому поміщенні товару в митний режим, підлягає заміні митною вартістю, визначеною відповідно до наступного митного режиму.

*Порядок визначення митної вартості товарів, що вивозяться за межі митної території України:*

- 1) митною вартістю товарів, що вивозяться за межі митної території України, є ціна товару, зазначена у рахунку-фактурі чи рахунку-проформі;
- 2) митна вартість товарів, що вивозяться за межі митної території України, визначається при поміщенні цих товарів уперше в митний режим з наступним фактичним переміщенням їх через митний кордон України;

3) при зміні митного режиму під час знаходження товарів за межами митної території України митною вартістю товарів є митна вартість, визначена на день прийняття митним органом митної декларації при їх першому поміщенні в митний режим.

### **3. Базові умови постачання (умови Інкотермс-2010).**

*Інкотермс-2010* (англ. *Incoterms, International commerce terms*) – міжнародні правила по тлумаченню найбільш широко використовуваних торговельних термінів в області зовнішньої торгівлі. Міжнародні торговельні терміни являють собою стандартні умови договору міжнародної купівлі-продажу, які визначені заздалегідь у міжнародно визнаному документі, що вступив у чинність з 1 січня 2011 року.

Терміни Інкотермс-2010 можна розділити на 4 групи:

*Група E* – Місце відправлення (Departure):

EXW. Ex Works (зазначене місце): товар зі складу продавця.

*Група F* – Основне перевезення не оплачене (Main Carriage Unpaid):

FCA. Free Carrier (зазначене місце): товар доставляється перевізнику замовника.

FAS. Free Alongside Ship (зазначено порт навантаження): товар доставляється до корабля замовника.

FOB. Free On Board (зазначено порт навантаження): товар навантажується на корабель замовника.

*Група C* – Основне перевезення оплачене (Main Carriage Paid):

CFR. Cost and Freight (зазначено порт призначення): товар доставляється до порту замовника (без вивантаження).

CIF. Cost, Insurance and Freight (зазначено порт призначення): товар страхується і доставляється до порту замовника (без вивантаження).

CPT. Carriage Paid to (зазначено місце призначення): товар доставляється перевізнику замовника в зазначеному місці призначення.

CIP. Carriage and Insurance Paid to (зазначено місце призначення): товар страхується і доставляється перевізнику замовника в зазначеному місці призначення.

*Група D* – Доставка (Arrival):

DAP. Delivered at Point (зазначено місце призначення): поставка в місці призначення.

DAT. Delivered at Terminal (зазначено назву терміналу): поставка на терміналі. Термінал знаходиться на границі, потрібно вказати назву терміналу.

DDP. Delivered Duty Paid (зазначено місце призначення): товар доставляється замовнику, очищений від мита і ризиків.

У таблиці 2 зазначено, яка зі сторін контракту купівлі-продажу з посиланням на Інкотермс-2010 повинна здійснити ті або інші дії, необхідні для виконання контракту, де ці дії відбуваються і якими витратами супроводжуються.

Таблиця 2

## Обов'язки продавця і покупця на умовах Інкотермс-2010

Умови поставки	Митне очищення для вивезення	Митне очищення для ввезення	Перевезення	Місце поставки*	Перехід ризиків	Перехід витрат	Страхування
EXW	Покупець	Покупець	Покупець	Підприємство продавця	Підприємство продавця	Підприємство продавця	-
FCA	Продавець	Покупець	Покупець	Пункт передачі перевізнику	Пункт передачі перевізнику	Пункт передачі перевізнику	-
FAS	Продавець	Покупець	Покупець	Причал в порту навантаження	Причал в порту навантаження	Причал в порту навантаження	-
FOB	Продавець	Покупець	Покупець	Борт судна в порту навантаження	Борт судна в порту навантаження	Борт судна в порту навантаження	-
CFR	Продавець	Покупець	Продавець	Борт судна в порту розвантаження	Борт судна в порту розвантаження	Порт призначення	-
CIF	Продавець	Покупець	Продавець	Борт судна в порту розвантаження	Борт судна в порту розвантаження	Порт призначення	Продавець
CPT	Продавець	Покупець	Продавець	Місце передачі товару першому перевізнику	Місце передачі товару першому перевізнику	Місце призначення	-
CIP	Продавець	Покупець	Продавець	Місце передачі товару першому перевізнику	Місце передачі товару першому перевізнику	Місце призначення	Продавець
DAT	Продавець	Покупець	Продавець	Термінал у місці призначення	Термінал у місці призначення	Термінал у місці призначення	-
DAP	Продавець	Покупець	Продавець	Транспорт у місці призначення	Транспорт у місці призначення	Транспорт у місці призначення	-
DDP	Продавець	Продавець	Продавець	Транспорт у місці призначення	Транспорт у місці призначення	Транспорт у місці призначення	-

\* Інкотермс-2010 використовує термін «поставка» для позначення моменту, коли ризик втрати або пошкодження товару переходить з продавця на покупця.

У системі Інкотермс-2010 транспортні витрати диференціюються залежно від умов поставки в такий спосіб (таблиця 3):

### Таблица 3

Склад включених транспортних витрат на умовах Інкотермс-2010

Умови поставки Інкотермс-2010	Склад включених транспортних витрат						
	Навантаження на перший транспорт	Доставка до основного перевізника	Страхування перевезення	Навантаження на основний транспорт	Оплата основного транспорту	Розвантаження	Доставка від основного транспорту
EXW							
FCA	X	X					
FAS	X	X					
FOB	X	X		X			
CFR	X	X		X	X		
CIF	X	X	X	X	X		
CPT	X	X		X	X		
CIP	X	X	X	X	X		
DAT	X	X		X	X	X	
DAP	X	X		X	X		
DDP	X	X		X	X	X	X

X – транспортні витрати включені в ціну.

У таблицях 4-5 показано, яким шляхом рахунок-фактурна ціна товару перетворюється в його митну вартість залежно від умов поставки.

### Таблица 4

## Схема визначення митної вартості залежно від умов поставки при імпорті товарів в Україну

[illegible]



Таблиця 5

**Схема визначення митної вартості залежно від умов поставки при експорті товарів з України**

Витрати, пов'язані з товаром		Умови поставки Інкотермс-2010										
		EXW	FCA	FAS	FOB	CFR	CIF	CPT	CIP	DAT	DAP	DDP
1	Упаковка	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2	Навантаження на перший транспорт	+	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3	Доставка основному перевізнику	+	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4	Вивізне мито		- X	- X	- X	- X	- X	- X	- X	- X	- X	- X
5	Страховання перевезення	+	+	+	+	+	X	+	X	+	+	+
6	Навантаження у перевізника	+	+	+	X	X	X	X	X	X	X	X
7	Оплата основного перевезення	+*	+*	+*	+*	_**	_**	_**	_**	_**	_**	_**
8	Розвантаження									- X		- X
9	Ввізне мито											- X
10	Доставка від перевізника											- X

У графах 1–7 враховуються витрати, понесені до перетинання митного кордону України. У графах 8–10 враховуються витрати, понесені після перетинання митного кордону України.

«\*» – витрати тільки до моменту перетинання митного кордону України.

«\*\*» – витрати тільки від моменту перетинання митного кордону України.

X – витрати, які включаються в ціну відповідно до Інкотермс-2010.

«+» при визначенні митної вартості витрати додаються незалежно від того, хто їх несе.

«-» при визначенні митної вартості витрати віднімаються незалежно від того, хто їх несе.

#### **4. Українська класифікація товарів зовнішньоекономічної діяльності (УКТ ЗЕД).**

*Українська класифікація товарів зовнішньоекономічної діяльності (УКТ ЗЕД)* – це систематизований перелік товарів, який складається з кодів товарів та найменувань для цих кодів.

Коди в УКТ ЗЕД об'єднані у товарні позиції, позиції – в групи, а групи – в розділи. Всього в УКТ ЗЕД є 21 розділ та 97 груп. Розділи в УКТ ЗЕД позначаються римськими цифрами, а групи – арабськими цифрами.

Товарні позиції позначаються числом з чотирьох арабських цифр. Товарні позиції в свою чергу деталізовані на товарні підпозиції – шестицифрові коди. Товарні підпозиції в УКТ ЗЕД, у свою чергу, поділені на

категорії (восьмицифрові коди), а товарні категорії – на товарні підкатегорії (десятицифрові коди).

Приклад товарних угруповань наведений в таблиці 6.

Таблиця 6

Товарні угруповання згідно УКТ ЗЕД		
Назва товарного угруповання	Код згідно з УКТ ЗЕД	Назва товарів
Позиція	2004	Інші овочі, приготовлені або консервовані без додання оцту чи оцтової кислоти, морожені, крім продуктів товарної позиції 2006:
Підпозиція	2004 10	- картопля:
Категорія	2004 10 10	- - піддана лише тепловій обробці:
Підкатегорія	2004 10 10 10	- - - в упаковці 5 кг або більше
Підкатегорія	2004 10 10 90	- - - інша

Структуру десятизначного коду товару в УКТ ЗЕД можна показати у наступному вигляді (рис. 2).

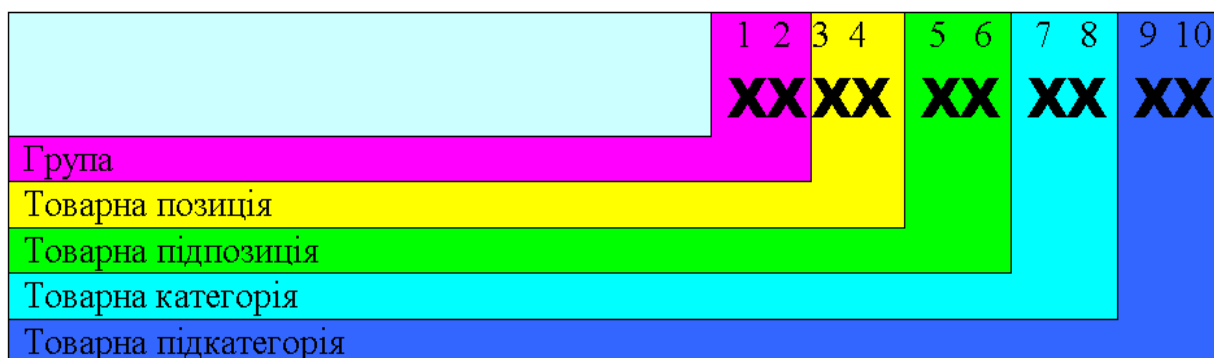


Рис. 2 Структура коду товару в УКТ ЗЕД

В УКТ ЗЕД деталізацією називається розділення товарів, що класифікуються за одним кодом, на декілька кодів. В УКТ ЗЕД назви товарних угруповань (назви товарних позицій, підпозицій та категорій), що деталізуються, завжди закінчуються двокрапкою (;). Коди товарних позицій, які *не деталізуються* складаються з більшої кількості цифр, та закінчуються нулями.

Крапка з комою (;) в назвах товарних позицій та назвах інших товарних угруповань застосовується для розділення між собою різних угруповань товарів, які класифікуються за різними кодами, наприклад у межах товарної позиції.

В УКТ ЗЕД перед назвами товарів ставляться дефіси. Дефіси ставляться як перед назвами товарів з кодами, так і перед назвами товарів без кодів. Назвами товарів одного рівня деталізації вважаються назви, які мають однакову кількість дефісів (таблиця 7).

## Деталізовані товарні угруповання

Код згідно з УКТ ЗЕД	Назва товарів
	- морожені:
0306 11	- - лангусти ( <i>Palinurus</i> spp., <i>Panulirus</i> spp., <i>Jasus</i> spp.):
0306 11 05 00	- - - копчені, в панцирі або без панцира, гарячого або холодного копчення; не приготовлені іншим способом
	- - - інші:
0306 11 10 00	- - - - хвости лангустів
0306 11 90 00	- - - - інші

УКТ ЗЕД в Україні використовують не лише для стягнення мита, але й, для:

- потреб збирання статистичних даних про зовнішню торгівлю;
- для митного оформлення товарів, щодо яких запроваджені обмеження на імпорт та експорт;
- для оподаткування підакцизних товарів, або товарів, для яких знижені ставки ПДВ;
- для визначення правил походження (в багатьох випадках вважається, що переробка визначає походження товару за умови, що вона призводить до зміни тарифної позиції).

Використання УКТ ЗЕД, побудованої на основі Гармонізованої системи опису та кодування Всесвітньої митної організації, передбачає такі переваги:

- полегшуються міжнародні торговельні переговори і врегулювання торговельних спорів;
- полегшується збирання, порівняння і аналіз даних торговельної статистики;
- досягається певна економія, оскільки можна уникнути перекласифікації товарів при перетинанні кордону між країнами або при переході від одного виду економічної діяльності до іншого (наприклад, виробництво, транспортування, експорт);
- з'являється можливість стандартизації торговельної документації і даних, що життєво важливо для електронного обміну даними між різними країнами або різними видами діяльності (наприклад, митниця – транспорт – страхування – банк).

Товари при їх декларуванні підлягають класифікації, тобто у відношенні товарів визначаються коди відповідно до класифікаційних групвань, зазначених в УКТ ЗЕД.

Митні органи здійснюють контроль правильності класифікації товарів, поданих до митного оформлення, згідно з УКТ ЗЕД.

На вимогу посадової особи митного органу декларант або уповноважена ним особа зобов'язані надати усі наявні відомості, необхідні

для підтвердження заявлених ними кодів товарів, поданих до митного оформлення, а також зразки таких товарів та/або техніко-технологічну документацію на них.

У разі виявлення під час митного оформлення товарів або після нього порушення правил класифікації товарів митний орган має право самостійно класифікувати такі товари.

Під складним випадком класифікації товару розуміється випадок, коли у процесі контролю правильності заявленого декларантом або уповноваженою ним особою коду товару виникають суперечності щодо тлумачення положень УКТ ЗЕД, вирішення яких потребує додаткової інформації, спеціальних знань, проведення досліджень тощо.

Штрафи та інші санкції за несплату митних платежів та за інші порушення, виявлені у зв'язку з неправильною класифікацією товарів, застосовуються митними органами виключно у разі, якщо прийняте митним органом рішення про класифікацію цих товарів у складному випадку було прийнято на підставі поданих заявником недостовірних документів, наданої ним недостовірної інформації та/або внаслідок ненадання заявником всієї наявної у нього інформації, необхідної для прийняття зазначеного рішення, що суттєво вплинуло на характер цього рішення.

Рішення митних органів щодо класифікації товарів для митних цілей є обов'язковими. Такі рішення оприлюднюються у встановленому законодавством порядку. У разі незгоди з рішенням митного органу щодо класифікації товару декларант або уповноважена ним особа має право оскаржити це рішення у порядку, встановленому главою 4 МКУ.

Висновки інших органів, установ та організацій щодо визначення кодів товарів згідно з УКТ ЗЕД при митному оформленні мають інформаційний або довідковий характер.

#### **КОНТРОЛЬНІ ПИТАННЯ**

1. Дайте характеристику основним митним режимам.
2. Поясніть з якою метою розраховується митна вартість товару.
3. Дайте характеристику основним методам визначення митної вартості в режимі імпорту.
4. Сформулюйте обов'язки продавця і покупця у залежності від умов Інкотермс-2010.
5. Сформулюйте цілі використання УКТ ЗЕД.

Література: Основна: 2, 4, 6.

Додаткова: 16, 17, 18.

### **§ 3 ТРАНСПОРТНА СКЛАДОВА ІНФРАСТРУКТУРИ МІЖНАРОДНОГО БІЗНЕСУ**

Мета: визначити особливості правового регулювання міжнародних вантажних перевезень, виявити основні критерії вибору міжнародного

перевізника, визначити специфіку укладання угод на міжнародні вантажні перевезення, принципи формування тарифів міжнародних вантажних перевезень.

Основні поняття: лінійне судноплавство, трампове судноплавство, коносамент, чартер, фрахт, авіанакладна, вантажні тарифи, міжнародна товарно-транспортна накладна (накладна CMR), invoice, книжка МДП (Carnet TIR), карнет АТА (Carnet ATA).

## **План**

1. Критерії вибору виду транспорту.
2. Організація міжнародних морських перевезень.
3. Особливості перевезення вантажів повітряним транспортом.
4. Міжнародні автомобільні вантажні перевезення.

### **1. Критерії вибору виду транспорту.**

При виборі засобів транспортування товарів, перш за все, необхідно враховувати цілі та задачі, що постають перед продавцем та покупцем товару. Завдяки визначенню головної цілі вибір транспорту спрощується. Плануючи відправлення вантажів і вибір виду транспорту, необхідно враховувати низку обставин:

1. *Вид вантажу.*
2. *Відстань та маршрут перевезення.*
3. *Фактор часу (швидкість доставки).*
4. *Вартість перевезень.*
5. *Безпека перевезень.*
6. *Залежність від погодних умов.*
7. *Перевізну спроможність та ін.*

Обираючи вид транспорту для перевезення товару, необхідно враховувати, що кожний з них має свою специфіку та особливості.

*Морські перевезення:*

- низька, у порівнянні з більшістю інших видів транспорту, собівартість перевезень;
- мобільність, оскільки у залежності від попиту та пропозиції на тоннаж судна можуть легко переключатися з одного маршруту на інший;
- велика вантажність морських суден дозволяє перевозити великі партії вантажу;
- використання морського транспорту обмежено географічним розміщенням продавця і покупця;
- низька швидкість перевезення;
- залежність від погодних умов.

*Залізничні перевезення:*

- відносна дешевизна по відношенню до автомобільних перевезень;
- можливість доставки «до дверей» завдяки наявності під'їзних шляхів до підприємств;
- здатність перевозити велику кількість та широку гамму вантажів;

- незалежність від кліматичних умов.

*Автомобільні перевезення:*

- можливість доставки вантажів від вантажовідправника до одержувача без перевантаження;

- забезпечення високого рівня збереження вантажу;

- велика мобільність та швидкість перевезення;

- дорогий вид транспорту при перевезеннях на великі відстані;

- залежність від транспортної мережі.

*Повітряні перевезення:*

- висока швидкість доставки;

- висока збереженість вантажу;

- можливість перевезення у віддалені райони, де неможливі інші види транспорту;

- висока вартість доставки;

- кількісна обмеженість вантажу.

*Транспортування трубопроводом:*

- низька собівартість транспортування;

- герметичність труб, що фактично виключає втрати вантажів;

- забезпечення неперервності подачі та транспортування вантажів;

- обмеженість видів вантажу.

## **2. Організація міжнародних морських перевезень.**

В міжнародному суднопластві склалися дві форми організації перевезень – *лінійна (регулярна)* і *трампова (нерегулярна)*.

*Лінійне суднопластво* – це така форма транспортних послуг, при якій судновласник організує регулярний рух суден між обумовленими портами за заздалегідь об'явленим розкладом.

Морські лінійні перевезення на практиці виступають як бронювання частини тоннажу морських або річкових суден і оформлюються документом – коносаментом.

*Коносамент (Bill of lading)* – це документ, що видається судновласником вантажовідправнику як посвідчення у прийнятті вантажу для перевезення морським шляхом. Коносамент виконує три функції: служить документом, що посвідчує наявність договору морського перевезення; є розпискою капітана або його уповноваженого в прийнятті вантажу на борт судна; є товаророзпорядчим документом, який надає право отримати вантаж тому, на кого він виписаний.

Коносамент буває трьох видів:

- *іменний* – straight bill of lading (виписаний на певного одержувача із зазначенням його найменування і адреси);

- *на пред'явника* – bearer bill of lading (передбачає, що товар у порту призначення передається будь-якій особі – пред'явнику коносаменту);

- *ордерний* – to-order bill of lading (містить вказівку «наказу відправника» або «наказу одержувача» – передбачає, що відправник або

одержувач можуть передати свої права третій особі шляхом поставлення на коносаменті передаточного надпису і вручення його цій особі).

Як правило, коносамент виписується у трьох оригіналах: для вантажовідправника, одержувача вантажу і судновласника. Після видачі вантажу за одним з оригіналів всі інші втрачають силу.

У випадку, коли вантаж перевізником ще не прийнятий або не виданий коносамент, сторони можуть укласти договір перевезення, оформивши його під назвою «букінг-нот» – *booking note* – *закріплення вантажу*. Цей договір застосовується головним чином при резервуванні місця на регулярних лінійних суднах для перевезення дрібних партій вантажу.

Коносамент може бути *прямий* (при перевезеннях від порту до порту) або *прохідний (транзитний)*. Якщо морське перевезення складає тільки частину загального перевезення, і товари мають перевозитися іншими наземними і морськими перевізниками, то відправнику часто є більш зручним отримати прохідний коносамент, ніж укласти договори з декількома перевізниками, які повинні перевозити вантаж на послідовних стадіях перевезення. Такі коносаменти все частіше використовуються для сучасних контейнерних перевезень, коли товари перевозяться до місця призначення в одних контейнерах, але різними видами транспорту.

Лінійні перевезення оплачуються вантажовідправниками по ставкам тарифу, який встановлений перевізниками. Лінійні тарифи стабільні протягом тривалого періоду часу.

Стандартні фрахтові ставки за перевезення на рейсових суднах часто встановлюються так званими *конференціями судновласників* – об'єднаннями судновласників, які здійснюють регулярні судноплавні лінії у певні частини світу.

Тарифні ставки встановлюються для окремих вантажів (*commodity rates*) або класів вантажів (*class rates*), що мають схожі характеристики. Застосовують ставки за одиницю ваги (тонну) або одиницю об'єму (кубічний метр, кубічний фут) вантажу. При перевезенні особливо цінних вантажів ставка може розраховуватися як відсоток від заявленої вартості вантажу (1-3%). Спеціально оговорюються ставки на перевезення вантажів, що мають особливі характеристики: небезпечних, довгих, важких.

Судноплавство в значній мірі залежить від рівня цін на бункерному ринку (*бункер* – паливо для роботи двигунів судна). В періоди різкого підвищення цін на паливо внаслідок економічних або політичних причин лінійні конференції, дотримуючись принципу стабільних тарифів, вводять спеціальні *бункерні надбавки (BAF)*, в яких враховують збільшення витрат на паливо. Бункерні надбавки можуть виражатися як відсоток від тарифної ставки або як певна кількість доларів за тонну, кубометр вантажу або контейнер.

Часто лінійні тарифи містять *валютні надбавки (CAF)*, які враховують коливання курсів валют (в тарифі ціна перевезення, як правило, зазначається в одній валюті, проте фрахт, портові витрати, заробітна плата екіпажу, страхування та інші витрати можуть оплачуватися в різних валютах, курс

яких по відношенню до основної валюти перевезення змінюється з часом в різних пропорціях).

Лінійні перевізники зацікавлені в постійних споживачах своїх послуг, тому лінійні конференції часто надають знижки з тарифу вантажовідправникам, які відправляють свої вантажі на суднах даної конференції. Системи знижок для постійних клієнтів можуть бути у наступних формах:

- *відстрочені знижки* (якщо вантажовідправник протягом оговореного періоду часу (3-6 місяців) користується виключно послугами даної конференції, то судновласник повертає йому певний відсоток від суми, яка виплачена за перевезення вантажів протягом цього періоду. Повернення відсотків відбувається не відразу, а лише після того, як пройде такий же період часу);

- *контрактні знижки* (надаються відразу при розрахунках за перевезення, причому вантажовідправник укладає з конференцією спеціальну угоду, в якій зобов'язується перевозити свої вантажі тільки на судах даної конференції).

На відміну від лінійного, в *трамповому судноплавстві* судна експлуатуються на нерегулярній основі. Вони не закріплюються за певними напрямками, а вільно переміщуються з однієї секції фрахтового ринку в іншу у залежності від попиту на тоннаж і від пропозиції вантажів.

Ціна перевезення та інші комерційні умови встановлюються на кожний рейс або декілька рейсів на основі договору. *Договір морського перевезення (договір фрахтування судна)* в трамповому судноплавстві укладається між морським перевізником (фрахтівником) і вантажовідправником або вантажоодержувачем (фрахтувальником) і має назву *чартер*.

При укладанні договору на фрахтування судна сторони (судновласник і фрахтувальник) певним чином розподіляють між собою права розпорядженням судном, частку можливого комерційного ризику та експлуатаційні витрати на час дії договору. У залежності від цього розрізняють два основних види фрахтування: *рейсове (на конкретне перевезення)* і *фрахтування судна на термін*.

При укладанні *угоди на конкретне перевезення* фрахтівник (судновласник) повністю зберігає контроль за роботою судна. В договорі (чартері) встановлюються всі умови майбутнього рейсу і ставки провізної плати за одиницю вантажу або загальна сума фрахту. Судновласник є перевізником, він несе комерційні ризики, що пов'язані з ефективністю рейсу, і витрати по експлуатації судна, відповідає за збереженість вантажу.

Договір морського перевезення (чартер) виписується на кожний рейс з обов'язковим збереженням єдиних комерційно-правових умов. Сума фрахту оплачується також за кожний рейс окремо по заздалегідь обумовленим ставкам.

При укладанні *рейсового чартеру* перевізник і фрахтувальник повинні детально погодити взаємні зобов'язання та основні умови у типовій проформі чартеру, що в сучасному судноплавстві зводяться до наступних:



1) *умова про судно*, що визначає обов'язки перевізника щодо приведення судна в морехідний стан до початку рейсу;

2) *дата готовності судна до навантаження*. Термін готовності судна до навантаження встановлюється у вигляді інтервалу між двома календарними датами. Перша дата називається *laydays*: якщо судно прибуде раніше, фрахтувальник має право не приймати його, і рахунок сталійного часу почнеться тільки після настання дати *laydays*. Друга дата називається *canceling date* (останній термін, відповідно до якого судно має бути готовим до відвантаження). Якщо судно не буде готово до цієї дати, фрахтувальник має право розірвати чартер;

3) *вантаж*. У цій статті чартеру вказується кількість вантажу і його транспортні характеристики, тобто фізико-хімічні властивості вантажу, що визначають можливе завантаження судна, тривалість і вартість вантажних робіт; ризики, пов'язані з перевезенням цього вантажу; спосіб перевезення і вид упакування;

4) *порти відвантаження і вивантаження*;

5) *розрахунок сталійного часу*. *Сталійний час (laytime)* – це час, що відповідно до умов чартеру надається фрахтувальнику для здійснення робіт з навантаження/вивантаження, за які судновласник не одержує ніякої додаткової винагороди, крім погодженої ставки фрахту.

Сталійний час визначається розподілом загальної кількості вантажу на норму навантаження/вивантаження. Розрахунок тривалості сталійного часу може здійснюватися за нормою на люк за добу, «за звичаями порту» (according to custom of the port), «зі звичайною швидкістю» (with customary quick dispatch);

6) *оплата демереджу (demurrage) і диспачу (dispatch)*. При затримці судна під відвантаженням або вивантаженням понад визначеного сталійного часу починається так званий контрсталійний час, за який фрахтувальник сплачує судновласнику *демередж*, що представляє собою доплату за затримку судна. Розмір демереджу встановлюється в чартері у вигляді певної суми за судно за добу і сплачується за кожний день простою або пропорційно за частину дня. *Диспач* являє собою винагороду, що сплачується судновласником фрахтувальнику за завершення навантаження або розвантаження судна раніше закінчення визначеного чартером сталійного часу. Розмір диспача встановлюється у половинному розмірі від ставки демереджу.

Термін «*реверсібл*» (*reversible*) застосовується, коли демередж і диспач при відвантаженні та розвантаженні взаємно зараховуються;

7) *оплата вантажних робіт*. Визначаються варіанти розподілу витрат по навантаженню і вивантаженню вантажу між судновласником і фрахтувальником;

8) *оплата фрахту*. При рейсовому фрахтуванні провізна плата встановлюється за згодою сторін у вигляді фрахтової ставки за одиницю вантажу. Розрахунковими фрахтовими одиницями є одиниці маси, об'єму або штук вантажу.

При другому виді фрахтування – *фрахтуванні судна на термін* – розподіл обсягів прав, ризиків і витрат по судну носить зворотній характер у порівнянні з першим видом. В цьому випадку судновласник здає, а фрахтувальник бере в оренду судно на певний термін. Управління роботою судна переходить до фрахтувальника, який при відповідних встановлених договором обмеженнях самостійно визначає характер використання судна, рід вантажу, що перевозиться, напрямок і комерційні умови перевезень. Судновласник при цьому звільняється від комерційних ризиків і відповідальності за схоронність вантажів. Фрахтова ставка встановлюється в цілому на судно за добу, незалежно від обсягу й ефективності перевезення.

При фрахтуванні судна на термін розрізняють наступні форми:

- *тайм-чартер*. У тайм-чартері судновласник зберігає контроль за технічною експлуатацією судна. За свій рахунок наймає екіпаж, оплачує постійні витрати по утриманню судна в робочому стані (постачання, поточний ремонт, техобслуговування, витрати на мастильні матеріали, відрахування на амортизацію й страхування). Фрахтувальник оплачує змінні витрати, безпосередньо пов'язані з виконанням транспортної роботи (портові збори, оплата лоцмана і буксира, швартові операції, стивідорні роботи, агентування і т.д.), витрати з ремонту пошкоджень, отриманих у процесі вантажних робіт або через рух вантажу;

- *дімайз-чартер*. Фрахтування у дімайз-чартері передбачає, що на час договору судновласник не контролює комерційні умови по використанню судна і його технічну експлуатацію (судно здається в оренду). Фрахтувальник оплачує всі постійні й змінні витрати, включаючи склад екіпажу. Капітан і екіпаж на час чартеру стають службовцями фрахтувальника (за судновласником залишається право участі у комплектації судна екіпажем);

- *бербоут-чартер*. При фрахтуванні в бербоут-чартері судно передається фрахтувальнику без екіпажу на тривалий термін (три – п'ять років). Всі витрати на утримання судна, включаючи найм та оплату екіпажу, покладаються на фрахтувальника, тобто він стає тимчасовим власником судна.

### **3. Особливості перевезення вантажів повітряним транспортом.**

Повітряний транспорт відрізняється від інших видів транспорту специфічними особливостями: високою швидкістю доставки, регулярністю польотів з великим вибором альтернативних маршрутів, різноманіттю рейсів, що орієнтовані на зручність клієнтів; можливістю швидкого реагування на зміни обсягів попиту за напрямками та видами перевезень.

Повітряним транспортом перевозяться, як правило, дорогі товари, які займають незначний вантажний об'єм; швидкопсувні та небезпечні вантажі, унікальні товари, готівка та ін.

*Авіанакладна (Air Waybill, AWB)* – документ, що виписує відправник вантажу або його агент, у якому підтверджується наявність договору між відправником вантажу та перевізником про перевезення вантажів по

авіалініях перевізника. Авіанакладна не є ні товаророзпорядчим, ні передавальним документом. Авіанакладна засвідчує:

- укладання договору перевезення;
- прийняття товару до перевезення;
- умови перевезення.

Авіанакладна може використовуватися як митна декларація, у якій міститься докладний опис вантажу.

*Вантажна авіанакладна AWB* являє собою комплект, що складається з 12 екземплярів (3 оригінали, з текстом договору на зворотному боці, і 9 копій):

Оригінали:

*1 екземпляр (зелений) – For issuing carrier* – призначається для перевізника, служить для розрахунків і є документом, що підтверджує наявність договірних відносин з відправником.

*2 екземпляр (рожевий) – For consignee* – призначається для вантажоодержувача (слідuje разом з вантажем до пункту призначення і видається одержувачу разом з вантажем).

*3 екземпляр (блакитний) – For shipper* – призначається для відправника вантажу (видається перевізником відправнику в момент приймання вантажу до перевезення).

Копії:

*4 екземпляр (жовтий) – Delivery receipt* – документ, що підтверджує доставку, слідuje разом з вантажем до пункту призначення, передається одержувачу разом з вантажем і 2-м екземпляром накладної. Після підписання одержувачем 4 екземпляр накладної залишається у перевізника як документ, що підтверджує виконання договору перевезення і як розписка про одержання вантажу одержувачем.

*5 екземпляр (білий) – For airport of destination* – слідuje разом з вантажем до пункту призначення, використовується для митного оформлення вантажу, після чого залишається в аеропорту призначення.

*6,7 і 8 екземпляри (білий) – For third carrier* – призначається третьому перевізнику (якщо є), або у випадках, коли вантаж відправляється частинами і одна з них залишається в аеропорту відправлення (*For first carrier*).

*9 екземпляр (білий) – For agent* – призначається для агенту в справах продажу (підтверджує участь агенту у виконанні договору перевезення вантажу).

*10,11 і 12 екземпляри – Extra copy for carrier* – резервні копії, які ідуть із вантажем при відправленні вантажу частинами і залишаються у перевізника (використовуються у випадках необхідності).

Вантажні тарифи ІАТА представляють собою уніфіковану тарифну систему, яку використовують у своїй роботі усі провідні авіакомпанії світу.

*Вантажні тарифи* представляють собою провізні плати (вагові збори) за перевезення 1 кг вантажу між парами міст. Частіше вони містять в собі збори: за навантаження і розвантаження літака, за мінімальні терміни нормативного зберігання до початку перевезення і після його закінчення, за

здійснення деяких інших необхідних технологічних операцій з вантажем.

Ставки вантажних тарифів диференційовані за відстанню перевезення. Значення тарифних ставок визначаються за певною дегресійною шкалою. Згідно принципу дегресії питома ставка на перевезення 1 кг вантажу на 1 км шляху зменшується із збільшенням відстані транспортування. *Базова ставка тарифу* встановлена при перевезенні вантажів на відстань 500 км (100%).

Обмежена місткість вантажних відсіків літаків призвела до того, що для визначення рівня провізної плати має значення не тільки маса вантажу, але й його об'єм. Граничним є співвідношення:  $1 \text{ кг} = 6000 \text{ см}^3$ . При питоному об'ємі вантажу менше  $6000 \text{ см}^3$  на 1 кг тариф стягується за масу вантажу. В іншому випадку тариф стягується за допомогою умовного перерахунку об'єму в масу, виходячи із зазначеного співвідношення.

Система встановлення цін на міжнародні повітряні вантажні перевезення включає три види тарифів – *основні, класові і спеціальні (корейти)*.

*Основні тарифи* не враховують характеристики вантажів та їх вартість. Вони застосовуються для визначення провізних платежів для тих вантажів, для яких не встановлені класові та спеціальні тарифи. Основні тарифи розділяють на три категорії:

- *нормальні тарифи*. Застосовуються при масі відправлення до 45 кг;
- *кількісні тарифи*. Передбачені для залучення для перевезення партій вантажів масою вище 45 кг. При цьому збільшення маси відправлення призводить до зменшення величини тарифу, що приходить на 1 кг маси вантажу в складі даного відправлення. *Базова ставка (нормальний тариф)* відповідає масі відправлення 45 кг (100%);

- *мінімальний збір*. Мінімальний збір представляє собою мінімальну плату за відправлення вантажу. Нижче її розміру, що позначається в тарифі буквою «М», провізну плату стягувати забороняється. Ця категорія тарифів застосовується при перевезенні невеликих партій вантажу (як правило, до 5 кг). Ставка мінімального збору відповідає рівню нормального тарифу для відправлення масою 5 кг. Мінімальний збір – провізна плата у всіх випадках, коли інші тарифи виявляються нижче суми мінімального збору.

*Класові тарифи* діють при міжнародних перевезеннях у певних регіонах світу (або на певних маршрутах) стосовно окремих класів вантажів. Класові тарифи фактично є адвалерними ставками, які розраховуються з урахуванням цінності (вартості) вантажу, що перевозиться. Класові тарифи розраховуються на основі нормального вантажного тарифу до 45 кг, який помножується на відповідну відсоткову надбавку до нього, а потім округлений результат помножується на вагу відправлення. Класові тарифи застосовуються при перевезенні золота, коштовностей, готівкової валюти, живих тварин та ін.

*Спеціальні тарифи (корейти)* представляють собою пільгові тарифи на перевезення окремих категорій вантажів у залежності від маси відправлення. Вагові категорії відправлень складають діапазон від 45 до 1000 кг.

Спеціальні тарифи застосовуються обмежено – тільки на встановлений ІАТА період дії і тільки між певними парами міст у конкретному напрямку перевезення. Застосування спеціальних тарифів є діючим механізмом залучення зовнішньоторговельних вантажів на повітряний транспорт, оскільки корейти представляють собою пільгові ціни міжнародних перевезень. Мета використання корейтів – створити стимули для залучення вантажів з конкуруючих видів транспорту.

#### **4. Міжнародні автомобільні вантажні перевезення.**

Через доступність ціни та високу оперативність автомобільний транспорт залишається найпоширенішим у сфері зовнішньоекономічних відносин. Оскільки значення цього виду транспорту продовжує зростати, слід знати вимоги базових документів, відповідно до яких здійснюється правова регламентація міжнародних автомобільних перевезень. Одним із найважливіших міжнародних документів цієї галузі є Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів, яку з метою уніфікації процесу міжнародного автомобільного перевезення було розроблено під егідою Європейської економічної комісії ООН у 1956 р. *Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (КДПВ)* Конвенція застосовується до будь-якого договору автомобільного перевезення вантажів за умови, що місце відправлення та місце доставки вантажу знаходяться у двох різних країнах, з яких щонайменше одна ратифікувала КДПВ.

У залежності від громадянства перевізника вимагаються різні документи при виконанні міжнародних автомобільних вантажних перевезень.

*При виконанні міжнародних перевезень вантажів резиденти України зобов'язані пред'являти:*

- дозволи інших країн, територією яких буде виконуватись перевезення;
- дозвіл про узгодження умов і режимів перевезень у випадку перевищення вагових або габаритних обмежень або документ про внесення плати за проїзд важких (великогабаритних) транспортних засобів, якщо перевищення встановлених законодавчих обмежень складає менше 7%;
- свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу;
- сертифікат відповідності транспортного засобу вимогам безпеки руху та екологічної безпеки країн слідування;
- документи на вантаж.

*При виконанні міжнародних перевезень вантажів нерезиденти України повинні мати:*

- дозвіл України;
- дозвіл про узгодження умов і режимів перевезень у випадку перевищення вагових або габаритних обмежень або документ про внесення плати за проїзд важких (великогабаритних) транспортних засобів, якщо перевищення встановлених законодавчих обмежень складає менше 7%;

- свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу;
- сертифікат відповідності транспортного засобу вимогам законодавства України щодо безпеки руху та екологічної безпеки;
- документи на вантаж.

Основним документом на вантаж є товарно-транспортна накладна. В залежності від типу вантажу до основного документу можуть додаватись ветеринарні, санітарні сертифікати, сертифікати якості, свідоцтва тощо.

Транзит вантажів супроводжується міжнародною накладною CMR, складеною мовою міжнародного спілкування. Крім цього документу в наявності можуть бути рахунок-фактура (Invoice), пакувальний лист (специфікація), вантажна відомість, книжка МДП (Carnet TIR), карнет АТА (Carnet ATA) тощо.

Конвенція про договір міжнародного перевезення вантажів (CMR) встановила, що договір автомобільного перевезення визначається накладною, яка є доказом умов договору і посвідченням прийняття вантажу перевізником. Накладна не є договором перевезення, а лише підтверджує факт його наявності.

Товарно-транспортна накладна складається не менш ніж в трьох екземплярах, які мають бути підписані відправником і перевізником. Перший екземпляр накладної передається відправнику, другий супроводжує вантаж, а третій залишається у перевізника. Інші екземпляри є лише копіями.

*Міжнародна товарно-транспортна накладна (накладна CMR)* має містити наступні обов'язкові дані (позиції для заповнення):

- відправник (найменування, адреса, країна);
- перевізник (найменування, адреса, країна);
- місце вивантаження вантажу (пункт призначення);
- місце і дата прийняття вантажу до перевезення;
- одержувач (найменування, адреса, країна);
- кількість вантажних місць, їх спеціальне маркування та нумерацію місць;
- рід (вид) упаковки;
- найменування вантажу;
- вага бруто, кг або об'єм, м<sup>3</sup>;
- платежі, що пов'язані з перевезенням (провізні та додаткові платежі, мито);
- інструкції перевізнику, які необхідні для здійснення митних та інших формальностей;
- дата і місце складання накладної;
- реєстраційний номер, марка транспортного засобу;
- зазначення, що перевезення здійснюється у відповідності до положень Конвенції, незалежно від змісту будь-яких застережень.

Сторони договору перевезення за необхідністю можуть внести до накладної будь-які інші дані.

Одні з найбільш важливих і значущих питань при організації міжнародних автомобільних перевезень є питання, що пов'язані з їх митним

оформленню. На сьогодні єдиною універсальною транзитною системою є транзитний режим МДП. Дана система приваблює перевізників і митні органи своєю простотою та ефективністю. Щоб звести до мінімуму затримки із доставкою вантажів і одночасно надати максимальні гарантії для митних органів в усіх транзитних країнах, система МДП передбачає наступні *чотири основні принципи*:

1) вантажі повинні перевозитися в надійних транспортних засобах або контейнерах (вантажні відділення яких сконструйовані таким чином, щоб всі місця, в яких можуть розміщуватися вантажі, були легко доступні для митного огляду);

2) мита та збори, відносно яких існує ризик несплати, мають забезпечуватися міжнародною гарантією на весь період перевезення;

3) з вантажем має слідувати міжнародно визнана книжка МДП (Carnet TIR), яка оформлена у країні відправлення і є дійсною як контрольний документ в країнах відправлення, транзиту і призначення.

На сьогодні всі книжки МДП випускає МСАТ і видає їх національним гарантійним об'єднанням (АСМАП) у відповідності з умовами, які визначені в їх договірних зобов'язаннях. В свою чергу, гарантійне об'єднання видає (продає) книжки МДП національним перевізникам своєї країни на договірних умовах. Після використання всі книжки МДП повертаються перевізниками в національне гарантійне об'єднання (АСМАП), яке відправляє їх в МСАТ.

Як правило, одна книжка МДП оформлюється на один транспортний засіб або контейнер;

4) заходи митного контролю, що здійснюються в країні відправлення, мають визнаватися країнами транзиту і призначення. (Вантажі, що перевозяться у відповідності з процедурою МДП опломбованими дорожніми транспортними засобами або контейнерами, звичайно не оглядаються на проміжних митницях, в чому і є головна перевага системи МДП для перевізників).

Карнет АТА (Carnet ATA) – уніфікований міжнародний митний документ, прийнятий відповідно до положень *Конвенції про тимчасове ввезення*, укладеної у Стамбулі 26 червня 1990 року. Скорочення «А.Т.А.» – це комбінація аббревіатур французьких слів «фр. *admission temporaire*» і англійських «англ. *temporary admission*».

Використання карнетів АТА дає суттєві переваги:

– дозволяє умовне повне звільнене від мита, митних зборів і податків тимчасове ввезення товарів протягом до одного року на території країн-учасниць міжнародної системи АТА (країн-учасниць);

– приймається митними органами країн-учасниць замість своїх національних митних документів;

– є міжнародною чинною гарантією сплати країні-учасниці ввізного мита і податків згідно її національного законодавства у разі порушення режиму тимчасового ввезення.

*Інвойс* (англ. *invoice*) – це документ в міжнародній комерційній діяльності, що надається продавцем іноземному покупцю. Факт виписки

інвойсу говорить про те, що покупець зобов'язаний оплатити товар відповідно до вказаних умов. Такий вид документа використовують тільки при міжнародних поставках товарів.

*В інвойсі обов'язково повинно бути зазначено:* найменування організації-експортера; юридична адреса компанії; назва і адреса компанії-покупця; найменування товару; кількість; ціна за одиницю товару; умови поставки товару; код ТН ЗЕД; номер контракту, якщо він укладався.

#### КОНТРОЛЬНІ ПИТАННЯ

1. Дайте характеристику основним видам транспорту.
2. Обґрунтуйте основні вимоги до вибору виду транспорту при міжнародних перевезеннях.
3. Надайте порівняльну характеристику лінійним та трамповим морським перевезенням.
4. Дайте характеристику основним методам формування вантажних тарифів на повітряному транспорті.
5. Сформулюйте вимоги до пакету документів, необхідного для міжнародних перевезень автомобільним транспортом.

Література: Основна: 5, 8, 9, 10.

Додаткова: 19, 20.

## § 4 СУБ'ЄКТИ БІЗНЕС-ІНФРАСТРУКТУРИ МІЖНАРОДНОГО БІЗНЕСУ

Мета: визначити роль та функції посередницьких організацій в сприянні зовнішньоекономічної діяльності підприємств.

Основні поняття: торгово-промислова палата, експертиза, сертифікат походження товару, склад тимчасового зберігання, біржа, аукціон, торговий дім.

#### План

1. Роль торгово-промислових палат у сприянні розвитку зовнішньоекономічних зв'язків.
2. Склади тимчасового зберігання.
3. Торговельно-посередницькі організації.

#### 1. Роль торгово-промислових палат у сприянні розвитку зовнішньоекономічних зв'язків.

Економічний розвиток суспільства сприяв розвитку торгово-промислових палат як важливих центрів ділової активності у більшості країн світу. Вони стали ефективним засобом взаємовигідної співпраці в загальній системі світової економіки.

*Торгово-промислова палата України* – недержавна неприбуткова самоврядна організація, яка об'єднує юридичних осіб та громадян України,



zareestrovanih yak pidpriemtsi, ta ix ob'ednannya. Torгово-промислові палати, як правило, об'єднують представників бізнесу з усіх галузей економіки.

Торгово-промислові палати (ТПП) надають послуги в сфері організації міжнародного економічного співробітництва, сприяння інвестиціям, надають митно-брокерські, довідково-інформаційні, юридичні послуги на регіональному і місцевому рівнях. Уряди багатьох країн використовують пропозиції ТПП для удосконалення законодавства в економічній сфері.

*Завданнями торгово-промислових палат є:*

- сприяння розвитку зовнішньоекономічних зв'язків, експорту українських товарів і послуг, надання практичної допомоги підприємцям у проведенні торговельно-економічних операцій на внутрішньому та зовнішньому ринках, освоєнні нових форм співробітництва;

- представлення інтересів членів палати з питань господарської діяльності як в Україні, так і за її межами;

- організація взаємодії між суб'єктами підприємницької діяльності, координація їх взаємовідносин з державою в особі її органів;

- участь в організації в Україні та за кордоном професійного навчання і стажування фахівців – громадян України з питань підприємництва, розвитку конкуренції, а також у розробленні та реалізації державних і міждержавних програм у цій галузі;

- надання довідково-інформаційних послуг, основних відомостей, що не є комерційною таємницею, про діяльність українських підприємців і підприємців зарубіжних країн згідно з національним законодавством, сприяння поширенню, зокрема через засоби масової інформації, знань про економіку і науково-технічні досягнення, законодавство, звичаї та правила торгівлі в Україні і зарубіжних країнах, можливості зовнішньоекономічного співробітництва українських підприємців;

- сприяння в організації інфраструктури інформаційного обслуговування підприємництва;

- надання послуг для здійснення комерційної діяльності іноземним фірмам та організаціям;

- встановлення і розвиток зв'язків з іноземними підприємцями, а також організаціями, що об'єднують або представляють їх, участь у роботі міжнародних неурядових організацій та інших спільних організацій;

- сприяння розвитку торгових та інших чесних звичаїв у підприємницькій діяльності, участь у розробленні правил професійної етики у конкуренції для різних сфер підприємницької діяльності, галузей економіки, спілок та об'єднань підприємців та ін.

ТПП надають послуги, пов'язані з виконанням палатами міжнародних угод:

*1) організація міжнародного економічного співробітництва:*

- пошук потенційного партнера за кордоном;

- огляд потенційних ринків експорту;

- дослідження цільового ринку експорту;

- індивідуальне проектне консультування та підтримка іноземних компаній щодо проектів в Україні;
- організація ознайомчих місій в Україну для іноземних компаній;
- пошук потенційних партнерів через Європейську мережу підприємств (EEN).

*Європейська мережа підприємств (Enterprise Europe Network, EEN)* – проект Європейського Союзу, що реалізується в рамках Програми ЄС з підвищення конкурентоспроможності малих та середніх підприємств, яка розрахована на період з 2014 до 2020 рр. із запланованим бюджетом в 2,3 млрд. €. EEN, незважаючи на назву, є глобальною мережею, що об'єднує близько 600 бізнес-асоціацій, торговельних палат та державних установ з 64 країн світу.

У 2011 році Україна приєдналась до Європейської мережі підприємств згідно зі Статтею 21.5 Програми з конкурентоспроможності та інновацій шляхом створення консорціуму EEN-Україна, до якого увійшли представники бізнесу та державних установ (Міністерство економічного розвитку і торгівлі України, Міністерство закордонних справ України), а також наукові організації (Інститут фізики НАН України), в тому числі ТПП України.

Можливості консорціуму EEN-Ukraine:

- пошук партнерів-інвесторів у країнах-учасниках EEN;
- пошук інноваційних технологій у країнах-учасниках EEN;
- пошук партнерів у країнах-учасниках EEN для створення спільних підприємств;
- пошук партнерів у країнах-учасниках EEN для імпорту та експорту товарів;

2) *організація незалежного міжнародного комерційного арбітражу суду;*

3) *проведення на замовлення українських та іноземних підприємців експертиз, контролю якості, кількості, комплектності товарів (у тому числі експортних та імпортних) і визначення їх вартості.*

*Цінова експертиза зовнішньоекономічного контракту* – це комплекс досліджень, які проводить кваліфікований експерт для з'ясування питання правомірності заявленої у контракті (інвойсі) вартості на той чи інший товар, що перетинає митний кордон України, для цілей оподаткування при митному оформленні;

4) *засвідчення сертифікатів походження товарів і непередбачених обставин (форс-мажорних).*

Країна походження товарів/послуг визначається з метою застосування тарифних та нетарифних заходів регулювання ввезення товару на митну територію України або вивезення товару/послуги з цієї території.

*Сертифікат походження товару/послуги* – це документ встановленої форми, який однозначно свідчить про країну походження товару/послуги, виданий органом держави-експортера, уповноваженим згідно з національним законодавством.

В Україні, роботи з оформлення та засвідчення сертифікатів походження виконують торгово-промислові палати відповідно до Закону України «Про торгово-промислові палати» та Постанови Кабінету Міністрів України «Про визначення Торгово-промислової палати уповноваженим органом з видачі сертифікатів походження товарів».

Сертифікат походження товару/послуги оформляється на кожну поставку товару, що здійснюється одночасно одним або декількома транспортними засобами одному й тому ж вантажоодержувачу від одного й того ж вантажопостачальника (якщо інше не передбачено міжнародними угодами). За заявкою замовника можливе оформлення сертифікатів походження на кожний транспортний засіб. Підставою для видачі сертифіката є заявка-декларація замовника, разом з якою подаються такі документи:

- документи, що підтверджують факт експорту: контракт, рахунок-фактура (інвойс);

- довідка про порядок виготовлення товару, яка повинна містити основну інформацію про підприємство (адреса, відомості про виробничі площі, обладнання та робоча сила), асортимент продукції, перелік основних технологічних операцій, вихідну сировину для виробництва, джерела її надходження;

- документи про придбання вихідної сировини та матеріалів: договори, товаротранспортні накладні, підтвердження якості виробника (сертифікати якості, паспорти і т.д.);

- експертний висновок щодо коду товару за УКТ ЗЕД;

- у разі необхідності – калькуляція, що містить дані про відсоткове співвідношення вартості імпортованої сировини та матеріалів у вартості кінцевого продукту.

Найбільш поширеними формами сертифікатів походження товарів є:

1) сертифікат походження товарів форми А.

Сертифікат форми «А» (англійською або французькою мовами) – преференційна форма – видається на товари з країн, що розвиваються, на які поширюється преференційний режим, при їхньому експорті до країн ЄС, Туреччину та США. Ця форма дозволяє частково або повністю уникнути мита при імпорті;

2) сертифікат походження товарів форми СТ-1.

Сертифікат походження форми СТ-1 – преференційна форма – видається при експорті товарів до країн СНД, якщо задовольняються умови «Правил визначення країни походження товарів» для СНД. Ця форма дозволяє повністю зняти мито при ввезенні до країни імпорту;

3) сертифікат форми EUR.1.

Сертифікат форми EUR.1 видається, якщо його потрібно пред'явити як доказ, що товари відповідають вимогам правил визначення преференційного походження, встановлених в Угоді про асоціацію між Україною та Європейським Союзом, при застосуванні преференційних ставок ввізного

мита. Тобто сертифікат форми EUR.1 є документом, який призначений для застосування до товарів тарифних преференцій у країнах ЄС.

Якщо в країні-імпорту товари оподатковуються за нульовою ставкою ввізного мита Митного тарифу Європейського союзу, видача сертифіката форми EUR.1 не здійснюється.

З 01 січня 2016 р. оформлення сертифікатів форми EUR.1 здійснюють митниці Державної фіскальної служби при експорті товарів з України у країни ЄС;

4) сертифікат походження в Мексиканські Штати (англійською мовою) – преференціальна форма на території Мексики;

5) сертифікат походження форми У-1 (українською мовою) – застосовують у випадках необхідності підтвердження українського походження товарів, що перебувають в обігу в межах митної території України;

6) сертифікат походження послуг – сертифікат для підтвердження факту виконання послуги українським підприємством або суб'єктом ЗЕД України в межах або за межами митної території України. Сертифікат застосовують тільки у межах України.

*Форс-мажорними обставинами* (обставинами непереборної сили) є надзвичайні і невідворотні обставини, які зробили об'єктивно неможливим виконання зобов'язань, передбачених умовами договору (контракту, угоди і т.д.);

*5) сприяння в оформленні документів з впровадження системи автоматичної ідентифікації та штрих-кодування товарів у Міжнародній асоціації товарної нумерації, а також в розробці і реєстрації товарних знаків (складання, подання і супровід заявок у процесі їх розгляду й експертизи в Українському інституті інтелектуальної власності та отримання свідоцтв про реєстрацію знаків).*

*Штрихове кодування* є всесвітнім засобом ідентифікації товарів та їх маркування. Нанесення штрихових кодів на продукцію надає можливість автоматизувати її облік, транспортування, зберігання, касове обслуговування при продажу.

Код товару присвоюється регіональним відділом міжнародної організації GS1. Такий порядок реєстрації дозволяє виключити можливість появи двох різних товарів з однаковими кодами.

Торгово-промислові палати є уповноваженими Представниками Асоціації Товарної Нумерації України “ДжіЕс1 Україна” і мають право здійснювати юридичні та фактичні дії від імені Асоціації згідно Договору на Представництво;

*б) організація та проведення міжнародних виставок, національних виставок іноземних держав і окремих іноземних фірм, забезпечення підготовки і проведення виставок українських товарів в Україні та за її межами;*

7) організація семінарів, конференцій, ділових переговорів з економічних питань за участю українських підприємців та іноземних фірм як в Україні, так і за її межами.

## **2. Склади тимчасового зберігання.**

Товари з моменту пред'явлення їх митниці ДФС до поміщення їх у відповідний митний режим можуть перебувати на тимчасовому зберіганні під митним контролем. Тимчасове зберігання товарів під митним контролем здійснюється на складах тимчасового зберігання (СТЗ).

Відповідно до визначення, наведеного у ст. 437 Митного кодексу,клади тимчасового зберігання – це відповідним чином облаштовані приміщення та/або криті чи відкриті майданчики, резервуари, холодильні чи морозильні камери, призначені для тимчасового зберігання товарів під митним контролем до поміщення їх у митний режим.

СТЗ може бути *відкритого* або *закритого типу*.

*СТЗ закритого типу* використовується винятково для зберігання утримувачем складу товарів, що належать йому.

*СТЗ відкритого типу* використовується для зберігання товарів, що належать будь-яким особам.

На відкриття та експлуатацію СТЗ митницею ДФС, в зоні діяльності якої розташовано відповідні складські об'єкти, надається дозвіл.

Для отримання Дозволу підприємство має подати до митниці заяву на відкриття та експлуатацію СТЗ за встановленою формою, до якої додаються:

- перелік осіб, які матимуть право доступу на територію СТЗ;
- засвідчені заявником копії: документів, що підтверджують право власності, користування складськими об'єктами; актів прийняття в експлуатацію технічних засобів пожежної сигналізації, охоронної сигналізації (у випадку їх встановлення);

Заява про надання Дозволу реєструється митницею ДФС в установленому порядку.

Розгляд Заяви про надання Дозволу здійснюється митницею ДФС у строк, що не перевищує 15 робочих днів з дня реєстрації цієї заяви у митниці.

Дозвіл оформлюється наказом митниці ДФС.

Прийняття товарів на тимчасове зберігання на СТЗ здійснюється його утримувачем.

З товарами, що перебувають на тимчасовому зберіганні під митним контролем з дозволу митниці ДФС, можуть проводитися такі операції:

- прості складські операції, необхідні для забезпечення збереження цих товарів: переміщення товарів у межах складу з метою раціонального розміщення, чищення, провітрювання, створення оптимального температурного режиму зберігання, сушіння (у тому числі із створенням потоку тепла), захист від корозії, боротьба із шкідниками, інвентаризація;
- огляд та вимірювання;
- усунення пошкодження упаковки;
- взяття проб та зразків;

– підготовка товарів до продажу (відчуження) і транспортування: сортування, пакування, перепакування, маркування, навантаження, вивантаження, перевантаження та інші подібні операції.

Строк тимчасового зберігання товарів і транспортних засобів на СТЗ (СГД) починається з дня їх фактичного розміщення на СТЗ та закінчується днем:

– завершення їх митного оформлення в обраний декларантом митний режим;

– передачі їх на склад митниці ДФС.

Загальний строк тимчасового зберігання товарів під митним контролем становить 90 календарних днів.

Строк тимчасового зберігання товарів за заявою власника товарів або уповноваженої ним особи може бути подовжено митницею ДФС, але не більше ніж на 30 днів.

До закінчення строків зберігання товари, що перебувають на тимчасовому зберіганні під митним контролем, мають бути:

– задекларовані власником або уповноваженою ним особою до відповідного митного режиму; або

– відправлені під митним контролем до іншої митниці ДФС для їх подальшого митного оформлення; або

– вивезені за межі митної території України.

### **3. Торговельно-посередницькі організації.**

*Торговельно-посередницькі організації* відіграють активну роль у формуванні та здійсненні руху товарів, впливають на удосконалення матеріально-технічної бази товарного ринку, ресурсозбереження, розв'язання проблем управління комерційно-господарською діяльністю суб'єктів товарного ринку.

До складу торговельно-посередницьких організацій входять підприємства оптової та роздрібної торгівлі, біржі, аукціони, торгові дома тощо.

*Товарна біржа* – це добровільна асоціація юридичних і фізичних осіб, що здійснює оптові торговельні операції за стандартами, зразками у спеціальному місці, де ціни на товар складаються в умовах вільної конкуренції.

Сьогодні на товарних біржах у світі продається близько 100 так званих біржових товарів. На їх частку припадає близько 20% міжнародної торгівлі. Ці товари можна умовно об'єднати в наступні групи:

– енергетична сировина: нафта, дизельне паливо, бензин, мазут, пропан;

– кольорові і дорогоцінні метали: мідь, алюміній, свинець, цинк, олово, золото, срібло, платина та ін.;

– зернові: пшениця, кукурудза, овес, жито, ячмінь, рис;

– олійне насіння і продукти його переробки: лляне та бавовняне насіння, соя, боби, соєва олія, соєвий шрот;

- живі тварини та м'ясо: велика рогата худоба, живі свині, бекон;
- харчові товари: цукор-сирець рафінований, кава, какао-боби, картопля, рослинні масла, пряності, яйця, концентрат апельсинового соку, арахіс;
- текстильна сировина: бавовна, натуральний і штучний шовк, вовна та ін.
- промислова сировина: каучук, пиломатеріали, фанера.

Міжнародні товарні біржі (МТБ), що є визнаними центрами світової торгівлі тим або іншому товаром, виконують такі основні функції.

1. *Щоденне встановлення ціни на товар (Pricing)*. Результати торгів на МТБ стають миттєво відомі в усьому світі завдяки сучасним засобам зв'язку та інформації. Таким чином, ціни МТБ є індикатором співвідношення попиту та пропозиції на конкретний товар в певний момент часу у світі.

2. *Хеджування (Hedging)*. Це форма страхування ціни, по якій продається або купується товар у майбутньому.

*Хеджування* – це домовленість купити або продати що-небудь (товар, валюту) за певною ціною в майбутньому, з метою мінімізації ризику непередбаченого коливання ринкової ціни на цей об'єкт хеджування в майбутньому.

3. *Гарантія поставки товару (гарантія виконання зобов'язань за контрактом) (Delivery)*. Гарантія поставки реального товару, купленого або проданого на біржі, забезпечується наявністю достатньої кількості товару, наявного на складах біржі, а також створенням спеціальної системи розрахунків, прийняттям законодавства про біржі та розробкою правил здійснення угод на біржі, контролем за діяльністю бірж з боку державних органів.

Товарні біржі класифікують за такими ознаками:

- 1) за масштабами: *міжнародні, національні*;
- 2) за номенклатурою товарів, що продаються та купуються на біржі: *універсальні та спеціалізовані*;
- 3) за умовами участі: *публічні, приватні*.

*Публічні біржі* – біржі, на який угоди можуть укладати як члени бірж, так і підприємці, що не є їх членами.

*Приватні біржі* – біржі, які організовують у формі акціонерних компаній і закритих корпорацій. Укладати угоди на таких біржах можуть тільки акціонери.

Біржі одержують прибуток, джерелом якого є відрахування з сум комісійної винагороди, що надходить від брокерських контор, та надходження від біржових операцій. Як правило, відрахування на користь бірж становлять 0,1-0,5% від суми укладених брокерами угод. Таким чином, основними статтями їх доходу є: засновницькі та пайові внески і відрахування організацій, що утворюють біржу; доходи від надання послуг членами біржі та інших організацій. Участь підприємств у біржовій торгівлі на постійній або разовій основі може здійснюватися за певну плату через брокерські контори і брокерів (маклерів).

*Аукціон* – публічний продаж товарів, цінних паперів, майна підприємств, творів мистецтва та інших об'єктів, який здійснюється за заздалегідь встановленим правилам аукціону.

У формі аукціону здійснюється торгівля товарами, які мають індивідуальні особливості і властивості. Товари, які продаються, одержує покупець, який назвав найвищу ціну.

Основні товари, які пропонуються і купуються на міжнародних аукціонах: хутро (у вигляді сировини та оброблене), немита вовна, чай, тютюн, квіти, овочі, фрукти, тропічні породи лісу, коні, риба. старі автомобілі, антикваріат тощо.

*Торговий дім* – це торгівельна фірма, яка закуповує товар у виробників або оптовиків своєї країни і перепродує їх за кордон; або закуповує іноземні товари за кордоном та перепродує їх місцевим оптовим і роздрібним торговцям та споживачам.

Торгові дома – це багатопрофільні, багатофункціональні компанії або асоціації, що займаються торговельно-посередницькою і комерційною діяльністю.

У міжнародному розумінні *торговий дім* – це фірма або компанія, що представляє собою асоціацію торгових, складських, виробничих та інших підприємств.

#### КОНТРОЛЬНІ ПИТАННЯ

1. Дайте визначення торгово-промисловій палаті України. Хто є членами ТПП?
2. Сформулюйте основні завдання торгово-промислових палат.
3. Обґрунтуйте призначення сертифікатів походження товарів.
4. Поясніть різницю між «митним складом» та «складом тимчасового зберігання».
5. Дайте характеристику основним біржовим товарам.

Література: Основна: 2, 4, 7.

Додаткова: 11, 12, 15.



## ТЕСТОВІ ЗАВДАННЯ ДО РОЗДІЛУ «ІНФРАСТРУКТУРНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МІЖНАРОДНОГО БІЗНЕСУ»

### **1. Інфраструктура товарного ринку – це :**

- а) сукупність транспортних засобів, що здійснюють транспортування продукції від виробника до споживача;
- б) сукупність підприємств, організацій, діяльність яких спрямована на забезпечення функціонування виробництва та обігу товарів, а також життєдіяльності людей;
- в) посередники, які здійснюють просування продукції кінцевим споживачам;
- г) товарна номенклатура підприємства.

### **2. Виробнича (інженерно-технічна) інфраструктура включає:**

- а) товарні біржі, аукціони, банки, науково-дослідні інститути;
- б) банки, фондові біржі, валютні біржі, страхові компанії;
- в) сукупність об'єктів і закладів житлового, культурно-побутового призначення, охорони здоров'я, відпочинку, торгівлі;
- г) сукупність інженерних комунікацій (зв'язок, водовідведення, водо-, енерго-, нафто- та газопостачання) та інших споруд, що забезпечують нормальне функціонування усього комплексу виробництв у межах певної території.

### **3. Соціальна інфраструктура включає:**

- а) сукупність інженерних комунікацій (зв'язок, водовідведення, водо-, енерго-, нафто- та газопостачання);
- б) об'єкти, які забезпечують відповідні сфери життя населення;
- в) урядові, науково-дослідні, проектно-конструкторські установи;
- г) організації, які займаються перевезеннями вантажів від вантажовідправника (клієнта) до вантажоодержувача.

### **4. До «жорсткої» інфраструктури відносять:**

- а) великі фізичні мережі, необхідні для функціонування сучасної індустріальної країни;
- б) установи, які необхідні для підтримання економіки;
- в) установи, які необхідні для підтримання охорони здоров'я та культурно-соціальних стандартів країни;
- г) урядові, науково-дослідні, проектно-конструкторські установи.

### **5. До загальної ринкової інфраструктури відносять:**

- а) інформаційно-аналітичну інфраструктуру;
- б) фінансово-кредитну інфраструктуру;
- в) організаційно-технічну інфраструктуру;
- г) всі відповіді правильні.

### **6. До спеціалізованої інфраструктури ринків відносять:**

- а) біржі;
- б) банки;
- в) торгово-промислові палати;
- г) всі відповіді правильні.

### **7. До функцій суб'єктів інформаційно-аналітичної інфраструктури входять:**

- а) надання консультативних послуг підприємцям;
- б) кредитування підприємств;
- в) надання ліцензії на виробництво товару;
- г) страхування міжнародних перевезень.

### **8. До функцій суб'єктів фінансово-кредитної інфраструктури відносять:**

- а) надання консультативних послуг підприємцям;
- б) кредитування підприємств;
- в) надання ліцензії на виробництво товару;
- г) страхування міжнародних перевезень.

### **9. Функціями суб'єктів організаційно-технічної інфраструктури є:**

- а) надання консультативних послуг підприємцям;

- б) сприяння встановленню ділових контактів між суб'єктами підприємництва;
- в) складання прогнозів та моделювання розвитку ринкової ситуації;
- г) кредитування підприємств.

**10. Інфраструктурне забезпечення ЗЕД включає:**

- а) правове, митне, транспортне, фінансове, страхове, маркетингове;
- б) правове, митне, транспортне, фінансове, страхове, торгівельне;
- в) правове, митне, логістичне, фінансове, страхове, дослідницьке;
- г) правове, митне, транспортне, фінансове, страхове, інформаційне.

**11. Митний режим «імпорт» – це:**

- а) митний режим, відповідно до якого українські товари випускаються для вільного обігу за межами митної території України без зобов'язань щодо їх зворотного ввезення;
- б) митний режим, відповідно до якого іноземні товари після сплати всіх митних платежів, встановлених законами України, та виконання усіх необхідних митних формальностей випускаються для вільного обігу на митній території України;
- в) митний режим, відповідно до якого товари та/або транспортні засоби комерційного призначення переміщуються під митним контролем між двома органами доходів і зборів України без будь-якого використання цих товарів, без сплати митних платежів та без застосування заходів нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності;
- г) митний режим, відповідно до якого українські товари або транспортні засоби комерційного призначення вивозяться за межі митної території України з умовним повним звільненням від оподаткування митними платежами і підлягають реімпорту до завершення встановленого строку без будь-яких змін.

**12. Основний метод визначення митної вартості:**

- а) за ціною договору (контракту) щодо товарів, які імпортуються;
- б) за ціною договору щодо ідентичних товарів;
- в) за ціною договору щодо подібних (аналогічних) товарів;
- г) на основі віднімання вартості.

**13. Українська класифікація товарів зовнішньоекономічної діяльності – це:**

- а) систематизований перелік товарів, який складається з кодів товарів та найменувань для цих кодів;
- б) систематизований перелік найменувань товарів;
- в) систематизований перелік категорій товарів;
- г) систематизований перелік груп товарів.

**14. Код УКТ ЗЕД містить:**

- а) 20 розділів та 97 груп м;
- б) 21 розділ та 95 груп;
- в) 19 розділів та 95 груп;
- г) 21 розділ та 97 груп.

**15. Згідно коду УКТ ЗЕД перші чотири цифри є числовим кодом:**

- а) товарної підкатегорії;
- б) товарної групи;
- в) товарної позиції;
- г) товарної категорії.

**16. Код УКТ ЗЕД є:**

- а) чотиризначним;
- б) десятизначним;
- в) восьмизначним;
- г) шестизначним.

**17. Льодяники від болю у горлі і цукерки від кашлю мають код УКТ ЗЕД:**

- а) 1704906500;
- б) 1704907100;
- в) 1704905500;
- г) 1704901000.

**18. Митний брокер – це:**

- а) представник підприємства на біржі;
- б) фізична або юридична особа, що надає послуги по декларуванню товарів і транспортних засобів, які переміщуються через митний кордон України;
- в) юридична особа, що надає послуги по декларуванню товарів і транспортних засобів, які переміщуються через митний кордон України;
- г) працівник підприємства, якому надані відповідні повноваження щодо декларування

товарів і транспортних засобів, які переміщуються через митний кордон України.

**19. Оформлення сертифікату форми EUR.1 здійснюють:**

- а) торгово-промислові палати;
- б) митниці Державної фіскальної служби;
- в) ДП “Український науково-дослідний і навчальний центр проблем стандартизації, сертифікації та якості”;
- г) Міністерство економічного розвитку і торгівлі України.

**20. Інвойс – це:**

- а) документ в міжнародній комерційній діяльності, що надається продавцем перевізнику;
- б) документ в міжнародній комерційній діяльності, що надається перевізником іноземному покупцю;
- в) платіжний документ в міжнародній комерційній діяльності, що надається іноземним покупцем продавцю;
- г) документ в міжнародній комерційній діяльності, що надається продавцем іноземному покупцю, за яким покупець зобов’язаний оплатити товар відповідно до вказаних умов.

**21. В інвойсі обов’язково повинні бути зазначені:**

- а) найменування організації-експортера;
- б) найменування товару;
- в) умови поставки товару;
- г) всі відповіді правильні.

**22. У залежності від виду транспорту розрізняють транспортні операції:**

- а) морські, залізничні, автомобільні, трубопровідні, авіаційні;
- б) морські, зберігання, залізничні, автомобільні, трубопровідні;
- в) морські, річкові, складування, авіаційні;
- г) морські, повітряні, складські.

**23. Перевагами морського виду транспорту є:**

- а) незалежність від погодних умов;
- б) можливість обслуговування «від дверей до дверей»;
- в) висока швидкість перевезення;
- г) можливість перевезення великих партій вантажу.

**24. Перевагами повітряного транспорту є:**

- а) незалежність від погодних умов;
- б) низька вартість доставки;
- в) висока швидкість перевезення;
- г) можливість перевезення великих партій вантажу.

**25. Недоліками автомобільного транспорту є:**

- а) залежність від транспортної мережі;
- б) низька швидкість перевезення;
- в) неможливість доставки вантажів від вантажовідправника до одержувача без перевантаження;
- г) висока вартість при перевезенні товарно-штучних вантажів на невеликі відстані (до 200 км).

**26. До базисних умов перевезення вантажів морським транспортом відносять:**

- а) FAS, FOB, FCA, CPT;
- б) FAS, FOB, CFR, CIF;
- в) FAS, FOB, DDP, DAT;
- г) CIF, CFR, DDP, FOB.

**27. За якими умовами Інкотермс продавець не несе транспортні витрати:**

- а) FCA;
- б) EXW;
- в) DDP;
- г) FOB.

**28. Продавець несе усі витрати, що пов’язані із транспортуванням товару, на умовах:**

- а) FCA;
- б) EXW;
- в) DDP;
- г) CPT.

**29. Лінійне судноплавство – це:**

- а) форма транспортних послуг, при якій судновласник організує регулярний рух суден між обумовленими портами за заздалегідь об’явленим розкладом;

- б) форма транспортних послуг, при якій судна не закріплюються за певними напрямками, а вільно переміщуються з однієї секції фрахтового ринку в іншу у залежності від попиту на тоннаж і від пропозиції вантажів;
- в) форма транспортних послуг, при якій судновласник організує регулярний рух суден між обумовленими портами;
- г) немає правильної відповіді.

**30. Трампове судноплавство – це:**

- а) форма транспортних послуг, при якій судновласник організує регулярний рух суден між обумовленими портами за заздалегідь об'явленим розкладом;
- б) форма транспортних послуг, при якій судна не закріплюються за певними напрямками, а вільно переміщуються з однієї секції фрахтового ринку в іншу у залежності від попиту на тоннаж і від пропозиції вантажів;
- в) форма транспортних послуг, при якій судновласник організує нерегулярний рух суден між обумовленими портами;
- г) немає правильної відповіді.

**31. Договором морського перевезення в лінійному сполученні є:**

- а) чартер;
- б) фрахт;
- в) франшиза;
- г) коносамент.

**32. Коносамент виконує функції:**

- а) посвідчує наявність договору морського перевезення;
- б) посвідчує отримання вантажу перевізником від відправника;
- в) виступає як товаророзпорядчий документ, який надає право отримати вантаж тому, на кого він виписаний;
- г) всі відповіді правильні.

**33. Коносамент може бути:**

- а) іменний, чартерний, транзитний;
- б) прямий, транзитний, лінійний;
- в) іменний, ордерний, лінійний;
- г) іменний, на пред'явника, ордерний.

**34. В коносаменті фіксуються:**

- а) найменування перевізника і місце його знаходження;
- б) найменування порту відвантаження;
- в) зовнішній стан вантажу та його упаковки;
- г) всі відповіді правильні.

**35. Коли вантаж перевізником ще не прийнятий або не виданий коносамент, сторони можуть укласти договір перевезення, який має назву:**

- а) тайм-чартер;
- б) букінг-нот;
- в) рейсовий чартер;
- г) дімайз чартер.

**36. Коносамент виписується:**

- а) в одному оригіналі;
- б) у двох оригіналах;
- в) у трьох оригіналах;
- г) немає правильної відповіді.

**37. При рейсовому фрахтуванні судна:**

- а) судновласник повністю зберігає контроль над судном;
- б) судновласник зберігає контроль за технічною експлуатацією судна;
- в) судновласник не контролює комерційні умови по використанню судна і його технічну експлуатацію;
- г) немає правильної відповіді.

**38. Якщо за судновласником залишається право участі у комплектації судна екіпажем, має місце:**

- а) тайм-чартер;
- б) бербоут-чартер;
- в) дімайз-чартер;
- г) рейсовий чартер.

**39. Диспач представляє собою:**

- а) плату за проходження судном каналів;
- б) винагороду, що сплачується судновласником фрахтувальнику за завершення

- навантаження або розвантаження судна раніше закінчення визначеного чартером часу;  
в) доплату за затримку судна під навантаженням або розвантаженням, яку фрахтувальник сплачує судовласнику;  
г) немає правильної відповіді.

**40. Якщо вантажовласник виходить на ринок із пропозицією вантажу для морського перевезення, вона має назву:**

- а) оферта; б) котирування вантажу;  
в) позиція судна; г) звернення.

**41. Сталійний час (laytime) – це:**

- а) час руху судна з вантажем;  
б) час руху судна у баласті;  
в) час затримки судна під відвантаженням або вивантаженням понад визначеного часу;  
г) час, що відповідно до умов чартеру надається фрахтувальнику для здійснення робіт з навантаження/вивантаження.

**42. Корейти представляють собою:**

- а) мінімальні збори за перевезення;  
б) тарифи стосовно окремих класів вантажів;  
в) пільгові ціни міжнародних перевезень;  
г) завищені ціни міжнародних перевезень.

**43. Нормальні тарифи повітряного транспорту встановлюються для:**

- а) вантажів масою 100 кг; б) вантажів масою 50 кг;  
в) вантажів масою 5 кг; г) вантажів масою 45 кг.

**44. При перевезенні партій вантажу до 5 кг повітряним транспортом застосовується:**

- а) кількісний тариф; б) класовий тариф;  
в) мінімальний збір; г) нормальний тариф.

**45. Торгово-промислова палата України – це :**

- а) державна неприбуткова самоврядна організація, яка об'єднує юридичних осіб та громадян України, зареєстрованих як підприємці, та їх об'єднання;  
б) недержавна неприбуткова самоврядна організація, яка об'єднує юридичних осіб та громадян України, зареєстрованих як підприємці, та їх об'єднання;  
в) державна прибуткова самоврядна організація, яка об'єднує юридичних осіб та громадян України, зареєстрованих як підприємці, та їх об'єднання;  
г) недержавна прибуткова самоврядна організація, яка об'єднує юридичних осіб та громадян України, зареєстрованих як підприємці, та їх об'єднання.

**46. Завданнями торгово-промислових палат є:**

- а) сприяння розвитку зовнішньоекономічних зв'язків, експорту українських товарів і послуг;  
б) представлення інтересів членів палати з питань господарської діяльності як в Україні, так і за її межами;  
в) сприяння в організації інфраструктури інформаційного обслуговування підприємництва;  
г) всі відповіді правильні.

**47. До послуг, які не надають ТПП, відносяться:**

- а) організація міжнародного економічного співробітництва;  
б) складування товарів;  
в) проведення на замовлення українських та іноземних підприємців експертиз, контролю якості, кількості, комплекtnості товарів;  
г) засвідчення сертифікатів походження товарів і непередбачених обставин (форс-мажорних).

**48. Європейська асоціація товарної нумерації має абревіатуру:**

- а) GS13;

- б) CRM;
- в) GS1;
- г) EAN.

**49. Сертифікація – це:**

- а) процедура, за допомогою якої ТПП документально підтверджує відповідність продукції, систем управління якістю, систем управління навколишнім середовищем, систем управління охороною праці, персоналу, встановленим законодавством вимогам;
- б) процедура, за допомогою якої Міністерство економічного розвитку і торгівлі України документально підтверджує відповідність продукції, систем управління якістю, систем управління навколишнім середовищем, систем управління охороною праці, персоналу, встановленим законодавством вимогам;
- в) процедура, за допомогою якої визнаний в установленому порядку уповноважений орган документально підтверджує відповідність продукції, систем управління якістю, систем управління навколишнім середовищем, систем управління охороною праці, персоналу, встановленим законодавством вимогам;
- г) немає правильної відповіді.

**50. Сертифікат походження товару/послуги – це:**

- а) документ встановленої форми, який однозначно свідчить про країну походження товару/послуги, виданий органом держави-експортера, уповноваженим згідно з національним законодавством;
- б) документ встановленої форми, який надається продавцем іноземному покупцю;
- в) документ, що містить інформацію про технічні, фізичні, споживчі характеристики товару, технологію виробництва, хімічний склад, матеріал, з якого виготовлено товар, його призначення, функції;
- г) немає правильної відповіді.

**51. Оформлення сертифікату форми EUR.1 здійснюють:**

- а) торгово-промислові палати;
- б) митниці Державної фіскальної служби;
- в) ДП “Український науково-дослідний і навчальний центр проблем стандартизації, сертифікації та якості”;
- г) Міністерство економічного розвитку і торгівлі України.

**52. Сертифікат форми EUR.1:**

- а) є документом, який призначений для застосування до товарів тарифних преференцій у країнах ЄС;
- б) є документом, який призначений для застосування до товарів, які оподатковуються за нульовою ставкою ввізного мита Митного тарифу Європейського союзу;
- в) є документом, який призначений для застосування до товарів тарифних преференцій у країнах СНД;
- г) є документом, який призначений для застосування до товарів тарифних преференцій у країнах Балтії.

**53. Товарна біржа - це:**

- а) публічний продаж товарів, цінних паперів, майна підприємств, творів мистецтва та інших об’єктів, який здійснюється за заздалегідь встановленим правилам;
- б) добровільна асоціація юридичних і фізичних осіб, що здійснює оптові торговельні операції за стандартами, зразками у спеціальному місці, де ціни на товар складаються в умовах вільної конкуренції;
- в) торгівельна фірма, яка закуповує товар у виробників або оптовиків своєї країни і перепродує їх за кордон; або закуповує іноземні товари за кордоном та перепродує їх місцевим оптовим роздрібним торговцям та споживачам;
- г) організація, яка займається організацією перевезень вантажів від вантажовідправника (клієнта) до вантажоодержувача.

**54. Аукціон - це:**

- а) публічний продаж товарів, цінних паперів, майна підприємств, творів мистецтва та інших об'єктів, який здійснюється за заздалегідь встановленим правилам;
- б) добровільна асоціація юридичних і фізичних осіб, що здійснює оптові торговельні операції за стандартами, зразками у спеціальному місці, де ціни на товар складаються в умовах вільної конкуренції;
- в) торговельна фірма, яка закупає товар у виробників або оптовиків своєї країни і перепродує їх за кордон; або закупає іноземні товари за кордоном та перепродує їх місцевим оптовим і роздрібним торговцям та споживачам;
- г) організація, яка займається організацією перевезень вантажів від вантажовідправника (клієнта) до вантажоодержувача.

**55. До товарів, що продаються на товарних біржах, належать:**

- а) бензин, золото, срібло, хутро, квіти;
- б) нафта, мідь, алюміній, пшениця, кава;
- в) тютюн, квіти, овочі, фрукти, тропічні породи лісу, коні;
- г) ячмінь, рис, хлопок, вовна, автомобілі, антикваріат.

**56. Міжнародні товарні біржі виконують наступні основні функції:**

- а) правова допомога, ревізія фінансово-господарської діяльності;
- б) консультування, організація перевезень;
- в) встановлення ціни на товар, хеджування, гарантія поставки товару;
- г) збереження товарно-матеріальних цінностей, управлінське консультування.

**57. Хеджування - це:**

- а) форма страхування ціни, по якій продається або купується товар у майбутньому;
- б) управлінське консультування;
- в) надання ліцензії на виробництво товару;
- г) акцизний збір.

**58. За номенклатурою товарів, що реалізуються, біржі розподіляються на:**

- а) міжнародні, національні;
- б) публічні, приватні;
- в) універсальні, спеціалізовані;
- г) аукціони, торговельні дома.

**59. Торгові дома – це:**

- а) торговельні центри;
- б) гіпермаркети;
- в) торговельно-розважальні центри;
- г) багатопрофільні, багатофункціональні компанії або асоціації, що займаються торговельно-посередницькою і комерційною діяльністю.

**60. Для товарно-транспортної накладної в міжнародних автомобільних перевезеннях використовується скорочення:**

- а) CMR;
- б) МДП;
- в) CRM;
- г. Carnet TIR.

## **ЛІТЕРАТУРА ДО РОЗДІЛУ «ІНФРАСТРУКТУРНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МІЖНАРОДНОГО БІЗНЕСУ»**

### **Основна**

1. Шубін І. В., Сорока О. О., Агбаш В. Л., Азарян О. М. Інфраструктура товарного ринку : навч. посіб. Київ : НМЦВО МОІН України, НФЦ «Студцентр», 2002. 608 с.
2. Рум'янцев А. П. Зовнішньоекономічна діяльність : навч. посіб. Київ : Центр навчальної літератури, 2004. 377 с.
3. Прокопенко О. В., Школа В. Ю., Дегтяренко О. О., Махнуша С. М. Інфраструктура товарного ринку : навч. посіб. Київ : Центр учбової літератури, 2007. 296 с.
4. Козик В. В. Міжнародні економічні відносини : навч. посіб. Київ : Знання-Прес, 2002. 406 с.
5. Головань О. О., Коваленко Н. М. Міжнародні транспортні перевезення : навч.-метод. посіб. для студ. освіт.-кваліф. рівня «бакалавр» напр. підгот. «Менеджмент» проф. спрям. «Менеджмент ЗЕД». Запоріжжя : ЗНУ, 2013. 80 с.
6. Дахно І. І., Барановська В. М., Бовтрук Ю. А. Регулювання зовнішньоекономічної діяльності : навч. посіб. Київ : ЦУЛ, 2009. 472 с.
7. Раровська В. В. Останкова Л. А., Акопов С. Е. Біржова діяльність : навч. посіб. Київ: Центр учбової літератури, 2009. 144 с.
8. Заїка Ю. О., Демиденко Н. В., Бичкова С. С. Транспортне право України : навч. посіб. Київ : КНТ, 2014. 184 с.
9. Босак А. О., Григор'єв О. Ю., Скибінський О. С., Тодощук А. В. Митне обслуговування транспортних перевезень : навч. посіб. Львів : Новий світ-2000, 2009. 476 с.
10. Литвиненко С. Л., Габрієлова Т. Ю., Яновський П. О., Нестеренко Г. І. Транспортно-експедиторська діяльність : навч. посіб. Київ : Кондор, 2012. 180 с.

### **Додаткова**

11. Крамаренко В. І., Холод Б. І. Біржова діяльність : навч. посіб. Київ : ЦУЛ, 2003. 264 с.
12. Козак Ю. Г., Ковалевський В. В. Міжнародні організації : навч. посіб. Київ : ЦУЛ, 2003. 288 с.
13. Волков В. П. Управління виробничим та інфраструктурним розвитком економічного потенціалу України : монографія. Запоріжжя : ЗНУ, 2012. 500 с.
14. Карпенко Н. В. Господарські зв'язки в інфраструктурному комплексі продовольчого ринку України : монографія. Полтава : РВВ ПУСКУ, 2004. 122 с.
15. Сохацька О. М. Біржова справа : підручн. Тернопіль : Карт-Бланш;



Київ : Кондор, 2008. 632 с.

16. Яхно Т. П., Лапшина І. А. Міжнародний менеджмент : навч. посібн. Львів : Компакт - ЛВ, 2005. 304с.

17. Мальська М. П., Пурська І. С. Міжнародна маркетингова діяльність: теорія та практика : підручник. Київ : Центр учбової літератури, 2013. 288 с.

18. Багрова І. В. Редіна Н. І., Власюк В. Є. Зовнішньоекономічна діяльність підприємств : підручник. Київ : Центр навчальної літератури, 2004. 580 с.

19. Зеркалов Д. В., Тимошук Е. Н. Транспортно-экспедиторская деятельность: учебное пособие. Київ : Основа, 2009. 552 с.

20. Сарафанова В. Е., Евсеева А. А. Международные перевозки : практическое пособие. Москва : Феникс, 2011. 414 с.

### **Інформаційні ресурси**

1. Державна служба статистики України URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
2. Головне управління статистики у Запорізькій області URL: <http://www.zp.ukrstat.gov.ua/>
3. Верховна Рада України URL: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1023-12>
4. Кабінет міністрів України URL: <http://www.min.gov.ua>
5. Державна фіскальна служба України URL: <http://sfs.gov.ua/>
6. Торгово-промислова палата України URL <https://uccr.org.ua/>
7. Запорізька обласна державна адміністрація URL: <http://www.zoda.gov.ua>