

## ПРИКЛАДНІ АСПЕКТИ ЗАСТОСУВАННЯ «ІНКОТЕРМС – 2010» В ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНІЙ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ УКРАЇНИ

Інтернаціоналізація світового господарства створила для підприємств більший та вільніший доступ до різноманітних ринків в усьому світі. Товари випускаються у більших обсягах, різноманітності та ширшою номенклатурою і продаються ширшому колу споживачів. Разом з тим, підвищується і складність здійснення міжнародних торгових операцій, і, як наслідок, ймовірність виникнення непорозумінь та спорів щодо розподілу витрат та ризиків при неналежному укладанні договорів купівлі-продажу.

Для розв'язання проблем, які можуть виникнути з нечітким прописанням у договорах відповідальності сторін, Міжнародна торгова палата опублікувала у 1936 році перше зведення міжнародних правил для точного тлумачення торгових термінів. Ці правила стали відомі, як «ІНКОТЕРМС-1936». Поправки й доповнення були пізніше зроблені у 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000 роках [1]. «ІНКОТЕРМС-2010» — це остання редакція міжнародних стандартних правил з тлумачення торгових умов, які найбільше використовуються в галузі зовнішньої торгівлі і регламентують момент передачі права власності на товар і всіх пов'язаних із цим ризиків. Загальна кількість термінів порівняно з попередніми «ІНКОТЕРМС» скорочена з 13 до 11. Також у Правилах з'явилися 2 нових умови: DAT (Постачання на терміналі) і DAP (Постачання в пункті). Крім того, нова версія містить невелике керівництво до кожної умови, щоб допомогти користувачам Правил «ІНКОТЕРМС-2010» вибрати потрібну умову. В «ІНКОТЕРМС-2010» кожному правилу передують рекомендації щодо застосування, що стали значно детальнішими в поясненні основних принципів відповідного правила. Хоча такі рекомендації і не є частиною «ІНКОТЕРМС-2010», вони значно допомагають у визначенні необхідного правила для кожної окремої ситуації. «ІНКОТЕРМС-2010» запропонувало нову, але, водночас, добре відому, класифікацію правил за двома окремим класами залежно від видів транспорту: (1) правила для будь-яких видів транспорту – EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP та (2) правила для морського та внутрішнього водного транспорту – FAS, FOB, CFR та CIF [2].

Найбільш важливим нововведенням в «ІНКОТЕРМС-2010» по праву вважають два нових правила DAT (поставка до кінцевої станції) і DAP (поставка до місця призначення), що можуть використовуватися незалежно від виду транспорту і які замінили правила «ІНКОТЕРМС-2000» DAF, DES, DEQ та DDU. Згідно з обома новими правилами, поставка здійснюється до вказаного місця призначення: у випадку DAT товар переходить у

розпорядження покупця у не розвантаженому вигляді на транспортному засобі (як за колишнім правилом DEQ); у випадку DAP так само, але вже готовим для розвантаження (як за колишніми правилами DAF, DES та DDU) [3].

Правильний вибір базисних умов поставки відіграє надзвичайно важливу роль в управлінні ЗЕД. Одним із таких аспектів є наближення або віддалення моменту виникнення валового доходу через регулювання моменту відвантаження. До прикладу, при імпортуванні товару право власності може перейти в момент отримання товару покупцем або його представником чи посередником як на складі продавця, так і іншому зазначеному в договорі місці (яке може бути і складом покупця ще й на його території).

Окремі аспекти застосування правил «ІНКОТЕРМС» виникають також і при сплаті податку на додану вартість. Деякі імпортери, обираючи певні базисні умови поставки, намагаються зменшити базу оподаткування ПДВ. У разі, коли резидент імпортує товар на умовах EXW (якщо інші умови однакові), контрактна вартість отриманого товару буде меншою від вартості товару, що ввозиться на умовах DDU. Однак, зважаючи на вимоги Закону про ПДВ, зменшити суму податку на додану вартість шляхом вибору умов поставки EXW не вдасться, оскільки база оподаткування ПДВ при імпорті визначається за контрактною вартістю, але не нижче митної.

Однак, на нашу думку, ключовими особливостями, які будуть впливати на вибір тієї чи іншої базисної умови поставки будуть геофізичне розташування резидента та досвід і система налагоджених зв'язків. Тому, якщо підприємство-експортер тільки виходить на зарубіжні ринки і не має сталих каналів збуту та транспортування, на переговорах необхідно наполягати на акцептуванні умов EXW. А от при необхідності транспортування товару через акваторію, варто обирати умови FAS чи FOB у випадку невпевненості у деталях саме транзитного транспортування судном. У разі якщо ж судноплавні шляхи та посередники не чимось новим та обтяжливим для експортера, можна перейти до умов CFR, до яких треба поставитися обережно у випадку ризикових морських шляхів (мається на увазі погодні умови чи ризик нападу піратів). Схожі варіанти будуть і в тих, хто здійснює транспортування іншими видами транспорту, за допомогою умов CPT та CIP відповідно.

А вже, якщо у підприємства є великий досвід та обсяг операцій у сфері ЗЕД, якщо воно має власного митного брокера, тоді раціонально буде використовувати умови із «старої» групи D. Так, при застосуванні умов DAT, сторонам рекомендується найбільш точно визначити термінал і, по можливості, певний пункт на терміналі в узгодженому порту або місці призначення, оскільки ризики до цього пункту несе продавець. Продавцю рекомендується забезпечити договори перевезення, в яких точно відбитий такий вибір. DDP покладає на продавця максимальні обов'язки.

Перелік використаних джерел:

1. Silvia Dugan, Iuliana Talmaciu / Influence of the Changes Brought by INCOTERMS 2010 to International Trade / “Ovidius” University Annals, Economic Sciences Series Volume XII, Issue 1 /2012.– Ovidius University Press 2012, ISSN 1582-9383, p-41-46.
2. Офіційний сайт «ІНКОТЕРМС-2010» в Україні [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://www.incoterms.zed.ua/>
3. Офіційний сайт Асоціації експортерів і імпортерів «ЗЕД» [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://www.zed.com.ua/ua/index.php?id=5>