

Лужанська Н.О.

Національний транспортний університет

Сауляк Л.В.

Національний транспортний університет

Лебідь І.Г.

Національний транспортний університет

Мазуренко О.О.

Український державний університет науки і технологій

Піцик М.Г.

Національний транспортний університет

АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ ПОПИТУ НА МИТНО-ЛОГІСТИЧНІ ПОСЛУГИ В УКРАЇНІ

Попит на митно-логістичні послуги в Україні визначається кількістю підприємств та організацій, що виконують експортно-імпорتنі операції з товарами, як для власних потреб, так і з метою подальшої їх реалізації.

Організація процесу доставки товарів зазвичай не виконується виробничими або торговельними підприємствами самостійно, а покладається на суб'єкти ринку транспортних послуг. Відповідно, для повного задоволення потреб на митно-логістичне обслуговування на ринку має функціонувати достатня кількість профільних підприємств, що за своїм функціональним та кадровим забезпеченням відповідає вимогам суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності. Наразі Україна зазнає певних політичних та економічних реформ, що впливають на діяльність суб'єктів господарювання та потребує від них пошуків нових управлінських рішень, здатних забезпечити високий рівень конкурентоздатності підприємства як на вітчизняному ринку, так і за його межами. Результати діяльності та фінансові можливості стабільного розвитку національних підприємств залежать від форми власності, що безпосередньо пов'язано з податковим навантаженням і витратами на заробітну плату персоналу. Окрім цього, механізм розподілу обов'язків між суб'єктами ринку транспортних послуг та погодженість їхніх дій у процесі організації доставки товару має прямий вплив на тривалість зовнішньоторговельної операції, ступінь завантаженості об'єктів митної інфраструктури та ефективність діяльності підрозділів митної служби. Тому на всіх етапах виконання зовнішньоторговельних операцій із залученням до митно-логістичного обслуговування суб'єктів ринку транспортних послуг вважається доцільним та ефективним дослідження попиту на вказаний вид послуг серед виробничих та торговельних підприємств. Також є необхідним виконання кількісного аналізу підприємств, які здатні задовольнити потреби в обслуговуванні за різними напрямками функціонування транспортної та митної галузей.

Ключові слова: митно-логістичні послуги, митна інфраструктура, митні формальності, експорт, імпорт, суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності.

Постановка проблеми. Сучасний ринок зовнішньої торгівлі в Україні характеризується значною часткою підприємств, що експортують та імпортують товари. Для забезпечення їхніх потреб у доставці товарів залучаються суб'єкти ринку транспортних послуг, які надають послуги з транспортно-експедиторського, митно-брокерського та складського обслуговування, а також додаткові послуги з підготовчо-заклучних операцій. Усі підприємства, що формують логістич-

ний ланцюг під час організації доставки залежно від напрямку діяльності за відповідною формою власності, здійснюють господарську діяльність, відповідно до якої несуть усі необхідні витрати та податкове навантаження. Залежно від попиту на послуги та стабільності отримання доходів від діяльності й визначаються їхні перспективи розвитку на ринку та формуються конкурентні переваги серед підприємств, що надають аналогічні послуги.

Перш за все, попит на митно-логістичні послуги визначається потребою у виконанні зовнішньоторговельних операцій з експорту та імпорту товарів, а також забезпечення всіх необхідних видів робіт під час перевезення вантажів у різних митних режимах. Здебільшого замовниками послуг є підприємства, що функціонують у тому ж самому регіоні, що й виконавець, але це питання здебільшого стосується надання послуг об'єктів інфраструктури, а в разі надання посередницьких послуг обмеження за територіальною ознакою не має суттєвого впливу на прийняття рішення про співпрацю. Питання взаємодії з об'єктами інфраструктури характеризуються максимальною наближеністю до замовника послуг, оскільки значна віддаленість буде характеризуватися збільшенням транспортних витрат, що врешті-решт впливатиме на вартість реалізації товару.

Тому перед суб'єктами підприємницької діяльності постає питання доцільності організації підприємств, що будуть надавати митно-логістичні послуги в якості об'єктів митної інфраструктури. Для цього необхідно проаналізувати ринкові умови, що склалися в тому чи іншому регіоні країни, наявність виробничих підприємств, що експортують товар, або торговельних організацій, що здійснюють імпортні операції. Цей аналіз забезпечить раціональне планування діяльності об'єктів митно-логістичної інфраструктури з урахуванням попиту на послуги та економічного потенціалу регіону, а також дасть можливість керівництву Державної митної служби України визначити оптимальну кількість підрозділів митної служби та фахівців, здатних забезпечити процес виконання митних формальностей під час виконання зовнішньоторговельних операцій.

Постановка завдання. З метою обґрунтування попиту на митно-логістичні послуги об'єктів інфраструктури доцільним є вивчення вітчизняного ринку за регіональною ознакою з урахуванням зовнішньоторговельного потенціалу. До основних чинників, на основі яких може здійснюватися вказана оцінка, належать: регіональні обсяги зовнішньої торгівлі товарами; експорт та імпорт товарів суб'єктами господарювання за кількістю найманих працівників у розрізі регіонів; кількість активних підприємств за регіонами України та видами економічної діяльності: транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність; валовий регіональний продукт; кількість суб'єктів господарювання; кількість зайнятих працівників на суб'єктах господарювання; регіональна структура обігу роздрібною торгівлю; капітальні інвестиції за регіонами; регіональна структура роздрібно-

ного товарообігу підприємств роздрібною торгівлю; обсяг реалізованої промислової продукції. Своєю чергою, потреба в кількості митних постів, що функціонують на території того чи іншого регіону та їх кадровому забезпеченні працівниками митної служби України буде ґрунтуватися на показниках виконання митних формальностей у різних митних режимах та показниках переміщення через митний кордон України товарів і транспортних засобів за ділянками кордону, якщо регіон є територіально наближеним до державного кордону України або має об'єкти транспортної інфраструктури, такі як морські порти, аеропорти, залізничні сортувальні станції.

У роботі пропонується дослідження попиту на митно-логістичні послуги в Україні на основі статистичних показників з метою обґрунтування доцільності будівництва нових об'єктів митно-логістичної інфраструктури та організації діяльності підприємств, що будуть надавати посередницькі послуги у виконанні зовнішньоторговельних операцій.

Виклад основного матеріалу дослідження. Сучасний ринок зовнішньої торгівлі в Україні характеризується значною часткою підприємств, що експортують та імпортують товари. Для забезпечення їхніх потреб у доставці товарів залучаються суб'єкти ринку транспортних послуг, які надають послуги з транспортно-експедиторського, митно-брокерського та складського обслуговування, а також додаткові послуги з підготовчо-заклучних операцій. Усі підприємства, що формують логістичний ланцюг під час організації доставки залежно від напрямку діяльності за відповідною формою власності, провадять свою господарську діяльність, відповідно до якої несуть всі необхідні витрати та податкове навантаження. Залежно від попиту на послуги та стабільності отримання доходів від діяльності й визначаються їхні перспективи розвитку на ринку та формуються конкурентні переваги серед підприємств, що надають аналогічні послуги. Нестабільне економічне становище держави та змінний попит на послуги значно впливають на фінансові результати діяльності підприємства, що, як наслідок, може призвести до його банкрутства та ліквідації [13].

Перед виробничими підприємствами стоїть завдання пошуків ринку збуту продукції як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках. Для цього необхідними умовами є наявність у штаті підприємства фахівців, здатних забезпечити процес організації доставки товару власними ресурсами підприємства або налагодити співпрацю з суб'єктами

ринку транспортних послуг, що здійснюють такі види робіт і послуг на договірних умовах [9]. При цьому замовники митно-логістичних послуг можуть залучати до вказаних процесів підприємства, що функціонують у різних містах України, але зазвичай першочергово звертаються до організацій на основі рекомендацій своїх знайомих або до підприємств, із якими вже мали досвід роботи. Ринкові умови формують значні відмінності як у можливостях інфраструктурного забезпечення, так і у вартості та тривалості обслуговування [11]. Тому, як правило, замовники зіштовхуються з низкою перешкод під час вибору бізнес-партнера, що пов'язані з такими чинниками:

– погодження вартості обслуговування з урахуванням можливих ризиків, оскільки все частіше трапляються випадки, коли виконавці послуг вдаються до певних маніпуляцій, коли на початку співпраці, щоб залучити і заохотити замовника, оголошують одну вартість обслуговування, а в процесі замовник може зумисно або за умови певних прорахунків підвищувати цю вартість;

– дотримання термінів доставки: не завжди терміни, що були обумовлені на початку процесу, виконуються як перевізником, так і іншими суб'єктами ринку транспортних послуг, що часто пов'язано з ризиками їхньої діяльності та складнощами технологічних процесів;

– відповідність якості обслуговування вимогам, що висувалися замовником: безпосередньо сам процес перевезення та супутні операції мають певні ризики, пов'язані з управлінням матеріальними, фінансовими, та інформаційними

потоками. Різноманітні порушення цих процесів можуть спричинити незадоволеність замовника рівнем сервісу або порушеннями, які були допущені через невиконання або неналежне виконання персоналом підприємств своїх посадових обов'язків;

– забезпечення високого рівня надійності виконання зовнішньоторговельної операції. Надійність доставки визначається своєчасністю виконання доставки, відсутністю порушень у підготовці транспортних, митних та комерційних документів, забезпеченням схоронності товару на всіх етапах процесу. Надійність відповідає характеристикам високого ступеню довіри до виконавця митно-логістичних послуг і дотриманням всіх договірних умов. У разі виникнення непередбачуваних подій виконавець повинен бути готовий до попередження або усунення негативних наслідків, має для цього необхідні ресурси та навички [9].

Досягнення найвищого рівня ефективності виконання зовнішньоторговельної операції можливе за умови взаємодії державних установ та організацій із приватними підприємствами. Важливим є становище України на міжнародному ринку торгівлі товарами та послугами. Дослідження Світового банку за індексом ефективності логістики LPI за період з 2007 по 2018 роки свідчать [1], що Україна займає не найкращі позиції у порівнянні з провідними країнами світу, результати дослідження представлено в табл. 1.

Вказане дослідження проводиться за шістьма компонентами, серед яких: ефективність процесу

Таблиця 1

Дослідження індексу ефективності логістики за країнами світу

Country	2007		2010		2012		2014		2016		2018	
	score	Rank	Score	Rank	Score	rank	score	Rank	score	rank	score	Rank
Germany	4,10	3	4,11	1	4,03	4	4,12	1	4,23	1	4,2	1
Sweden	4,08	4	4,08	3	3,85	13	3,96	6	4,2	3	4,05	2
Belgium	3,89	12	3,94	9	3,98	7	4,04	3	4,11	6	4,04	3
Austria	4,06	5	3,76	19	3,89	11	3,65	22	4,1	7	4,03	4
Japan	4,02	6	3,97	7	3,93	8	3,91	10	3,97	12	4,03	5
Singapore	4,19	1	4,09	2	4,13	1	4	5	4,14	5	4	7
United Kingdom	3,99	9	3,95	8	3,9	10	4,01	4	4,07	8	3,99	9
Switzerland	4,02	7	3,97	6	3,8	16	3,84	14	3,99	11	3,9	13
United States	3,84	14	3,86	15	3,93	9	3,92	9	3,99	10	3,89	14
China	3,32	30	3,49	27	3,52	26	3,53	28	3,66	27	3,61	26
Poland	3,04	40	3,44	30	3,43	30	3,49	31	3,43	33	3,54	28
Turkey	3,15	34	3,22	39	3,51	27	3,5	30	3,42	34	3,15	47
Ukraine	2,55	73	2,57	102	2,85	66	2,98	61	2,74	80	2,83	66
Russian Federation	2,37	99	2,61	94	2,58	95	2,69	90	2,57	99	2,76	75

оформлення органами митного та прикордонного контролю; якість торгової і транспортної інфраструктури; легкість організації поставок за конкурентоспроможними цінами; компетентність і якість логістичних послуг; здатність прокладати маршрути і відстежувати вантажі; своєчасність відвантаження в напрямку призначення в запланований або очікуваний час доставки [1]. Оцінки України за переліченими компонентами наведено в табл. 2.

Як бачимо, за отриманими показниками всі напрями забезпечення зовнішньоторговельних операцій потребують удосконалення як із боку державного, так і з боку приватного сектору, оскільки існування подібних проблемних аспектів значно знижує вітчизняну як торговельну, так і інвестиційну привабливість.

Розвиток зовнішньоекономічних зв'язків між Україною та торговельними партнерами вимагає вдосконалення технологічних процесів доставки вантажів шляхом запозичення досвіду більш прогресивних країн світу [10].

Водночас кількість підприємств, що здійснюють діяльність у транспортній галузі, за період з 2010 по 2019 роки (рис. 1) дещо знизилася; це стосується як фізичних осіб – підприємств, так і приватних підприємств різних форм власності.

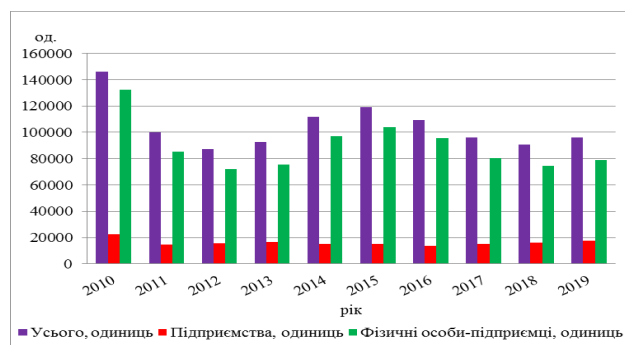


Рис. 1. Кількість суб'єктів господарювання (транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність)

Якщо розглянути деякі напрями саме транспортного сектору, то тут спостерігається збільшення суб'єктів господарювання на вантажному залізничному та незначне зменшення на вантажному автомобільному транспорті (рис. 2, 3) [2, 3], що може свідчити про задоволення потреб клієнтів з надання транспортних послуг саме залізничним транспортом.

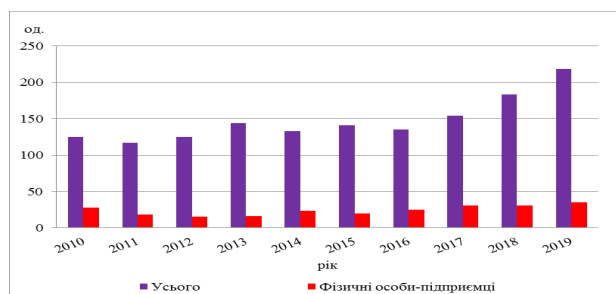


Рис. 2. Кількість суб'єктів господарювання на вантажному залізничному транспорті

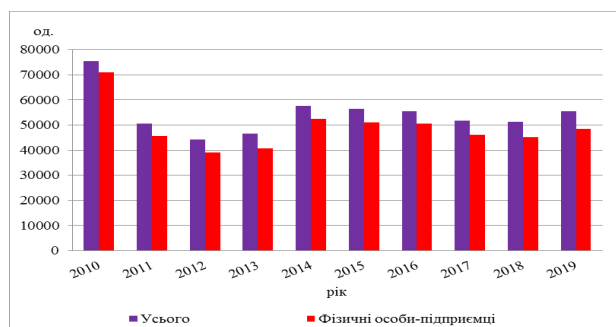


Рис. 3. Кількість суб'єктів господарювання на вантажному автомобільному транспорті

Наразі існує значний дефіцит фахівців сфери митно-логістичного обслуговування як приватного, так і державного сектору. Таку ситуацію можна пояснити постійним рухом та зменшенням кількості зайнятих і найманих працівників у транспортній галузі (рис. 4, 5, 6) [2, 3].

Таблиця 2

Оцінка рівня логістичного сервісу в Україні за 2007–2018 роки

	2007		2010		2012		2014		2016		2018	
	score	rank	score	rank	score	rank	score	rank	score	rank	score	rank
Customs	2,22	97	2,02	135	2,41	88	2,69	69	2,3	116	2,49	89
Infrastructure	2,35	74	2,44	79	2,69	70	2,65	71	2,49	84	2,22	119
International shipments	2,53	83	2,79	84	2,72	83	2,95	67	2,59	95	2,83	68
Logistics quality and competence	2,41	90	2,59	77	2,85	61	2,84	72	2,55	95	2,84	61
Tracking and tracing	2,53	80	2,49	112	3,15	50	3,2	45	2,96	61	3,11	52
Timeliness	3,31	55	3,06	114	3,31	68	3,51	52	3,51	54	3,42	56

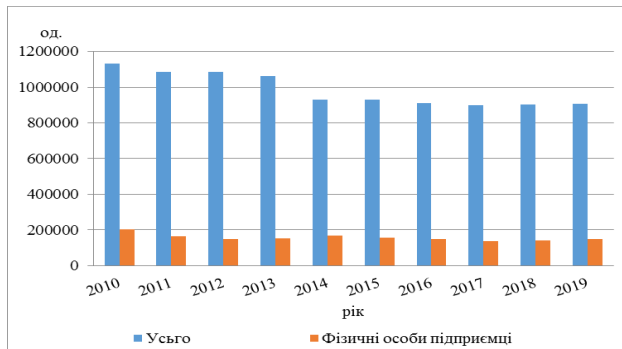


Рис. 4. Кількість зайнятих працівників у суб'єктів господарювання (транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність)

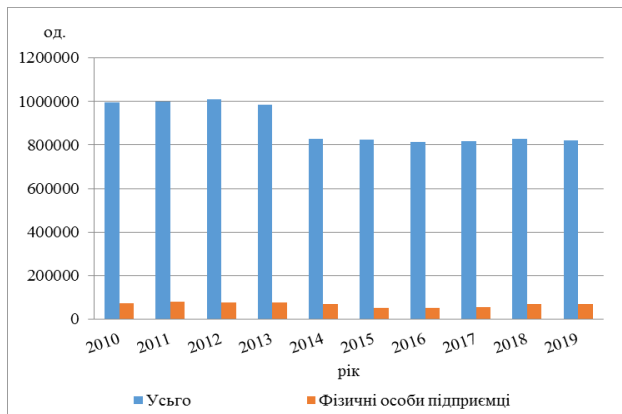


Рис. 5. Кількість найманих працівників у суб'єктів господарювання (транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність)

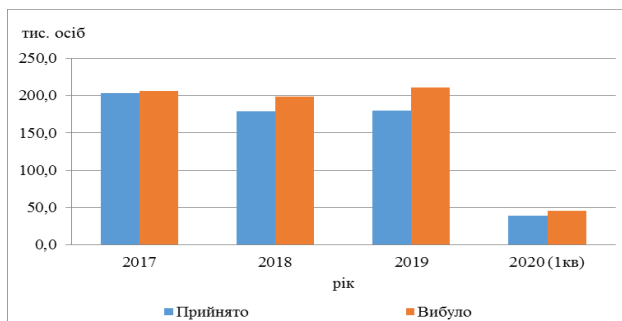


Рис. 6. Рух кадрів у суб'єктів господарювання (транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність)

Така ситуація на ринку праці приводить до значних затримок у обслуговуванні, порушень якості та надійності доставки. Водночас витрати приватних підприємств різних форм власності та фізичних осіб підприємців на персонал та оплату праці (рис. 7, 8) постійно зростають. Це не дає змоги збільшити кількість працівників, адже витрати на них будуть ще більшими, ніж є зараз, відповідно, і прибуток суб'єктів господарювання знизиться, що зрештою вплине на якість надання послуг у митно-логістичному сервісі.

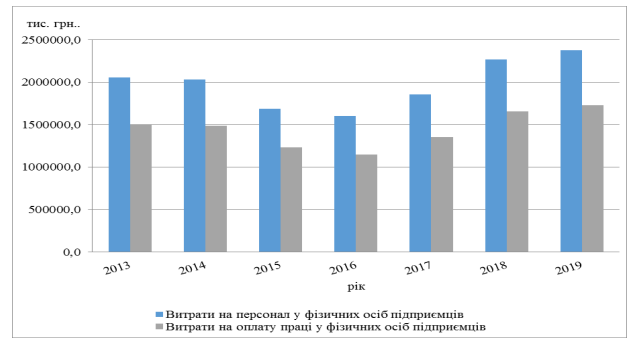


Рис. 7. Загальні витрати на персонал суб'єктів господарювання (транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність)

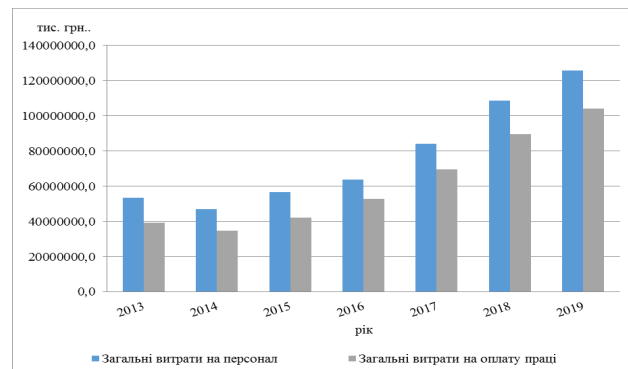


Рис. 8. Витрати на персонал у фізичних осіб – підприємців (транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність)

Загалом товарообіг України з державами-партнерами збільшується, що свідчить про сприятливі умови та їхню зацікавленість у торгівлі з нашими суб'єктами господарювання. А залучення більшої кількості фахівців до названого напрямку діяльності забезпечить якість та своєчасність надання послуг.

Аналіз сучасного стану зовнішньої торгівлі товарами з основними торгівельними партнерами наведено на рис. 9 [7].

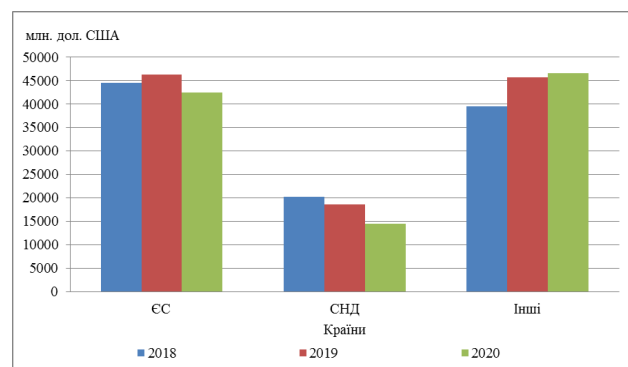


Рис. 9. Стан зовнішньої торгівлі товарами у 2018–2020 роках

Зростання обсягів торгівлі з міжнародними партнерами супроводжується зростання обсягів

виконання митних формальностей, що представлено на рис. 10 [9].

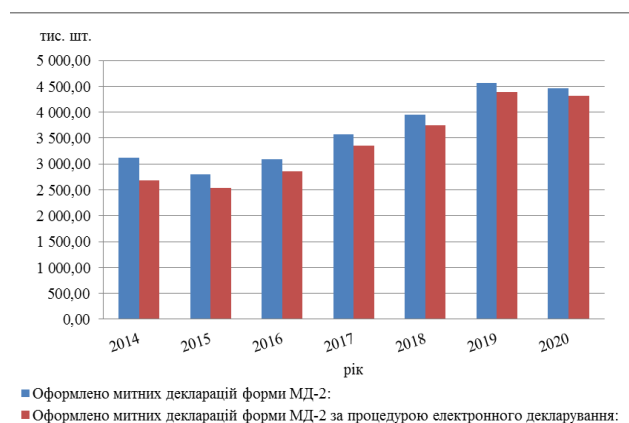


Рис. 10. Динаміка виконання митних формальностей за період 2014–2020 років

Отримані результати свідчать, що з метою спрощення та прискорення виконання митних формальностей значного розвитку набуває електронна система декларування.

Досить проблемним етапом міжнародних перевезень є процес перетину митного кордону, що відбувається в пунктах пропуску між суміжними державами. Та попри вигідне географічне розташування України, численні черги, що формуються на кордоні, зумовлені низьким рівнем пропускнуої спроможності пунктів пропуску.

Основна частка переміщень товарів та транспортних засобів спостерігається між Україною та країнами ЄС (рис. 11), що свідчить про досить стабільне становище у виконанні зовнішньоторговельних операцій, що своєю чергою забезпечують попит на митно-логістичні послуги [5-8].

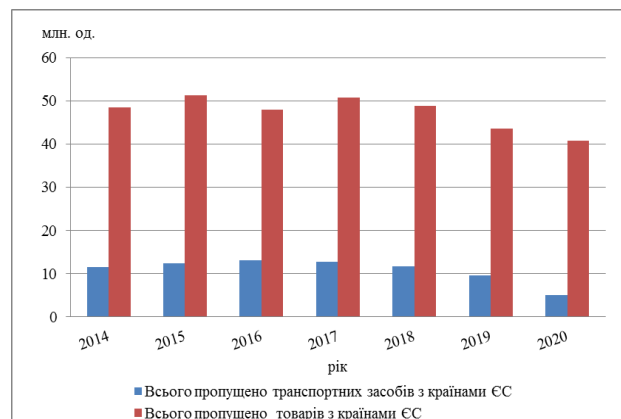


Рис. 11. Показники переміщення через митний кордон України товарів та транспортних засобів із країнами ЄС за період 2014–2020 років

Аналіз даних Державної митної служби України свідчить про значні обсяги перевезень товарів за видами транспорту, що означає потребу у здійсненні цих процесів у контексті технічного, технологічного та організаційного забезпечення. Кількість пропущених транспортних засобів

Таблиця 3

Показники переміщення транспортних засобів через митний кордон України

Показник	Одиниця виміру	Січень-грудень 2019 року	Січень-грудень 2020 року
Пропущено через митний кордон України транспортних засобів:	млн од.	18,1	8,9
– на ввіз	млн од.	9,2	4,5
– на вивіз	млн од.	9,0	4,4
Пропущено через митний кордон України транспортних засобів:	тис. од.	18 149,4	8 932,7
– залізничних вагонів	тис. од.	2 647,1	2 129,6
– морських суден	тис. од.	17,0	16,7
– річкових суден	тис. од.	15,6	9,7
– автотранспорту	тис. од.	15 241,4	6 659,4
– повітряних суден	тис. од.	145,3	64,2
– інших транспортних засобів	тис. од.	83,1	53,0
Пропущено товарів через митний кордон України (крім товарів, що переміщуються стаціонарними видами транспорту):	млн тонн	329,1	333,8
– на ввіз	млн тонн	94,6	85,1
– на вивіз	млн тонн	234,6	248,8
Оформлено митницями Держмитслужби товарів, що переміщуються стаціонарними видами транспорту:			
– трубопроводами	млн тонн	93,2	75,7
– лініями електропередачі	ГВт·год	9 130,5	7 859,5

через митний кордон України на ввіз та вивіз також потребує вдосконалення роботи пунктів пропуску, де наразі спостерігаються значні черги на обслуговування, а вказаний аспект потребує втручання держави з точки зору як управлінської, так і фінансової підтримки (табл. 3) [4].

Розглянемо товарообіг України у 2008–2019 роках, у млн дол. США (рис. 12) [8].

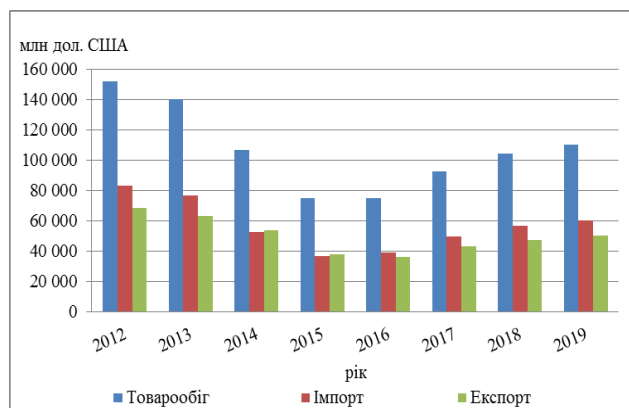


Рис. 12. Товарообіг України у 2008–2019 роках

Саме зважаючи на статистичні дані про товарообіг України, необхідно сформулювати пропозиції щодо забезпечення безперешкодного руху товарів та враховувати наявні ринкові тенденції для регулювання цього процесу.

Окрім загальних показників виконання зовнішньоторговельних операцій за товарообігом, залученням підприємств та кадрового забезпечення галузі, доцільно проводити дослідження попиту на митно-логістичні послуги за регіонами України. Здебільшого цей аспект важливий у будівництві об'єктів інфраструктури, коли ставиться мета забезпечити попит на їхні послуги. У статті представлено статистичні дані за регіонами України з урахуванням перелічених нижче чинників, серед яких: V1 – регіональні обсяги зовнішньої торгівлі товарами, експорт (тис. дол.); V2 – регіональні обсяги зовнішньої торгівлі товарами, імпорт (тис. дол.); V3 – експорт товарів за кількістю найманих працівників у розрізі регіонів (кількість учасників ЗЕД); V4 – імпорт товарів суб'єктами господарювання за кількістю найманих працівників у розрізі регіонів (кількість учасників ЗЕД); V5 – експорт

Таблиця 4

Чинники, що відображають економічний розвиток регіонів

Області	Показники	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7
Вінницька		1186473,78	433558,06	726,6	2416	1186,426423	433,559452	349,4
Волинська		669369,56	1182388,46	628,6	3123,8	669,3653367	1182,457527	351,6
Дніпропетровська		6989431,86	4413013,66	1304,4	4301	6989,281052	4413,10249	1252,6
Донецька		4207520,86	1763494,22	377	1082,2	4207,149936	1763,790504	515,6
Житомирська		579348,86	426703,06	1144,6	1773,4	579,3177869	426,7122217	271,8
Закарпатська		1380327,78	1294730,12	1329,8	2558,4	1380,33663	1294,723029	325,4
Запорізька		2932532,04	1340839,4	668	1606,8	2932,520849	1340,927398	544,8
Івано-Франківська		679021,12	600991,06	805,4	3066	678,9775594	600,5889872	285,4
Київська		1789759,2	3339189,88	1094,8	3839,4	1789,739365	3339,47662	1017,2
Кіровоградська		495676,9	207743,9	324,6	695,6	495,6688496	207,7488899	259,2
Луганська		256634,98	297390,26	97,4	348,2	256,6447709	297,3967099	165,4
Львівська		1632945,38	2224273,84	1292,4	6745,6	1632,965262	2224,55912	763
Миколаївська		1887044,9	754248,68	373,4	929,8	1887,02261	754,1382112	532,6
Одеська		1622871,3	1410789,28	1000,2	3771	1622,853581	1410,924153	2099,8
Полтавська		1758095,88	1105333,5	427,8	1373	1757,985595	1105,337932	454
Рівненська		386179,64	295985,84	531,2	2240,2	386,1862595	295,9727999	303
Сумська		701416,64	554263,64	518,6	1391,4	701,4144829	554,2769215	208,4
Тернопільська		370438,64	351010,4	319,4	1749	370,4441066	351,0217615	203,4
Харківська		1245005,94	1575489,1	1429	4113,2	1245,002967	1575,699546	774,8
Херсонська		262444,34	248514,06	303,4	731,8	262,4479413	248,6894003	381
Хмельницька		493698,96	403180,98	461,2	1874,8	493,6736726	403,2094583	313
Черкаська		635110,56	359609,82	492,8	1359,6	635,0928992	359,6015537	448,4
Чернівецька		158272,82	127113,14	566,8	1836,6	158,2692517	127,110484	183
Чернігівська		634367,4	440316,28	518,8	893	634,3496255	440,3399986	336,8
м. Київ		9958175,02	19939908,68	4119,8	13932,4	9957,912721	19941,58102	3670

товарів за кількістю найманих працівників у розрізі регіонів (млн дол. США); V6 – імпорт товарів суб'єктами господарювання за кількістю найманих працівників у розрізі регіонів (млн дол. США); V7 – кількість активних підприємств за регіонами України та видами економічної діяльності. Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність (усього одиниць) [1–3].

За отриманими даними можемо зробити висновок, що Київська, Дніпропетровська та Львівська області характеризуються найвищими показниками попиту на митно-логістичні послуги у зв'язку зі значними вантажопотоками. Тому в плануванні діяльності нових підприємств, що будуть надавати митно-логістичні послуги, стане можливим враховувати чинники, що підтверджують стійкі тенденції до попиту, або освоювати ще недостатньо забезпечені регіони.

Висновки. Із проведеного дослідження можемо зробити висновок, що, незважаючи на пандемію та світову економічну кризу, обсяги зовнішньої торгівлі хоч і зменшилися, проте ці зміни не набули критичного характеру. Наразі в Україні

функціонує значна кількість підприємств та організацій, що здійснюють зовнішньоторговельні операції і потребують надання митно-логістичних послуг. Кадрове забезпечення цих напрямів діяльності потребує вдосконалення та заохочення до роботи у вказаній галузі як випускників закладів вищої освіти, так і можливості перепрофілювання фахівців інших напрямів діяльності. Під час розробки бізнес-проектів у сфері зовнішньоекономічної діяльності за регіонами України доцільно враховувати нинішній попит та можливі перспективи в розвитку та розширенні або ж керуватися потребою у забезпеченні послугами з менш насиченою кількістю наявних підприємств. Особливо доречним це питання є в аспекті прийняття рішень про будівництво нових об'єктів митно-логістичної інфраструктури й ефективності їх функціонування в тому чи іншому регіоні, здебільшого врахування доцільності інвестування в об'єкти, на які не буде достатнього попиту серед замовників послуг. Загалом ринок митно-логістичних послуг потребує реформування та залучення інвесторів у розбудову об'єктів інфраструктури України.

Список літератури:

1. Державна служба статистики України : вебсайт. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 23.10.2021).
2. Зовнішня торгівля України : статистичний збірник / Державна служба статистики України. 2020. С. 24–29. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2020/zb/06/Zov_torg.pdf. (дата звернення: 23.10.2021).
3. Зовнішня торгівля України товарами у 2020 році : експрес-випуск / Державна служба статистики України. 2020. С. 9. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/express/expr2021/02/15.pdf>.
4. Державна митна служба України : вебсайт. URL: <https://customs.gov.ua/> (дата звернення: 23.10.2021).
5. Connecting to Compete 2012 : Trade Logistics in the Global Economy. *World Bank Group*. URL: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/12689>. (дата звернення: 23.10.2021).
6. Connecting to Compete 2014 : Trade Logistics in the Global Economy – The Logistics Performance Index and Its Indicators. *World Bank Group*. URL: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/20399>. (дата звернення: 23.10.2021).
7. Connecting to Compete 2016 : Trade Logistics in the Global Economy - The Logistics Performance Index and Its Indicators. *World Bank Group*. URL: https://wb-lpi-media.s3.amazonaws.com/LPI_Report_2016.pdf.
8. Connecting to Compete 2018: Trade Logistics in the Global Economy. *World Bank Group*. URL: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/29971>. (дата звернення: 23.10.2021).
9. Методологія формування транспортно-митної інфраструктури в Україні : монографія / А.М. Пасічник, А.В. Сохацький, А.І. Кузьменко, Н.В. Халіпова. Дніпропетровськ : УМСФ, 2016. 168 с.
10. Logistics approach to the organization of unbalanced freight transportation in transport networks. / G. Prokudin, I. Lebid, N. Luzhanska, O. Chupaylenko et al. *Transport Means 2020*. (Scopus) ISSN: 2351-7034. URL: <https://www.scopus.com/authid/detail.uri?authorId=57221233233>
11. Інфраструктурне забезпечення розвитку транспортної системи регіону : монографія / І.В. Заблудська та ін. Северодонецьк : Східноукраїнський національний університет імені Володимира Даля, 2016. 193 с.
12. Шандрівська О.Є., Шевців Л.Ю. Комплексний аналіз ринку логістичних послуг в Україні. *Актуальні проблеми економіки*. 2016. № 7. С. 163–173.
13. Лужанська Н.О. Підвищення ефективності діяльності вантажних митних комплексів : дис. ... канд. тех. наук : 05.22.01. Київ, 2021. 183 с.

Luzhanska N.O., Sauliak L.V., Lebid I.G., Mazurenko O.O., Pitsyk M.G.

ANALYSIS OF THE CURRENT CONDITIONS OF DEMAND FOR CUSTOMS AND LOGISTICS SERVICES IN UKRAINE

Demand for customs and logistics services in Ukraine is determined by the number of enterprises and organizations importing and exporting goods, both for their needs and further sales. The organization of goods shipping and handling is usually not directly performed by manufacturing or trading companies and is entrusted to the agents in the market for transport services. Subsequently, in order to fully meet the needs for customs and logistics services in the market, a sufficient number of specialized enterprises should operate complying with the requirements of foreign economic activities to their functional support and staffing. Today, Ukraine is undergoing certain political and economic reforms affecting the activities of economic entities and forcing them to find new management solutions that can ensure high competitiveness of enterprises, both in the world and domestic market. Performance results and financial capacity for the stable development of national enterprises depend on the form of ownership, which is directly related to the tax burden and staff costs. In addition, the mechanism of the allocation of responsibilities between entities in the transport service market and the coordination of their actions in the process of goods shipping and handling has a direct impact on the timing of foreign trade operations, the degree of the workload of customs infrastructure facilities and efficiency of customs divisions. Therefore, at all stages of foreign trade operations relying on the market for transport services in customs and logistics service provision, we consider it appropriate and effective to study the demand for this type of service among manufacturing and trading companies. It is also necessary to perform a quantitative analysis of enterprises that can meet the needs for services in different functional areas of the transport and customs industries.

Key words: *customs and logistics services, customs infrastructure, customs formalities, export, import, entities engaged in foreign economic activity.*