ДЕРЖАВНА ФІСКАЛЬНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
Університет державної фіскальної служби України
Науково-дослідний інститут фіскальної політики
Науково-дослідний центр митної справи

АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ НАЦІОНАЛЬНОЇ БЕЗПЕКИ ТА СПРОЩЕННЯ ПРОЦЕДУР МІЖНАРОДНОЇ ТОРГІВЛІ

Збірник тез ІІ науково-практичної інтернет-конференції
(м. Ірпінь – м. Хмельницький, 18-30 травня 2018 року)

ДЕРЖАВНА ФІСКАЛЬНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
Університет державної фіскальної служби України
Науково-дослідний інститут фіскальної політики
Науково-дослідний центр митної справи

АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ТА СПРОЩЕННЯ ПРОЦЕДУР МІЖНАРОДНОЇ ТОРГІВЛІ

Збірник тез ІІ науково-практичної інтернет-конференції
(м. Ірпінь – м. Хмельницький, 18-30 травня 2018 року)

Мережеве електронне видання

Ірпінь – Хмельницький, 2018

УДК 339.543:656.073.5

Рекомендовано до друку як мережеве електронне видання
Вченою радою Науково-дослідного інституту фіскальної політики
(протокол № 5 від 14 червня 2018 року)

Редакційна колегія: д-р екон. наук, професор **Пашко П.В. (**голова**)**; канд. екон. наук, старш. наук. співроб. **Коротун В.І.** (заступник); д-р екон. наук, доцент **Бережнюк І.Г.** (заступник); канд. пед. наук, старш. наук. співроб. **Нагорічна О.С.** (заступник); канд. екон. наук, доцент, старш. наук. співроб. **Фрадинський О.А.**; канд. екон. наук, доцент **Несторишен І.В.**; канд. екон. наук, доцент **Туржанський В.А.**

Актуальні проблеми забезпечення національної безпеки та спрощення процедур міжнародної торгівлі : збірник тез ІІ науково-практичної інтернет-конференції, м. Ірпінь – м. Хмельницький, 18-30 травня 2018 року. Хмельницький: Науково-дослідний центр митної справи, 2018. – 125 с.

У збірнику опубліковано тези доповідей ІІ науково-практичної інтернет-конференції «**Актуальні проблеми забезпечення національної безпеки та спрощення процедур міжнародної торгівлі».** Публікації відображають результати наукових пошуків авторів, присвячені висвітленню актуальних питань: забезпечення національної та митної безпеки України в умовах глобалізації; напрямам забезпечення митної безпеки України; сприяння міжнародній торгівлі у контексті спрощення митних процедур; аналізу ризиків в системі митного контролю.

Тези, включені до збірника, можуть становити інтерес як для науковців, викладачів, аспірантів, студентів, так і для практиків – фахівців з митної справи.

Збірник тез підготовлено відділом дослідження митних ризиків Науково-дослідного центру митної справи Науково-дослідного інституту фіскальної політики Університету державної фіскальної служби України.

Точка зору редакційної колегії не завжди збігається з думкою авторів. У збірнику максимально точно збережена орфографія, пунктуація та стилістика, які були запропоновані учасниками конференції. Відповідальність за достовірність та якість поданого матеріалу несуть учасники конференції та їх наукові керівники.

УДК 339.543:656.073.5

Мережеве електронне видання
6,85 умовн.-друк. арк. Об’єм файлу 1,72 Mb.

Виготовлювач
29018, Науково-дослідний центр митної справи Науково-дослідного інституту фіскальної політики Університету державної фіскальної служби України, вул. Тернопільська 13/3, м. Хмельницький

©Науково-дослідний центр митної справи
Науково-дослідний інститут фіскальної політики, 2018
©Колектив авторів, 2018

ЗМІСТ

Секція 1. НАЦІОНАЛЬНА БЕЗПЕКА В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

Гавловська Н.І., Рудніченко Є.М., Рудніченко М.М.
Методологічні аспекти економічної безпеки держави…… 8

Ларіонова К.Л., Дубицька Л.В.
Національна безпека в умовах глобалізації……..… 13

Рудніченко Є.М., Гавловська Н.І., Рудніченко М.М.
Аналіз методик оцінювання інвестиційної привабливості національної економіки……..18

Ларіонова К.Л., Гелик М.М.
Економічна безпека як одна з складових національної безпеки України…..… 24

Поплавська О.В., Мікуліч Н.В.
Розвиток системи національної безпеки в контексті євроатлантичної інтеграції України……..…..29

Ларіонова К.Л., Чорна В.О.
Фінансова безпека як складова економічної безпеки держави……. 33

Секція 2. НАПРЯМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МИТНОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ

Несторишен І.В., Бережнюк І.Г.
Система управління митними ризиками в контексті забезпечення митної безпеки та спрощення митних процедур……..…….38

Брендак А.І.
Безпека міжнародних авіаційних перевезень: митний аспект……..…….. 40

Секція 3. СПРИЯННЯ МІЖНАРОДНІЙ ТОРГІВЛІ У КОНТЕКСТІ СПРОЩЕННЯ МИТНИХ ПРОЦЕДУР

Мельник О.Г., Тодощук А.В., Адамів М.Є.
Проблеми та перспективи розвитку митної системи України в умовах європейської інтеграції……..……. 44

Очерет А.Ю., Теплий А.І.
Підходи щодо запровадження інституту авторизованого економічного оператора в Україні……..…….... 47

Артеменко А.В., Руда Т.В.
Основні напрями спрощення митних процедур при оформленні транспортних засобів особистого користування: досвід Одеської митниці ДФС……....51

Тодощук А.В., Вовчанська І.М.
Проблеми та шляхи вирішення завершення митних процедур щодо розмитнення транспортних засобів…….. 54

Будз О.Ф.
Система індикаторів діагностики підприємств-претендентів на одержання статусу уповноваженого економічного оператора…….…..59

Дорофеєва Л.М.
«Єдине вікно» – шлях до спрощення міжнародної торгівлі…….….. 62

Микитенко Т.В.
Проблемні питання митного аудиту……. 66

Медвідь Ю.О.
Особливості переміщення товарів у міжнародних поштових відправленнях...69

Бережнюк І.І., Коляда С.П.
Реформування системи надання спрощень суб'єктам зовнішньоекономічної діяльності в Україні…….……71

Секція 4. АНАЛІЗ РИЗИКІВ В СИСТЕМІ МИТНОГО КОНТРОЛЮ

Фрадинський О.А.
Зарубіжний досвід здійснення митних формальностей при отриманні поштового відправлення (на прикладі Естонської республіки)…… 79

Разумей М.М.
Перспективи розвитку регіонального ризик-менеджменту у сфері митного контролю…… 82

Комаров О.В.
Система управління ризиками у контексті спрощення митних процедур та забезпечення митної безпеки…… 87

Туржанський В.А., Хома Д.М.
Система управління ризиками відповідно до Рамкових стандартів ВМО…... 92

Тюріна Н.М., Карвацка Н.С., Назарчук Т.В.
Управління ризиками зовнішньоекономічної діяльності підприємства в контексті індикаторів митного контролю…… 97

Машко А.І.
Заборони та обмеження у сфері міжнародних поштових відправлень: вітчизняні реалії та міжнародні вимоги……... 101

Корнійчук О.О.
Нормативно-правове забезпечення при здійсненні митних процедур у сфері міжнародного поштового обміну…….. 103

Кошонько О.В., Федоришина Л.М.
Поштові та експрес-відправлення в контексті здійснення міжнародної торгівлі……..109

Разумей Г.Ю., Разумей М.М.
Формування концепції інтегрованого ризик-менеджменту у сфері митного контролю…….. 112

Неліпович О.В.
Нормативно-правова база управління митними ризиками в Україні…… 117

АВТОРИ..... 121

СЕКЦІЯ 1. НАЦІОНАЛЬНА БЕЗПЕКА В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

ГАВЛОВСЬКА Н.І.
доктор економічних наук, доцент,
РУДНІЧЕНКО Є.М.
доктор економічних наук, доцент,
РУДНІЧЕНКО М.М.
Хмельницький національний університет

МЕТОДОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ДЕРЖАВИ

Сучасний стан економічного розвитку України має досить суперечливий характер: з одного боку – наявність значного кола проблем, пов'язаних із загостренням світової економічної кризи, нестабільністю у внутрішньополітичній, енергетичній та інших сферах, а з іншого – певні досягнення та позитивні зрушення завдяки адміністративній реформі, реформам у сфері оподаткування тощо. За таких умов одним із ключових завдань на рівні держави є забезпечення національної безпеки на всіх рівнях (безпека особи, суспільства, держави). Складність та чисельність функціональних сфер, у яких відбувається розвиток параметрів безпеки, а також наявність системи взаємозв'язків між ними, зумовлюють розвиток цілісної системи національної безпеки, що забезпечується державою як координатором соціально-економічних процесів і явищ у суспільстві, її економічним центром [3, с. 28].

Однією з ключових сфер національної безпеки є економічна безпека держави. Необхідність поглибленого дослідження проблем економічної безпеки держави зумовлена характером практичних завдань, які вирішує країна в умовах транзитивної економки, коли ринкові відносини формуються в умовах підвищення внутрішніх та зовнішніх ризиків, швидкого зростання дестабілізуючих чинників, деіндустріалізації економіки, згортання інвестиційної діяльності, поширення тіньової економіки тощо [3, с. 29].

Детальне дослідження будь-якого явища чи категорії практично неможливо здійснити без використання історичного аналізу. Не є винятком і категорія «економічна безпека». Вважається, що вперше термін «економічна безпека» вжито в роки «великої депресії» у США. 29 червня 1934 року, згідно з указом 32-го президента Сполучених Штатів Америки Франкліна Рузвельта, створено перший Федеральний комітет з економічної безпеки, який очолив міністр праці Френсіс Перкінс. Новостворений комітет займався «економічною

безпекою» окремих осіб (individuals) [12], а його першочерговими завданнями стали питання нормалізації і стабілізації соціальної ситуації в країні, розробки законодавства про державне пенсійне забезпечення та соціальне страхування безробітних. Однак це не означало виділення «економічної безпеки» в особливу концепцію. Створений Рузвельтом комітет займався економічною безпекою окремих осіб (individuals) [11], в першу чергу, боротьбою з безробіттям. Не випадково головою комітету став міністр праці.

Слід зазначити, що поняття «економічна безпека» в англомовних країнах досі використовується переважно в цьому первісному сенсі як захищеність приватних осіб і домогосподарств від різкого погіршення фінансового становища [10]. Щоб подолати наслідки світової кризи і відновити економічний розвиток США, був прийнятий закон про економічну безпеку (The Economic security Act of 1935) [5, с. 47]. В офіційних документах США вираз «економічна безпека» щодо держави в цілому (на відміну від приватних осіб і домогосподарств) практично не вживається. За словами Ф. Рузвельта, «справжня особиста свобода неможлива без економічної безпеки і незалежності» [9, с. 77].

Стосовно виділення економічної безпеки у галузі економічних наук, то тут доцільно навести хронологію визначення сутності економічної безпеки (табл. 1).

Таблиця 1 – Хронологія визначення сутності економічної безпеки

Період	Сутнісні ознаки економічної безпеки
1934 р.	Перше тлумачення економічної безпеки як сукупності умов, що надійно забезпечують національний суверенітет, захист стратегічних інтересів і повноцінний розвиток суспільства, життя та здоров'я усіх його громадян
1940-1960 рр.	Характеризується створенням міжнародних асоціацій забезпечення міжнародної економічної безпеки розвинених країн світу, зокрема: Міжнародного валютного фонду, Міжнародного банку реконструкції та розвитку. Міжнародної асоціації розвитку, Міжнародної фінансової корпорації, Міжнародного центру з регулювання інвестиційних спорів, Організації країн-експортерів нафти. У цьому випадку виділявся паливно-енергетичний сектор економіки та зосереджувалась увага розвинених країн світу на їх інтеграції та недопущенні паливної кризи
1970 р.	Президент Р. Ніксон створив Раду з міжнародної економічної політики з причини зростання інфляції через війну у В'єтнамі. Термін «економічна безпека» став розглядатися як найважливіша складова національної безпеки і досить швидко набув поширення у розвинених країнах світу. Саме тоді, відстоюючи реалістичну оцінку ситуації, міжнародної обстановки, представники, насамперед, країн Західної Європи виступили за широке використання економічних методів забезпечення національної безпеки

Продовження таблиці 1

Період	Сутнісні ознаки економічної безпеки
1973–1975 рр.	Проводилися «Наради з безпеки і співробітництва в Європі», які названі згодом «Гельсінські угоди» та створені з ініціативи СРСР і соціалістичних держав Європи. У ході проведених форумів були прийняті заходи із зміцнення економічної безпеки в Європі. Серед учасників налічувалося 33 європейських держави, США і Канада. Нарада проводилася в три етапи і завершилася підписанням Заключного акта Наради з безпеки і співробітництва в Європі
1970-1979 рр.	Ототожнення із захистом комерційної таємниці підприємства
1984 р.	Перше наукове обґрунтування поняття «економіка безпеки»
1985 р.	Термін «економічна безпека» став офіційним. Цілі забезпечення економічної безпеки задекларовано як такі, що мають слугувати цілям соціально-економічного розвитку та прогресу
1990 р.	Економічна безпека розглядається як елемент захисту національних економік різних країн
1991 р.	Відбулася зміна курсу країн колишнього Радянського Союзу на формування ринкової системи господарювання. Економічна безпека держав акцентувалась на збереженні їх економічної незалежності. Запропоновано поняття безпеки політично-економічної діяльності
1993-1994 рр.	Пострадянськими державами було прийнято низку державних нормативно-правових актів з питань забезпечення національної економічної безпеки. У цей період відбулося формування механізму забезпечення життєво важливих інтересів особи, суспільства і держави від внутрішніх і зовнішніх загроз
1994 р.	Розгляд скрізь призму внутрішніх та зовнішніх чинників, вплив яких на економічну безпеку може бути суттєвим
1995-1999 рр.	Протистояння загрозам
1997 р.	Поява сукупності нових сутнісних ознак: мінімізація втрат і збереження контролю над власністю – домінанти забезпечення економічної безпеки; запобігання внутрішнім і зовнішнім загрозам; започаткування ресурсного підходу до забезпечення економічної безпеки
1998 р.	Перші дослідження економічної безпеки як керованої системи
1999 р.	Початок досліджень соціально-економічної безпеки регіону
2000 р.	Захист потенціалу підприємства від економічних загроз
2000-2001 рр.	Поява досліджень функціональних складових економічної безпеки
із 2002 р. до сьогодні	Економічна безпека починає розглядатися як міра гармонізації інтересів підприємства з інтересами суб'єктів внутрішнього та зовнішнього середовища в часі та просторі

Джерело: систематизовано автором на підставі опрацювання наукових джерел [1, с. 17-18; 2, с. 311-312; 4, с. 43; 6, с. 8-9; 7; 13].

З 2000 року питання економічної безпеки почали активно досліджуватися вітчизняними вченими, хоча певні напрацювання щодо зазначеної проблематики були і до того. Переважна більшість дослідників виділяють економічну безпеку держави, регіону, підприємства.

Аналіз існуючих визначень сутності економічної безпеки держави дозволяють виділити кілька підходів, а саме:

1) стійкісний підхід – характеризує здатність держави зберігати стійкість;

2) захисний підхід – основою даного підходу є захищеність держави або національних економічних інтересів від внутрішніх і зовнішніх загроз;

3) еволюційний підхід – полягає у розвитку і зміні держави;

4) конкурентний підхід – у межах підходу увагу акцентовано на забезпечення належного рівня конкурентоспроможності національної економіки в умовах глобальної конкуренції.

Згідно Наказу Міністерства економічного розвитку і торгівлі України «Про затвердження Методичних рекомендацій щодо розрахунку рівня економічної безпеки України» виділяють наступні складові економічної безпеки: виробничу, демографічну, енергетичну, зовнішньоекономічну, інвестиційно-інноваційну, макроекономічну, продовольчу, соціальну, фінансову [8].

Економічну безпеку держави не варто розглядати відокремлено, оскільки економічна безпека регіонів та економічна безпека суб'єктів тісно пов'язані. Адже держава через відповідні органи, прийняті законодавчі акти, економічну політику тощо створює умови для функціонування суб'єктів господарювання. Окрім того, економічна безпека держави та регіону залежить від економічної безпеки суб'єктів господарювання, які створюють робочі місця, сплачують податки в місцевий та державний бюджети тощо.

Список використаних джерел

1. Васильців Т. Г. Економічна безпека підприємництва України: стратегія та механізми зміцнення: монографія. Львів: Арал, 2008. 384 с.

2. Голіков І. В. Сутність та еволюція поняття економічна безпека. *Проблеми економіки.* 2014. № 1. С. 309–314. URL: http://www.problecon.com/pdf/2014/1_0/309_314.pdf (дата звернення: 25.05.2018).

3. Кириленко В. І. Інвестиційна складова економічної безпеки: монографія. Київ: КНЕУ, 2005. 226 с.

4. Ляшенко О. М. Концептуалізація управління економічною безпекою підприємства: монографія. Луганськ: СНУ ім. В. Даля, 2011. 400 с.

5. Мекшун Л. М. Сутність та рівні економічної безпеки. *Імперативи розвитку у суспільно-економічних системах в умовах глобалізації:* тези доп. V між-нар. наук.-практ. конф. (м. Чернігів, 7–8 червня 2013 р.). Чернігів: ЧДІЕУ, 2013. С. 47–48. URL: http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&Z21ID=&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/ecfor_2013_3_5.pdf (дата звернення: 25.05.2018).

6. Отенко І. П., Іващенко Г. А., Воронков Д. К. Економічна безпека підприємства: навч. посібник. Харків: ХНЕУ, 2012. 256 с.

7. Поняття економічної безпеки. URL: http://www.superinf.ru /view_helpstud.php?id=543 (дата звернення: 25.05.2018).

8. Про затвердження Методичних рекомендацій щодо розрахунку рівня економічної безпеки України: Наказ Міністерства економічного розвитку і торгівлі України від 29.10.2013 № 1277. URL: http://cct.com.ua/2013/29.10.2013_1277.htm (дата звернення: 25.05.2018).

9. Фомин А. Мировой бизнес и политическая власть. *Экономическая безопасность государства.* 2010. Т. 8. № 3 (24). С. 71–79.

10. Фомин А. Экономическая безопасность государства. *Международные процессы.* 2010. № 3 (24). Т. 8. URL: http://www.intertrends.ru/twenty-four/012.htm#note1 (дата звернення: 25.05.2018).

11. Executive Order Establishing the Commitee on Economic Security and the Advisory Council on Economic Security: Executive Order No. 6757 June 29, 1934. *Social Security: Official Social Security Website.* URL: http://www.ssa.gov./history/reports/ces/ cesbookapen13.html (Last of access: 25.05.2018).

12. Geschka H., Hammer R. Die szenario-technik in der strategischen Unternehmensplanung, in: strategische unternehmungsfuhrung. Heidelberg: D. Hahn, B. Taylor, Aufl, 1992. 311 s.

13. Memorandum Establishing the Council on International Eco-nomic Policy. URL: www/presidence. ucsb.edu/ws/ index.php&pid=3021 (Last of access: 25.05.2018).

ЛАРІОНОВА К.Л.
кандидат економічних наук, доцент,
ДУБИЦЬКА Л.В.
магістр,
Хмельницький національний університет

НАЦІОНАЛЬНА БЕЗПЕКА В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

Головним законом світового розвитку з початку XXI ст. стала глобалізація з її об'єктивними і закономірними процесами – інтеграція, глобалізація розвитку, глобальна трансформація. Для усіх без винятку країн це відкриває нові перспективи і до того ж несе й нові, великі загрози. Не може залишитися осторонь цих процесів й Україна. Перебування на межі двох великих цивілізаційних просторів – європейського та євразійського – є визначальним чинником її політичної долі. Вибір зовнішньополітичного вектора, а відповідно і стратегії національної безпеки зумовлює актуальність даного дослідження.

Глобалізація, безпека та процвітання – це самі ті категорії, які турбують громадян незалежно від країни, в якій вони проживають. Наразі є безліч причин для занепокоєння: тривожні демографічні тенденції, терористичні акти, зброя масового знищення, закордонні агресори, низький рівень природних ресурсів, політична радикалізація. Саме через вище зазначені причини питання національної безпеки, захист інтересів держави, забезпечення економічної безпеки України є як ніколи актуальним.

Динаміка вітчизняної економічної ситуації характеризується низкою наявних проблем, котрі потребують невідкладного вирішення, формують ризики для подальшого економічного зростання та національної безпеки України.

Взагалі проблеми національної безпеки – це питання, яке постало перед багатьма країнами світу. Причиною такої уваги стало саме глобальне середовище безпеки, яке містить у собі низку загроз та небезпек.

В Україні поняття «національної безпеки» набуло широкого значення в останні кілька років. Національна безпека характеризує здатність економіки протистояти дії різноманітних внутрішніх та зовнішніх загроз, забезпечувати стійкий економічний розвиток, зміцнювати конкурентні позиції на міжнародному ринку. Національна безпека держави – це захищеність життєво важливих інтересів людини і громадянина, суспільства і держави, за якої забезпечується сталий розвиток суспільства, своєчасне виявлення, запобігання і нейтралізація реальних та потенційних загроз національним інтересам у сферах

правоохоронної діяльності, боротьби з корупцією, прикордонної діяльності та оборони, міграційної політики, охорони здоров'я, освіти та науки, науково-технічної та інноваційної політики, культурного розвитку населення, забезпечення свободи слова та інформаційної безпеки, соціальної політики та пенсійного забезпечення, житлово-комунального господарства, ринку фінансових послуг, захисту прав власності, фондових ринків і обігу цінних паперів, податково-бюджетної та митної політики, торгівлі та підприємницької діяльності, ринку банківських послуг, інвестиційної політики, ревізійної діяльності, монетарної та валютної політики, захисту інформації, ліцензування, промисловості та сільського господарства, транспорту та зв'язку, інформаційних технологій, енергетики та енергозбереження, функціонування природних монополій, використання надр, земельних та водних ресурсів, корисних копалин, захисту екології і навколишнього природного середовища та інших сферах державного управління при виникненні негативних тенденцій до створення потенційних або реальних загроз національним інтересам [1]. Національна безпека об’єднує у собі три взаємозалежності, це: безпека громадянина, безпека суспільства та безпека держави в цілому.

Основними документами, які регулюють питання державної безпеки, на даний момент, є Указ президента України «Про рішення Ради національної безпеки і оборони України» від 28 квітня 2017 року [2], Закон України «Про основи національної безпеки України» [1] редакцією від 2017 року, Закон України «Про демократичний цивільний контроль над Воєнною організацією і правоохоронними органами держави» [3] та Закон України «Про організацію оборонного планування» [4], які є чинними. Стратегія національної безпеки України є основним документом оборонного планування. Стратегія є основою для планування діяльності органів державної влади у сфері національної безпеки.

Наразі, у 2018 році, Президент України Петро Порошенко передав Верховній Раді «Проект Закону про національну безпеку України» [5]. Таке рішення було прийнято через те, що чинне законодавство не є досконалим, має багато значних неточностей, тому був сформований новий законопроект про безпеку країни.

Проект передбачає скасування трьох законів «Про основи національної безпеки України» [1], «Про демократичний цивільний контроль над Воєнною організацією і правоохоронними органами держави» [3] та «Про організацію оборонного планування» [4].

Цим законопроектом передбачено здійснення комплексного вдосконалення законодавства з питань національної безпеки і оборони України.

Зокрема, Законом України «Про основи національної безпеки України» [1] недостатньо чітко визначена сфера національної безпеки. У цьому ж Законі також відсутнє чітке розмежування повноважень державних органів. Водночас існує необхідність законодавчого врегулювання планування у сфері цивільної безпеки та його узгодження з процесами планування у сфері оборони.

Також потребують нормативного закріплення зв'язок між рішеннями вищих органів державної влади у сфері національної безпеки, діяльністю органів сектору безпеки, спрямованих на їх реалізацію, та виділенням відповідних ресурсів для забезпечення контролю за процесами планування у сфері національної безпеки.

Крім того, в окремій статті проекту йдеться про стратегію розвитку оборонно-промислового комплексу України. Реалізовувати її планується «з використанням механізмів державно-приватного партнерства» та із «залученням міжнародної консультативної, фінансової, матеріально-технічної допомоги» [5].

Новий законопроект від Президента «Про національну безпеку України» передбачає перехід українського безпекового сектора на стандарти НАТО та Євросоюзу. Президент пояснює, що замість Росії буде відбуватись співпраця з НАТО. Також у законопроекті йдеться про те що, вже у 2019 році міністри оборони та їх заступники будуть обиратись з цивільних осіб. Даний законопроект має наблизити стандарти національної безпеки і оборони до стандартів національної безпеки Європейського Союзу, цей законопроект розроблявся в тісній взаємодії з експертами НАТО, США та Європейського Союзу.

Президентський проект закону зареєстровано під номером 8068. Цей документ розроблено для виконання положень Стратегії національної безпеки України, затвердженої Указом Президента України від 26 травня 2015 року № 287 [6].

Стратегія національної безпеки України розрахована на термін до 2020 р. Основними її цілями є [7]:

– мінімізація загроз державному суверенітету та створення умов для відновлення територіальної цілісності України в межах міжнародно-визнаного державного кордону;

– відновлення мирного розвитку Української держави;

– набуття нової якості економічного й гуманітарного розвитку, забезпечення інтеграції України до Євросоюзу та її майбутнього як демократичної, правової, соціальної держави.

Стратегія відносить до основних загроз національній безпеці:

– агресивну політику Росії;

– неефективність системи забезпечення національної безпеки України;

– корупцію та неефективну систему державного управління;

– економічну кризу, виснаження фінансових ресурсів держави, зниження рівня життя населення;

– загрози енергетичній, інформаційній, екологічній і техногенній безпеці.

Стратегія національної безпеки України чітко визначає блоки загроз. Зовнішня загроза – Росія. Як зазначають автори документа, вперше в історії одна з держав-постійних членів Ради Безпеки ООН, яка володіє ядерною зброєю, використовує цей фактор для залякування міжнародного співтовариства, нехтує міжнародним правом, використовує свій військовий потенціал для анексії та захоплення території європейської країни. Внутрішніми загрозами нацбезпеці названо неефективність системи забезпечення нацбезпеки; корупція та неефективна система державного управління; економічна криза і виснаження фінансових ресурсів держави; зниження рівня життя населення; загрози енергетичні, інформаційні, екологічні та техногенна безпека [5].

Законопроект також зазнав критики через відсутність та виключення багатьох пунктів, а саме: з переліку пропонується виключити такі пункти, як гарантування прав і свобод людини і громадянина, забезпечення розвитку і функціонування української мови та захист мов нацменшин, розвиток духовності, моральних засад, інтелектуального потенціалу народу.

В президентському проекті також відсутній перелік загроз національним інтересам та зазначено, що їх мають визначати різні документи, які схвалюються РНБО і затверджуються президентом.

Кожний з вище зазначених факторів впливає на стан національної безпеки по-своєму, що потребує їх системного та комплексного врахування у процесі розвитку нашої держави, державного устрою у нашій країні, та безпосереднього усунення проблем та прогалин у забезпеченні національної безпеки за умов тенденцій загального світового розвитку та власне глобалізації. Для протидії загрозам, які виникають в умовах глобалізації та забезпечення національної безпеки в Україні, на нашу думку, необхідно:

– продовжувати процеси реформування економіки та поглиблювати співпрацю з Європейським Союзом;

– необхідно заохочувати фізичних осіб до здійснення інвестиційної політики;

– варто посилити активну інноваційну діяльність суб’єктів господарювання;

– здійснити оптимізацію обсягів зовнішнього боргу;

– удосконалити державну міграційну політику.

Використання запропонованих захисних механізмів національної безпеки позитивно позначиться на забезпеченні рівня життя і добробуту населення та конкурентоспроможності вітчизняної економіки.

Забезпечення високого рівня захищеності національних інтересів, за якого створюються належні умови для стабільного розвитку особистості, суспільства та держави, є завданням політики національної безпеки держави. При цьому важливою умовою ефективності цієї політики є пріоритет несилових шляхів захисту національних інтересів та цінностей, які покладені в їх основу.

Список використаних джерел

1. Про основи національної безпеки України: Закон України від 19.06.2003 № 964-IV. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/964-15 (дата звернення: 12.05.2018).
2. Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 28.04.2017: Указ Президента України від 15.05.2017 № 133/2017. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/964-15 (дата звернення: 12.05.2018).
3. Про демократичний цивільний контроль над Воєнною організацією і правоохоронними органами держави: Закон України від 19.06.2003 № 975-IV. URL: http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/975-15 (дата звернення: 12.05.2018).
4. Про організацію оборонного планування: Закон України від 18.11.2004 № 2198-IV. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2198-15 (дата звернення: 12.05.2018).
5. Проект Закону про національну безпеку України. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=63531 (дата звернення: 12.05.2018).
6. Проект Стратегія національної безпеки України. URL: http://nbuviap.gov.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=1123:strategiya-natsionalnoji-bezpeki-2&catid=63&Itemid=393 (дата звернення: 12.05.2018).
7. Центр дослідження соціальних комунікацій НБВУ. Стратегія національної безпеки України. URL: http://nbuviap.gov.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=1123:strategiya-natsionalnoji-bezpeki-2&catid=63&Itemid=393 (дата звернення: 12.05.2018).

РУДНІЧЕНКО Є.М.
доктор економічних наук, доцент,
ГАВЛОВСЬКА Н.І.
доктор економічних наук, доцент,
РУДНІЧЕНКО М.М.
Хмельницький національний університет

АНАЛІЗ МЕТОДИК ОЦІНЮВАННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

Формування інвестиційної привабливості національної економіки є одним з пріоритетних напрямів реалізації загальної стратегії розвитку нашої держави, тому що залучення інвестицій є необхідною умовою подальшого динамічного розвитку країни та її інтеграції у світовий економічний простір.

Серед різноманіття міжнародних методик оцінки інвестиційної привабливості варто виділити: індекс інвестиційної привабливості (дослідження Європейської Бізнес-асоціації), індекс інвестиційної привабливості «міжнародний бізнес компас» (Індекс BDO IBC), оцінка інвестиційної привабливості країн розроблена Конференцією ООН з торгівлі і розвитку (UNCTAD), індекс інвестиційної свободи (The Index of Investment Freedom), індекс BERI, рейтинг журналу «Euromoney», рейтинг інвестиційної привабливості консалтингової фірми Ernst and Young, цифрова шкала Гарвардської школи бізнесу, ризики країни ICRG.

Індекс інвестиційної привабливості (дослідження Європейської Бізнес-асоціації) [3] – це дослідження, яке відображає стан бізнес-клімату України, розраховується на основі щоквартального опитування керівників українських і закордонних компаній-членів Асоціації, які працюють на українському ринку, та складається з балів, які набирає країна – від 0,5 до 5.

Асоціація щоквартально задає директорам своїх членських компаній п’ять запитань. Кожну відповідь респонденти оцінюють за п’ятибальною шкалою Лайкерта, яка має такі градації: 1 – вкрай негативно; 2 – негативно; 3 – нейтрально; 4 – позитивно; 5 – вкрай позитивно. Індекс інвестиційної привабливості розраховується як середнє арифметичне значення відповідей експертів.

Індекс інвестиційної привабливості «міжнародний бізнес компас» (Індекс BDO IBC) [4] – розраховується міжнародною консалтинговою компанією BDO спільно з Гамбургським інститутом світової економіки. Індекс BDO IBC надає первинну інформацію для інвесторів шляхом оцінки загальної ситуації в кожній країні. Індекс характеризує інвестиційну привабливість країни за трьома

аспектами, кожен з яких від 6 до 8 показників, а саме: 1) економічним; 2) політико-правовим; 3) соціально-культурним.

Складові індексу інвестиційної привабливості «міжнародний бізнес компас» приводять до зіставних одиниць виміру (у балах від 1 до 100). Чим ближче значення отриманого показника до 100, тим краще оцінюється країна з позиції цього показника. Наступний етап при оцінці інвестиційної привабливості «міжнародний бізнес компас» передбачає обчислення середнього арифметичного значення показників у межах кожного з аспектів (економічного, політико-правового та соціокультурного). З отриманих значень розраховується загальне значення індексу інвестиційної привабливості шляхом обчислення середнього геометричного значення згаданих трьох основних компонентів.

Оцінка інвестиційної привабливості країн розроблена Конференцією ООН з торгівлі і розвитку (UNCTAD) [8] – оцінювання проводиться за трьома показниками:

1) індекс фактичного залучення прямих іноземних інвестицій (Inward FDI Performance Index);

2) індекс потенціалу залучення прямих іноземних інвестицій (Inward FDI Potential Index). На основі індексів Inward FDI Performance та Inward FDI Potential Index формується матриця інвестиційної привабливості та спроможності залучення прямих іноземних інвестицій. За результатами аналізу матриці країни світу розподіляються на 4 групи: а) «лідери»; б) «країни, що перевищили свій потенціал»; в) «країни, що не реалізували свій потенціал»; г) «аутсайдери».

3) індекс прямих інвестицій за кордон (Outward FDI Performance Index).

Індекс інвестиційної свободи (The Index of Investment Freedom) – є складовою Індексу економічної свободи (The Index of Economic Freedom), який розробляє Американський Фонд Спадщини («The Heritage Foundation»), та публікується в газеті «The Wall Street Journal» [2].

Індекс економічної свободи складаєтться із 10 компонентів:

1) свобода започаткування бізнесу (business freedom);

2) свобода торгівлі (trade freedom);

3) фіскальна свобода (fiscal freedom);

4) втручання уряду у діяльність приватних підприємств (government size);

5) свобода інвестицій (investment freedom);

6) захист прав власності (property rights);

7) фінансова свобода (financial freedom);

8) свобода від корупції (freedom from corruption);

9) свобода ринку праці (labor freedom);

10) монетарна свобода (monetary policy).

Методика розрахунку індексу інвестиційної свободи доволі проста. Ідеальна країна, у якій немає жодних обмежень щодо потоку інвестиційного капіталу, отримує 100 балів.

Індекс BERI – індекс ризику оточуючого середовища бізнесу базується на опитуванні постійної колегії зі 100 експертів різних країн. Система оцінки заснована на присвоєнні кожному виду ризику певного вагового коефіцієнта, який відображає його значимість для успіху в бізнесі, і шкалі оцінок рівня ризику від 0 (гранично великий ризик) до 4 (найменший ризик). Для зручності сума коефіцієнтів зводиться до 25 балів. Таким чином країна, яка найменш ризикована, має шанс отримати в сумі 100 балів, а найбільш ризикована матиме найменшу суму балів, що наближається до нуля [6].

За рейтингом BERI оцінюються політична стабільність, ставлення до іноземних інвестицій, девальвація, платіжний баланс, темпи економічного зростання, витрати на заробітну плату, продуктивність праці, інфраструктура, умови коротко- та довгострокового кредитування та ін.

Рейтинг журналу «Euromoney» – оцінка інвестиційного ризику і надійності 180 країн. Методика оцінок, розрахунково-аналітичні процедури та система експертних оцінок розроблені і здійснені фахівцями провідних економічних органів Швейцарії, Данії, Великобританії, Німеччини.

У своїй моделі оцінки аналітики Euromoney групують досліджувані індикатори в таблиці, на базі яких розраховується інтегральний показник надійності. Значення названих показників визначаються експертним або розрахунково-аналітичним шляхами. Інтегральний показник формується на базі оцінки за дев’ятьма категоріями, вісім з яких мають шкалу від 0 до 10 балів, і один показник – показник політичного ризику – має шкалу від 0 до 20 балів. Вища оцінка відповідає найбільш позитивному значенню відповідного фактора (тобто максимуму надійності й, відповідно, мінімуму ризику інвестицій).

З цією метою використовується дев'ять груп показників [5]: 1) ефективність економіки; 2) рівень політичного ризику; 3) стан заборгованості; 4) здатність до обслуговування боргу; 5) кредитоспроможність; 6) доступність банківського кредитування; 7) доступність короткострокового фінансування; 8) доступність довгострокового позичкового капіталу; 9) ймовірність виникнення форс-мажорних обставин.

Результуюче значення варіюється від 0 (максимальний ризик) до 100 (мінімальний ризик). Отримані числові значення трансформуються у десятибуквені категорії від AAA до N/R.

Рейтинг інвестиційної привабливості консалтингової фірми Ernst and Young – аналізує привабливість конкретного регіону або країни як напрямку

для інвестицій, і проводиться, щоб допомогти діловим колам прийняти інвестиційні рішення, а урядам усунути бар'єри на шляху до зростання. Двоступенева методологія аналізує реальні економічні показники та настрої інвесторів у країні чи регіоні.

Рейтинг інвестиційної привабливості консалтингової фірми Ernst and Young будується на детальному дослідженні восьми чинників, що знаходяться в зоні пильної уваги інвесторів на фондовому ринку й впливають на вартість ІК. Ці чинники, в свою чергу, розгортаються в 39 детальніших показники, які й оцінюються.

Цифрова шкала Гарвардської школи бізнесу – в основу оцінювання була покладена експертна шкала, що включала: законодавчі умови для іноземних і національних інвесторів, можливість виведення капіталу, стабільність національної валюти, політичну ситуацію, рівень інфляції, можливість використання національного капіталу. Оцінка чинників, які формують інвестиційний клімат, в балах від 0 до 100. Підсумковий результат – інтегральний індекс критеріїв за 8 основними показниками. Це був досить «вузький» підхід, а всі критерії базувалися на експертних оцінках [1].

Ризики країни ICRG – дана розробка покликана оцінити ймовірність прийняття таких урядових рішень, які прямо ведуть до втрат для іноземних інвесторів. Серед подібних рішень можуть бути обмеження в репатріації капіталу, дискримінаційна податкова політика, зміна валютного законодавства після укладення контракту, обмеження стосовно ринку цінних паперів, затримки платежів з боку держави, тарифні та інші обмеження зовнішньої торгівлі. Модель компанії PRS також здатна прогнозувати вплив політичних протестів і заворушень на прибуток інвесторів. У моделі використовуються 5 фінансових, 13 політичних і 6 економічних факторів ризику. Кожному фактору присвоюється числовий рейтинг в межах обумовленого діапазону. Різний допустимий діапазон рейтингу для кожного фактора відображає відповідну вагу фактора. Більш висока оцінка показує менший ризик. Рейтинги, використовувані при оцінці політичного ризику в моделі ICRG, засновані на суб’єктивному аналізі доступної інформації. Оцінка економічного ризику базується на об’єктивному аналізі кількісних даних, а рейтинг фінансового ризику виставляється з використанням змішаного підходу (експертні оцінки й аналіз кількісних даних) [7].

Отже, наведені методики мають як переваги, так і недоліки, а саме:

1) основними перевагами методу оцінки індексу інвестиційної привабливості є те, що експертна оцінка проводиться працівниками компаній, що працюють на вітчизняному ринку, а отже, відображають реальну ситуацію. Однак, дана методика є дещо спрощеною, адже базується лише на відповідях

експертів, і не враховує реальні показники та чинники інвестиційної привабливості країни;

2) основними перевагами методу оцінки індексу інвестиційної привабливості «міжнародний бізнес компас» є те, що він охоплює значну кількість показників, які всебічно відображають інвестиційну привабливість країни;

3) оцінка інвестиційної привабливості країн розроблена Конференцією ООН з торгівлі і розвитку (UNCTAD) містить, як переваги, так і певні недоліки: перший показник індексу – індекс фактичного залучення прямих іноземних інвестицій – відображає динаміку зовнішніх інвестицій, однак не враховує динаміку внутрішніх інвестицій; другий показник індексу – індекс потенціалу залучення прямих іноземних інвестицій – містить значну кількість показників та відображає інвестиційну привабливість та спроможності залучення прямих іноземних інвестицій; третій показник індексу – індекс прямих інвестицій за кордон – не може бути застосованим для оцінки інвестиційної привабливості інвестицій, адже характеризує активність внутрішніх інвесторів за кордоном і тому у більшій мірі свідчить про несприятливу ситуацію в середині країни;

4) основними перевагами індексу інвестиційної свободи є простота його розрахунку та відображення реального стану інвестиційного середовища, однак поряд з цим – індекс не є самостійним індексом, а лише складовою індексу інвестиційної свободи, і характеризує стан економіки країни загалом;

5) до основних переваг інтегрального індексу BERI слід віднести: врахування організаційно–управлінських чинників, а особливо: бюрократичних бар'єрів, можливість реалізації та судового опротестування договорів, а також небезпека націоналізації. Поряд з тим інтегральний індекс BERI має високу ступінь агрегування показників та при розрахунку не враховується оцінка на перспективу;

6) основною перевагою рейтинг журналу «Euromoney» є те, що він складається з 9 укрупнених критеріїв, які оцінюють не тільки фінансово-економічні і політичні умови, але й ступінь корупції, однак у зазначеному рейтингу велика роль відводиться оцінці фондового ринку, що не можливе для ринків, що розвиваються;

7) рейтинг інвестиційної привабливості консалтингової фірми Ernst and Young ґрунтується на визначенні інвестиційної привабливості за оціночною шкалою, що є достатньо простим у застосуванні. Однак, даний рейтинг ґрунтується лише на судженнях експертів, а це свідчить про низький ступінь об'єктивності;

8) перевагами цифрової шкали Гарвардської школи бізнесу є урахування рівня політики протекціонізму і розвитку місцевого ринку капіталів, однак дана

шкала використовує 50 показників, багато з яких кількісно оцінюються експертами, що підвищує суб'єктивність інтегрального показника;

9) ризики країни ICRG ґрунтуються на оцінці інвестиційного клімату за 3 компонентами: політичним (100 критеріїв), фінансовим (50 критеріїв), економічним (50 критеріїв), і може інтегрувати велику чисельність критеріїв. Однак недоліком даної методики є те, що первісне значення відводиться політичним ризикам, оцінка яких у більшості випадків суб'єктивна, адже частка політичної змінної – 50% загального показника.

Список використаних джерел

1. Долан Э. Дж. Рынок: микроэкономическая модель. Пер. с англ. В. Лукашевича и др. Москва, 1992. 113 с.
2. Індекс економічної свободи. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%86%D0%BD%D0%B4%D0%B5%D0%BA%D1%81_%D0%B5%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%BC%D1%96%D1%87%D0%BD%D0%BE%D1%97_%D1%81%D0%B2%D0%BE%D0%B1%D0%BE%D0%B4%D0%B8 (дата звернення: 25.05.2018).
3. Індекс інвестиційної привабливості. URL: http://www.eba.com.ua/static/indices/iai/EBA_IAI_1H_2017_UKR.pdf (дата звернення: 25.05.2018).
4. Офіційний сайт Міжнародної консалтингової компанії BDO. URL: http://www.bdo-ibc.com/index/global-comparison/overall-index (дата звернення: 25.05.2018).
5. Рейтинговые оценки в формировании инвестиционного климата. URL: http://www.nitpa.org/rejtingovye-ocenki-v-formirovanii-investicionnogo-klimata-3/ (дата звернення: 25.05.2018).
6. Business Risk Service (BRS). URL: http://www.beri.com/Publications/BRS.aspx (Last of access: 25.05.2018).
7. ICRG – International Country Risk Guide. URL: http://www.prsgroup.com/wpcontent/uploads/2012/11/icrgmethodol ogy.pdf (Last of access: 25.05.2018).
8. UNCTAD, Inward FDI Performance Index – Methodology. URL: http://www.unctad.org/templates/WebFlyer.asp?intItemID=2469&lang=1 (Last of access: 25.05.2018).

ЛАРІОНОВА К.Л.
кандидат економічних наук, доцент,
ГЕЛИК М.М.
магістр,
Хмельницький національний університет

ЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА ЯК ОДНА З СКЛАДОВИХ НАЦІОНАЛЬНОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ

В умовах масштабної глобалізації питанням економічної безпеки, без якої неможлива стабільність і сталий розвиток національної економіки, приділяється багато уваги, але шляхи вирішення цих проблем не є універсальними для різних країн. Дослідження динаміки економічних процесів в Україні дозволяють дійти висновку, що вітчизняна економіка перебуває на стадії глибокої кризи. Сучасна економічна криза демонструє непередбачувані високі темпи подальшого погіршення стану національного господарства. І оскільки фактори економічного занепаду національного господарства складалися не за один рік, вони мають більш глибинний, а не поверхневий стан походження [3, с. 17].

Попри велику кількість публікацій, водночас, залишається багато невирішених проблем у теорії та практиці економічної безпеки, яка є основною складовою національної безпеки держави. Окрім того, ситуацію ускладнює відсутність системності стосовно понятійного апарату у цій сфері, а також обґрунтованих пропозицій щодо впровадження сучасних методів та моделей управління економічною безпекою на всіх рівнях управління економікою. Наведене, а також динамічні зміни у сучасному політико-соціальному і економічному світовому середовищі зумовлюють подальших досліджень поняття економічної безпеки.

Головне призначення системи економічної безпеки полягає у забезпеченні сталого економічного розвитку країни, захисту національних інтересів як суспільства, так і держави, мінімізації й нейтралізації ризиків їхньої життєдіяльності та в кінцевому рахунку – досягнення максимально можливого стану безпечного економічного середовища. Оскільки економічна безпека – багатокомпонентна категорія, тому їй також властива наявність цілої низки підсистем, мета яких полягає у забезпеченні стійкого розвитку всієї системи в цілому.

У системі національної безпеки економічна безпека виконує чітко визначені функції, несе суттєве функціональне навантаження. Її сутність полягає у тому, що вона є матеріальною основою національної суверенності,

що визначає реальні можливості в забезпеченні інших видів безпеки. Тобто економічна безпека – це підґрунтя для функціонування всіх інших її елементів, що входять у цю систему (військової, технічної, продовольчої, економічної). Забезпечення економічної безпеки є винятковою прерогативою держави. Ніхто інший не в змозі вирішити це завдання. У практичному плані забезпечити економічну безпеку країни означає створити систему її самозбереження, що автоматично приводила б у рух її механізми захисту від тієї або іншої загрози.

Економічна безпека – складна багатогранна економічна категорія, що має досить непросту внутрішню структуру. Аналіз реальних процесів і осмислення досвіду вирішення цієї проблеми дозволяють виділити три її найважливіші елементи:

– економічна незалежність, що означає насамперед можливість здійснення державного контролю над національними ресурсами, спроможність використовувати національні конкурентні переваги для забезпечення рівноправної участі у міжнародній торгівлі;

– стійкість і стабільність національної економіки, що передбачає міцність і надійність усіх елементів економічної системи, захист усіх форм власності, створення гарантій для ефективної підприємницької діяльності, стримування дестабілізуючих факторів;

– здатність до саморозвитку і прогресу, тобто спроможність самостійно реалізувати і захищати національні економічні інтереси, здійснювати постійну модернізацію виробництва, ефективну інвестиційну та інноваційну політику, розвивати інтелектуальний і трудовий потенціал країни [3].

Отже, сутність економічної безпеки можна визначити як такий стан економіки та інститутів влади, за якого забезпечуються гарантований захист національних інтересів, незалежність обраного економічного курсу, соціальна спрямованість економічних реформ, достатній оборонний потенціал навіть за несприятливих умов розвитку внутрішніх та зовнішніх процесів.

На сучасному етапі основними загрозами економічній безпеці України є: скорочення ВВП, низька конкурентоспроможність продукції, корупція, критичний стан зношеності основних засобів, невисокий рівень життя більшої частини населення як наслідок нерівномірності розвитку територій, відсутність у структурі експорту продукції інноваційного спрямування, неефективна антимонопольна політика, небезпечний стан продовольчої безпеки, витік капіталу за кордон.

Тому для вирішення даних проблем була прийнята Стратегія національної безпеки України, яка спрямована на реалізацію до 2020 року визначених нею пріоритетів державної політики національної безпеки, а також реформ, передбачених Угодою про асоціацію між Україною та ЄС,

ратифікованою Законом України від 16 вересня 2014 року №1678-VII, і Стратегією сталого розвитку "Україна - 2020", схваленою Указом Президента України від 12 січня 2015 року № 5. Основним змістом економічних реформ є створення умов для подолання бідності і надмірного майнового розшарування в суспільстві, наближення соціальних стандартів до рівня держав Центральної і Східної Європи - членів ЄС, досягнення економічних критеріїв, необхідних для набуття Україною членства в ЄС.

Ключовою умовою нової якості економічного зростання є забезпечення економічної безпеки України шляхом:

– деолігархізації, демонополізації і дерегуляції економіки, захисту економічної конкуренції, спрощення й оптимізації системи оподаткування, формування сприятливого бізнес-клімату та умов для прискореного інноваційного розвитку;

– ефективного застосування механізму спеціальних економічних та інших обмежувальних заходів (санкцій), унеможливлення контролю стратегічних галузей капіталом держави-агресора;

– створення найкращих у Центральній і Східній Європі умов для інвесторів, залучення іноземних інвестицій у ключові галузі економіки, зокрема в енергетичний і транспортний сектори, як інструменту забезпечення національної безпеки;

– забезпечення готовності економіки до відбиття Україною збройної агресії;

– розвитку оборонно-промислового комплексу як потужного високотехнологічного сектору економіки, здатного відігравати ключову роль у її прискореній інноваційній модернізації;

– юридичного захисту в міжнародних інституціях майнових інтересів фізичних і юридичних осіб України та Української держави, порушених Росією;

– підвищення стійкості національної економіки до негативних зовнішніх впливів, диверсифікації зовнішніх ринків, торговельних та фінансових потоків;

– забезпечення цілісності та захисту інфраструктури в умовах кризових ситуацій, що загрожують національній безпеці, та особливого періоду;

– ефективного використання бюджетних коштів, міжнародної економічної допомоги та ресурсів міжнародних фінансових організацій, дієвого контролю за станом державного боргу;

– стабілізації банківської системи, забезпечення прозорості грошово-кредитної політики та відновлення довіри до вітчизняних фінансових інститутів;

– системної протидії організованій економічній злочинності та «тінізації» економіки на основі формування переваг легальної господарської діяльності та водночас консолідації інституційних спроможностей фінансових, податкових, митних та правоохоронних органів, виявлення активів організованих злочинних угруповань та їх конфіскації [1].

При формуванні механізмів регулювання світової економіки в умовах глобалізації повинна йти мова про добровільні угоди, згідно з якими держави зобов'язуються дотримуватись багатосторонніх договорів, визначених правил у сфері торгівлі, від виконання яких очікують певних переваг. За таких умов економічна безпека, насамперед, підприємств України має можливості одержати такі права і переваги у світовій організації торгівлі, які сприятимуть забезпеченню стабільного і довгострокового економічного зростання: розширений і недискримінаційний доступ українського експорту товарів і послуг на ринки країн-членів цієї організації; забезпечення контролю за необ'єктивним ставленням до оцінки українських товарів і послуг на ринках більшості країн світу; встановлення контролю за недопущенням необґрунтованих обмежень щодо ввезення в Україну товарів з інших країн; створення сприятливих умов для українських виробників товарів щодо розвитку конкурентоспроможних у світовому масштабі товарів і постачальників послуг тощо [2, с. 100].

Економічна глобалізація має як позитивні, так і негативні наслідки. Позитивне полягає у розвитку передових технологій, створенні умов для інвестицій і перетікання капіталів, кваліфікованої робочої сили, формуванні нових об’єднань між державами. Особливістю наслідків глобалізації є потужні ринки, сильні економічні та політичні союзи як Європейський Союз, НАТО та ін. Завдяки глобалізації, мотивація економічної діяльності підприємств багатьох галузей перейшла у стадію гіперконкуренції, що потребує нової економіко-виробничої інфраструктури надсучасного покоління. Таким чином, можна дійти висновку, що сучасний розвиток економіки держави – це рівень взаємопроникнення в економіку інших держав в умовах дотримання вимог гіперконкуренції.

Економічна незалежність не повинна носити абсолютного характеру, так як міжнародний поділ праці робить національні економіки взаємозалежними. В цих умовах економічна незалежність повинна означати можливість контролю над національними ресурсами, досягнення такого рівня виробництва, ефективності та якості продукції, який забезпечить її конкурентоспроможність і дозволить на рівних брати участь в світовій торгівлі, коопераційних зв’язках і обміні науково-технічними досягненнями.

Формування умов і факторів економічної безпеки повинно забезпечити сприятливе середовище для інвестицій та інновацій, модернізації виробництва, підвищення продуктивності праці та конкурентоспроможності виробництва, тобто здатності економіки до оновлення та економічного зростання. Вона характеризується таким станом національної економіки, який дає змогу зберігати стійкість до внутрішніх і зовнішніх загроз, забезпечує конкурентоспроможність держави, її незалежність від зовнішнього середовища та економічний добробут населення.

Специфічною рисою економічної безпеки як економічної категорії є те, що вона постійно відображає рівень ефективності функціонування усіх її структурних елементів, що дозволяє вчасно виявити загрози і запобігти небезпеці заподіяння збитків державі, економічній системі та національним економічним інтересам з метою забезпечення їх стабільного розвитку і зростання.

Таке розуміння сутності економічної безпеки держави передбачає принаймні два концептуальних висновки:

– економічна безпека країни повинна забезпечуватись, перш за все, ефективністю самої економіки, тобто разом із державними засобами захисту вона має захищати себе сама на базі високої продуктивності праці суб'єктів мікроекономіки, якості продукції, конкурентоспроможності і т. д.;

– забезпечення економічної безпеки держави не може здійснюватися виключно ринковими механізмами саморегуляції, оскільки вони ефективно працюють на макрорівні виключно за наявності раціональної структури економіки, яка сама по собі не створюється. Тому доцільним буде формування і підтримка всією системою механізмів саморегулювання і регулювання, тобто за допомогою державних органів та інститутів ринку.

Крім того, якщо розглядати економічну безпеку як системну категорію, тобто як сукупність елементів, що утворюють певну цілісність, то слід зазначити, що головна системна вимога економічної безпеки держави полягає у забезпеченні розвитку економіки країни та створенні передумов для її виживання.

Список використаних джерел

1. Про стратегію національної безпеки України: Указ Президента України від 26.05.2015 р. № 287/2015. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/287/2015 (дата звернення: 17.05.2018).

2. Груб З. В. Економічна безпека України в сучасних умовах. *Державне управління.* 2018. № 2. С. 97–101.

3. Левчук О. В. Економічна безпека в умовах глобалізації. *Глобальні та національні проблеми економіки.* 2015. № 6. С. 190–193.

4. Малишко В. М. Актуальні проблеми економічної безпеки в системі національної безпеки України. *Юридичний вісник.* 2015. № 4 (37). С. 129–133.

5. Тимошенко О. В. Проблеми створення та реалізації механізму забезпечення економічної безпеки національної економіки. *Економіка та право: серія економіка.* 2016. № 6. С. 157–162.

ПОПЛАВСЬКА О.В.,
викладач
МІКУЛІЧ Н.В.
магістр,
Хмельницький національний університет

РОЗВИТОК СИСТЕМИ НАЦІОНАЛЬНОЇ БЕЗПЕКИ В КОНТЕКСТІ ЄВРОАНТЛАНТИЧНОЇ ІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ

Проблеми національної безпеки стоять сьогодні у центрі уваги більшості цивілізованих країн світу, в тому числі і України. Причиною такої уваги стало саме глобальне середовище безпеки, яке сьогодні містить у собі велику кількість загроз і викликів найрізноманітнішого характеру. Євроатлантична інтеграція України є суттєвим фактором зміцнення її національної безпеки, покликаним сприяти розвитку демократичних інститутів, громадянського суспільства, захисту прав і свобод людини, і, таким чином, відповідає життєво важливим інтересам українського народу.

Національна безпека – це захищеність життєво важливих інтересів людини і громадянина, суспільства і держави, за якої забезпечуються сталий розвиток суспільства, своєчасне виявлення, запобігання і нейтралізація реальних та потенційних загроз національним інтересам [1].

Економічний стан в Україні не дозволяє розвинути в найближчий час армію, яка б могла повноцінно захищати національні інтереси, хоча слід зазначити, що стан української армії в останні роки помітно покращився у порівнянні з минулими. Гарантувати безпеку України можна за допомогою союзницьких відносин із стороною, в якої є військовий потенціал. У свою чергу, наша держава має унікальне для європейської безпеки геостратегічне значення. Цей факт спричиняє підвищений інтерес Альянсу до України. Геополітичне стратегічно вигідне розташування, достатньо велика територія

країни дає підстави для визначення гідного місця в системі загальноєвропейської безпеки.

Євроатлантична інтеграція України з майбутнім членством в Альянсі надасть можливості для рішення таких важливих проблем, як:

– одержання надійних гарантій державного суверенітету, політичної незалежності, територіальної цілісності та непорушності державних кордонів, створення сприятливих умов для економічного розвитку України як невід'ємної частини єдиного європейського економічного простору, зміцнення регіональної і європейської стабільності й безпеки;

– гарантування національної безпеки найбільш ефективним з політичної, військової, економічної і фінансової точок зору способом;

– сприяння входженню України в інші європейські і світові структури.

Ідея співпраці з євроатлантичними структурами як запорука дотримання основних інтересів безпеки України отримала поштовх наприкінці 1990-х – на початку 2000-х рр. Відносини між НАТО та Україною було офіційно започатковано у 1991 році, коли, відразу після розпаду Радянського Союзу та набуття державного суверенітету, Україна вступила до Ради північноатлантичного співробітництва, яку згодом перейменували на Раду євроатлантичного партнерства. Основним документом міжнародної співпраці була Хартія щодо особливого партнерства між Україною і НАТО. Переломним моментом стало прийняття у 2002 р. Стратегії України щодо НАТО, у якій було проголошено курс на здобуття повноправного членства у Альянсі. Перед Празьким самітом НАТО в 2002 р. Україна зробила наступний крок на шляху до набуття членства у НАТО: мала отримати План дій щодо членства. Однак, непослідовність зовнішньої політики України не дозволила досягнути успіху щодо військово-політичної співпраці із НАТО. Представники Альянсу неодноразово наголошували, що в Україні обов’язково мають бути проведені політичні, економічні та воєнні реформи, змінено верховенство права, вдосконалено демократію і свободу слова.

У січні 2013 року було створено Національний центр з питань євроатлантичної інтеграції України як консультативно-дорадчий орган при Президентові, що мало б пришвидшити шлях України до євроатлантичної інтеграції. Основними завданнями Національного центру були:

– підготовка пропозицій у сфері стратегічного планування та проведення єдиної державної політики з євроатлантичної інтеграції, опрацювання проектів програм щодо поглиблення євроатлантичного вектора цієї політики та організація їх виконання;

– внесення Президентові України пропозицій щодо координації здійснення органами виконавчої влади заходів з удосконалення державного

управління та механізму державного регулювання процесу євроатлантичної інтеграції, а також щодо підвищення ефективності контролю за діяльністю органів виконавчої влади у цій сфері;

– забезпечення постійного моніторингу в сфері створення передумов для набуття Україною членства в Північноатлантичному альянсі та підготовка відповідних пропозицій Президентові України;

– здійснення стратегічного планування та проведення єдиної державної політики у сфері інтеграції України до НАТО;

– розроблення системного підходу до поглиблення співпраці України з НАТО в політичній, оборонній, економічній, правовій, інформаційній, науковій та інших сферах і підготовки проектів програмних документів стосовно дальшої інтеграції України до НАТО [2].

Проте, з приходом до влади в Україні В. Януковича зовнішня політика України істотно змінилася, своїм наказом у 2010 році Янукович ліквідував Національний центр з питань євроатлантичної інтеграції. Тоді ж було ліквідовано міжвідомчу комісію з питань підготовки вступу нашої держави в Альянс. Головним змістом змін у зовнішній політиці України стала відмова від євроатлантичної інтеграції.

Це зумовило послаблення діалогу нашої держави з Північноатлантичним Альянсом. І лише у грудні 2014 р. Верховна Рада підтримала законопроект Президента України про відмову від позаблокового статусу. А внаслідок російсько-українського конфлікту, співробітництво між Україною та НАТО з 2014 р. значно активізувалося.

Відповідно до коаліційної угоди у рамках реформ Збройних Сил України до 2019 р. заплановано здійснити перехід на стандарти НАТО. В травні 2015 р. була затверджена нова Стратегія національної безпеки, де одним із головних напрямів є створення умов щодо вступу у НАТО. Згодом, у грудні 2015 р. Україна і НАТО підписали «Дорожню карту» із оборонно-технічного співробітництва. Підписання даного документа передбачає застосування практичних аспектів реалізації головних завдань, визначених в Спільній заяві, що присвячена посиленню оборонно-технічного співробітництва України із НАТО, що визначає співробітництво в сфері озброєння та військової техніки [3].

Ефективність військово-політичного партнерства України із НАТО залежить від політичної визначеності й активності владних інституцій в Україні, що мають реалізовувати завдання, які затверджені у нормативно-правових документах. Однак, вкрай важливі й розуміння та підтримка євроатлантичної інтеграції населенням України. А тому ефективна реалізація вектору євроатлантичної інтеграції визначає для України пріоритетні завдання

державного управління процесами у сфері внутрішньої та зовнішньої політики, економіки, оборони та безпеки, правового забезпечення, імплементації та координації тощо.

В травні 2017 р. Уряд погодив проект Указу Президента «Про Державну програму інформування громадськості з питань євроатлантичної інтеграції України на 2017–2020 роки». Головний акцент даної програми робиться на роботу із інформування населення у всіх регіонах України. У 2018 році уряд схвалив план заходів щодо реалізації Концепції вдосконалення інформування громадськості з питань євроатлантичної інтеграції України [4]. Основною метою плану є підвищення рівня підтримки громадянами України державної політики у сфері євроатлантичної інтеграції та рівня довіри до НАТО як до інституції, що відіграє ключову роль у зміцненні міжнародної безпеки. Інформаційне забезпечення політики євроатлантичної інтеграції вимагає суттєвої модернізації. Сьогодні недостатньо лише інформаційних повідомлень, газетних статей, телевізійних сюжетів, які висвітлюють діяльність НАТО і політику держави щодо євроатлантичної інтеграції. Потрібна не тільки об'єктивна інформація про альянс, а робота з цільовими групами населення, що враховує й регіональні особливості нашої країни.

Отже, підсумовуючи вищесказане, можна зазначити, що активізація євроатлантичної інтеграції України з орієнтацією на вступ до Альянсу, пов'язане з цим глибоке реформування оборонної сфери держави відповідно до європейських стандартів належать до найважливіших пріоритетів як зовнішньої, так і внутрішньої політики.

Процес євроатлантичної інтеграції сам по собі складний і вимагає повномасштабної участі країни в основних євроатлантичних структурах, що повністю відповідає фундаментальним національним інтересам та безпеці України. Втім їх реалізація неможлива без всебічної участі усіх регіонів держави, докорінної зміни ставлення населення до майбутнього вступу до НАТО. Прагнучи досягти своєї стратегічної мети, ми маємо привести внутрішнє законодавство у відповідність до правил і процедур, прийнятих на євроатлантичному просторі, всебічно опановувати та розповсюджувати євроатлантичні цінності.

Список використаних джерел

1. Про основи національної безпеки України: Закон України від 19.06.2003 № 964-IV. URL: http:// zakon5.rada.gov.ua/laws/show/964-15 (дата звернення: 29.05.2018).

2. Національний центр з питань євроатлантичної інтеграції України. *Вікіпедія: вільна енциклопедія.* URL: http:// https://uk.wikipedia.org/wiki/Національний_центр_з_питань_євроатлантичної_інтеграції_України (дата звернення: 13.05.2018).

3. Питання координації євроатлантичної інтеграції України: Указ президента України від 08.07.2016 № 296/2016 URL: http://www.president.gov.ua/documents/2962016-20283 (дата звернення: 13.05.2018).

4. Про затвердження плану заходів щодо реалізації Концепції вдосконалення інформування громадськості з питань євроатлантичної інтеграції України на 2018 рік: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 14.02.2018р. № 109-р. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/109-2018-р (дата звернення 14.05.2018).

ЛАРІОНОВА К.Л.
кандидат економічних наук, доцент,
ЧОРНА В.О.
магістр,
Хмельницький національний університет

ФІНАНСОВА БЕЗПЕКА ЯК СКЛАДОВА ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ДЕРЖАВИ

Сьогодні перед Україною постала проблема забезпечення безпеки діяльності не тільки суб’єктів господарювання, але в цілому всієї країни. Це пов’язано з негативними зовнішніми та внутрішніми факторами, що призвели до значного підриву економіки країни. Тому зараз виникла необхідність у зміцненні економічної безпеки України. У зв’язку з тим, що однією з головних складових економічної безпеки є фінансова безпека, необхідно, в першу чергу, запроваджувати заходи щодо її зміцнення. Тому для вибору ефективних інструментів в боротьбі за зміцнення фінансової безпеки необхідно визначити її сучасний стан в Україні.

Розробка ефективного механізму забезпечення фінансової безпеки держави неможлива без наукового осмислення її економічної сутності, дослідження й розробки методів оцінки та перегляду теоретичних підходів, до забезпечення стабільності й стійкості фінансової системи держави.

Проблеми фінансової безпеки держави досить активно розроблялись у наукових працях О. Барановського, І. Бінька, О. Василика, Є. Ведути,

М. Єрмошенка, Н. Кравчук, В. Мунтіяна, Г. Пастернак-Таранушенка, А. Сухорукова, В. Шлемка та ін.

Вітчизняні науковці В. Шлемко та І. Бінько під фінансовою безпекою розуміють такий стан фінансової, грошово-кредитної, валютної, банківської, бюджетної, податкової систем, який характеризується збалансованістю, стійкістю до внутрішніх і зовнішніх негативних впливів, здатністю забезпечити ефективне функціонування національної економічної системи та економічне зростання [1, с. 44].

М. Єрмошенко при розкритті сутності фінансової безпеки також дотримується думки, що безпечним слід вважати такий «… стан фінансово-кредитної сфери, який характеризується збалансованістю, стійкістю до внутрішніх і зовнішніх негативних впливів, здатністю цієї сфери забезпечувати ефективне функціонування національної економічної системи та економічне зростання» [2, с. 63].

Таким чином, можна констатувати, що фінансова безпека держави – це одна з важливих складових економічної безпеки, яка забезпечує захищеність інтересів держави у фінансовій сфері (бюджетної, податкової та грошово-кредитної систем) та її захищеність від внутрішніх та зовнішніх загроз.

Основними загрозами фінансової безпеки є:

1. низький рівень соціальної орієнтованості економіки;
2. падіння платоспроможності населення;
3. скорочення ролі внутрішніх соціально-економічних стимуляторів економічного зростання;
4. зростання економічної злочинності, корупції;
5. зростання фінансових втрат внаслідок збільшення масштабів і поглиблення соціальної напруженості у сфері економічних відносин;
6. зростання зовнішньої фінансової заборгованості України, посилення її залежності від іноземних кредитів;
7. нерозвиненість ринків капіталу та їх інфраструктури;
8. криза грошової і фінансово-кредитної систем;
9. нестабільність економіки [3, с. 33].

На сьогодні в Україні є багато загроз фінансовій безпеці держави: нестабільність національної валюти; зниження платоспроможності населення, пов’язане із стрімким зростанням цін; рівень безробіття; нестабільність економіки та зростання державного боргу як внутрішнього, так і зовнішнього. Саме зростання зовнішньої фінансової заборгованості України є досить сильною загрозою для фінансової безпеки. Зростання державного боргу пов’язано, в основному, з девальвацією національної валюти.

Існують офіційні показники рівня фінансової безпеки України – індикатори та порогові значення індикаторів, які передбачає Методика розрахунку рівня економічної безпеки України, затверджена Наказом Міністерства економіки України № 60 від 02.03.2007 р. Так, в табл. 1 наведено динаміку основних індикаторів фінансово-економічної безпеки України та їх порогові значення.

Таблиця 1 – Динаміка показників фінансової безпеки за методикою Національного інституту проблем міжнародної безпеки України за 2014-2016 роки

Індикатор	Порогове значення індикатора	Роки			Абс. відх. (+/-), 2016р. від 2014р.
		2014	2015	2016	
Рівень інфляції, %	5%	24,9	43,3	12,4	-12,5
Обсяг внутрішнього боргу, % до ВВП	Менш як 30% до ВВП	70,26	79,40	71,43	+1,17
Обсяг зовнішнього боргу, % до ВВП	Менш як 20% до ВВП	96,05	148,99	131,3	+35,25
Дефіцит державного бюджету, % до ВВП	1% до ВВП	4,98	2,28	2,94	-2,04
Рівень монетизації, % до ВВП	30% до ВВП	61,07	50,29	51,08	-9,99
Вартість банківських кредитів, річних %	Не більш як 10% річних	26,10	29,50	18,3	-7,8
Міжнародні резерви (без золотих), млрд. дол. США	До 5 млрд. дол. США	6,62	12,37	14,59	+7,97

Джерело: розраховано автором на підставі [4; 5].

Проведені розрахунки дали змогу виявити, що обсяг державного дефіциту бюджету у 2015 році скоротився у 2,5 рази і становив 2,28% до ВВП. Однак навіть таке суттєве зниження не посприяло тому, щоб розмір дефіциту державного бюджету був оптимальним порівняно з ВВП.

Найвищий рівень монетизації протягом досліджуваного періоду було зареєстровано у 2014 році на рівні 61,07%, а найменший – у 2015 році (50,29%). Тобто, в досліджуваному періоді цей показник завжди перевищував власне порогове значення, що привело до зменшення швидкості обертання грошей у державі.

Варто зазначити також, що вартість банківських кредитів протягом 2014–2016 років не відповідала оптимальному значенню. Так, станом на 2015 рік значення цього показника становило 29,50 %, що на 3,4 та 19,5 відсоткових пункти більше аналогічного показника 2014 року та порогового значення відповідно. Найбільший обсяг міжнародних резервів України спостерігається у 2016 році у розмірі 14,59 млрд. дол. США, а найменший у 2014 році – 6,62 млрд. дол. США, що є негативним явищем, адже максимально допустимий рівень їхнього розміру не має перевищувати 5 млрд. дол. США.

Отже, ці методичні рекомендації також підтверджують результати методики Міністерства економічного розвитку та торгівлі і переконують у тому, що рівень фінансової безпеки України є критичним. Найбільшими загрозами при цьому є: збільшення зовнішнього боргу, зростання рівня доларизації, девальвація гривні, високі темпи інфляційних процесів та інше.

Проведений аналіз можливих загроз і відхилень основних індикаторів фінансово-економічної безпеки від своїх порогових значень дуже важливий як з позиції їх запобігання та прогнозування, так і з позиції розробки заходів щодо їх усунення. Таким чином в сучасних умовах економічного розвитку України в першу чергу слід рухатися в напрямку вдосконалення системи фінансової безпеки, а саме:

– встановлення межі іноземної участі в капіталі вітчизняних організацій;

– ввести галузеві обмеження (обмеження або заборона доступу іноземних інвестицій у галузі, визнані особливо важливими для економічного та соціально-культурного розвитку держави);

– розробка дієвих систем контролю залучення і використання коштів іноземних запозичень тощо.

Відповідно до цього, на разі питання стосовно підвищення рівня фінансової безпеки держави потребує негайного вирішення. Виділимо основні напрями зміцнення фінансової безпеки України у розрізі:

1. Банківська безпека:

– активізувати роботу в напрямі зміцнення власної капітальної бази банками;

– розробити заходи щодо запобігання відтоку депозитів фізичних осіб, відновити довіру населення щодо розміщення коштів на довгостроковій основі;

– зменшити ставки за кредитними ресурсами, наближаючи їх до рівня європейських країн;

– зменшити присутність іноземного капіталу в банківській системі України та ін.

2. Бюджетна безпека:

– проведення оптимальної податкової політики в контексті зростання загального обсягу бюджетних доходів;

– рівномірне поєднання внутрішніх і зовнішніх джерел фінансування бюджетного дефіциту;

– удосконалення інструментів залучення до інвестиційної сфери особистих заощаджень приватного сектору та доходів населення країни.

3. Боргова безпека:

– підвищити рівень золотовалютних резервів;

– використання позикових коштів міжнародних організацій на стимулювання економічного розвитку країни, а не погашення боргів уряду;

– зменшити негативне сальдо торговельного балансу України.

4. Валютна та монетарна безпека:

– спрямування кредитних ресурсів МВФ не на «штучну» підтримку гривні, а на структурні інвестиційні зрушення та реформування економіки, суворий контроль доцільності використання таких коштів;

– зменшення питомої ваги готівкових коштів у загальному обсязі грошової маси, що сприятиме зменшенню рівня тінізації економіки;

– збалансування грошового й товарного ринків, тобто зниження рівня інфляції.

Таким чином, проведений аналіз внутрішніх і зовнішніх загроз фінансово-економічної безпеки показав, що в інтересах реального соціально-економічного розвитку України необхідно переглянути урядовий курс і провести реформи в структурній, промисловій, валютній політиці й у використанні зовнішньоекономічних зв’язків.

По-перше: переглянути та удосконалити діючу нормативно-правову базу в галузі фінансово-економічної безпеки. На її основі розробити концепцію фінансової безпеки України, яка б враховувала специфіку кожного регіону, тим самим посилюючи економічну безпеку країни в цілому.

По-друге, своєчасно забезпечувати бездефіцитний Державний бюджет.

По-третє, переглянути податкову політику, у сфері посилення платіжного контролю всіх суб'єктів господарської діяльності.

В-четверте, організувати дієву комісію з контролю за використанням бюджетних коштів.

Список використаних джерел

1. Шлемко В. Т., Бінько І. Ф. Економічна безпека України: сутність і напрямки забезпечення: монографія. Київ, 1997. 143 с.

2. Єрмошенко М. М. Фінансова безпека. *Віче.* 1998. № 11. С. 61–73.

3. Смоквіна Г. А. Фінасова безпека як стратегічна складова економічної безпеки. *Вісник Одеського національного університету*: зб. наук. праць. Сер.: Економіка. Одеса: ОНУ, 2014. С. 30–36.

4. Офіційний сайт Державної служби статистики. URL: http://www.ukrstat.gov.ua (дата звернення: 12.05.2018).

5. Офіційний сайт Національного банку України. URL: http://www.bank.gov.ua (дата звернення: 12.05.2018).

СЕКЦІЯ 2. НАПРЯМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МИТНОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ

НЕСТОРИШЕН І.В.
кандидат економічних наук, доцент,
Університет державної фіскальної служби України
БЕРЕЖНЮК І.Г.
доктор економічних наук, доцент,
Київська митниця ДФС

СИСТЕМА УПРАВЛІННЯ МИТНИМИ РИЗИКАМИ В КОНТЕКСТІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МИТНОЇ БЕЗПЕКИ ТА СПРОЩЕННЯ МИТНИХ ПРОЦЕДУР

В умовах активної інтеграції України до світової економіки високої актуальності набувають питання особливостей здійснення контролюючої діяльності органами державної влади в сфері міжнародної торгівлі в контексті вироблення моделі забезпечення балансу між сприянням економічним операторам зовнішньоекономічній діяльності та забезпеченням митної безпеки. Вирішення цього завдання передбачає розробку заходів, направлених на суттєве спрощення митних формальностей, пов'язаних з переміщенням товарів через митний кордон і митним декларуванням, оптимізацію контрольних процедур, що здійснюються митними органами в умовах максимального виявлення і нейтралізації загроз та небезпек зовнішньоекономічного характеру. Визначальне місце в цій системі відносин займає автоматизована система аналізу та управління митними ризиками.

Зазначимо, статтею 320 Митного кодексу України, якою запроваджується вибірковість митного контролю, визначено, що форми та обсяги контролю, достатнього для забезпечення додержання законодавства з питань державної митної справи та міжнародних договорів України при митному оформленні, обираються митницями (митними постами) на підставі результатів застосування системи управління ризиками [1].

З метою підвищення ефективності роботи органів доходів та зборів під час митного контролю та митного оформлення за рахунок упровадження методів управління ризиками, у тому числі аналізу ризиків із використанням інформаційних технологій, наказом Міністерства фінансів України від 31.07.2015 № 684 затверджено Порядок здійснення аналізу та оцінки ризиків, розроблення і реалізації заходів з управління ризиками для визначення форм та обсягів митного контролю [2].

Здійснення органами ДФС (їх структурними підрозділами) аналізу, виявлення та оцінки ризиків, у тому числі з використанням інформаційних технологій, для визначення форм та обсягів митного контролю включають:

1) виявлення умов і факторів, що впливають на виникнення ризиків;

2) визначення областей ризику;

3) визначення індикаторів ризику;

4) здійснення оцінки імовірності виникнення ризиків та можливої шкоди у разі їх проявлення.

Відмітимо, управління ризиками для визначення форм та обсягів митного контролю здійснюється на стратегічному, тактичному та оперативному рівнях. На стратегічному рівні управління ризиками за результатами аналізу, виявлення та оцінки ризиків ДФС визначає пріоритетні напрями розробки та реалізації заходів з управління ризиками та затверджує реєстр ризиків. Реєстр ризиків повинен містити, зокрема:

1) пріоритетні напрями розробки та реалізації заходів з управління ризиками;

2) інформацію щодо органів ДФС (їх структурних підрозділів), відповідальних за реалізацію відповідного напряму.

На тактичному рівні управління ризиками органами ДФС (їх структурними підрозділами) в межах компетенції за результатами аналізу, виявлення та оцінки ризиків та відповідно до реєстру ризиків розробляються заходи з управління ризиками. Для цього використовуються такі інструменти:

1) профілі ризику;

2) орієнтування;

3) індикатори ризику;

4) методичні рекомендації щодо роботи посадових осіб митниць з аналізу, виявлення та оцінки ризиків;

5) випадковий відбір.

Органи доходів та зборів застосовують зазначені інструменти з управління ризиками у конкретних випадках переміщення товарів, транспортних засобів через митний кордон України, зокрема при здійсненні контролю із застосуванням СУР, для визначення форм та обсягу митного контролю.

Одним з етапів розробки та впровадження системи управління ризиками є розробка профілів ризику (ПР), які є засобом, за допомогою якого митні органи застосовують управління ризиками на практиці. Відповідно до цього, наказом Держмитслужби України «Про затвердження Порядку розроблення профілів ризику» від 22.12 2010 р. № 1514 (із змінами і доповненнями, внесеними наказом Державної митної служби України від 11.01. 2012 року № 22) було

впорядковано термінологію, яка використовується в системі управління ризиками в діяльності митних органів України.

Таким чином, на даний час, головним інструментом, який використовується органами доходів і зборів для системного аналізу зовнішньоекономічних операцій, є АСМО «Інспектор», до складу якої входить АСАУР, а також спеціалізовані програмно-інформаційні комплекси, які входять до складу ЄАІС та забезпечують проведення контролю за доставленням товарів до митниць призначення, митною вартістю та класифікацією товарів тощо. Зазначене програмне забезпечення широко використовується й для вирішення інших завдань, таких як: аналіз зовнішньоекономічних операцій при проведенні митного аудиту, он-лайн моніторинг товарів щодо яких спрацьовують окремі профілі ризиків, підготовка статистичних звітів, контролю за проведенням окремих операцій, вибірка даних за визначеними користувачем параметрами за допомогою інструментарію підготовки розширених звітів тощо.

Список використаних джерел

1. Митний кодекс України: прийн. Верховною Радою України 13.03.2012 № 4495-VI (у ред. від 23.10.2013). URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4495-17/paran151#n151 (дата звернення: 18.05.2018).

2. Про затвердження Порядку здійснення аналізу та оцінки ризиків, розроблення і реалізації заходів з управління ризиками для визначення форм та обсягів митного контролю: наказ Міністерства фінансів України від 31.07.2015 № 684. URL: http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z1021-15 (дата звернення: 18.05.2018).

БРЕНДАК А.І.
Національна академія державного управління при Президентові України

БЕЗПЕКА МІЖНАРОДНИХ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ: МИТНИЙ АСПЕКТ

Сучасний етап розвитку міжнародних відносин характеризується активізацією інтеграційних процесів, внаслідок чого підвищується відкритість національних систем, прискорення руху товарів та збільшення пасажиропотоків, що в умовах зростання терористичних загроз актуалізує

питання забезпечення безпеки держави не лише у сфері вантажних, але й пасажирських перевезень.

Відповідно до міжнародних стандартів, першочерговими завданнями у цій сфері є створення нормативно-правових засад, що регулюють прядок надання попередньої інформації про пасажирів (API), які переміщуються повітряним транспортом. З урахуванням національного нормативно-правового регулювання надання попередньої інформації про пасажирів, які перетинають кордон у авіаційних пунктах пропуску, розглянемо необхідність внесення змін/доповнень до діючого законодавства для приведення його у відповідність до міжнародних стандартів. Зокрема, частиною четвертою статті 70 Повітряного кодексу України визначено, що авіаперевізник, або суб'єкт наземного обслуговування надсилає до органу охорони державного кордону та органів доходів і зборів, які провадять діяльність у пунктах пропуску для повітряного сполучення, попередню інформацію про членів екіпажу, пасажирів, імпортні, експортні та транзитні вантажі [1].

Наразі такий порядок затверджено спільним наказом Адміністрації Державної прикордонної служби, Міністерства фінансів, Міністерства інфраструктури від 27.04.2012 № 291/506/228 «Про затвердження Порядку подання авіаперевізниками або уповноваженими ними особами попередньої інформації про пасажирів, імпортні та транзитні вантажі, які перевозяться повітряними суднами, органам охорони державного кордону та митним органам», зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 11 травня 2012 року за № 740/21053, яким передбачено, що авіаперевізник або уповноважена ним особа одразу після відправлення рейсу з аеропорту вильоту, але не пізніше ніж за 30 хвилин до посадки повітряного судна в аеропорту України, подає попередню інформацію про пасажирів, імпортні та транзитні вантажі, які перевозяться повітряними суднами, Окремому контрольно-пропускному пункту «Київ» Державної прикордонної служби України та Державній митній службі України. При цьому, відповідно до підпунктів 2.4.1 та 2.4.2 Порядку, при перевезенні пасажирів така інформація повинна включати дані про рейс (номер рейсу, код перевізника, час та дата вильоту повітряного судна) та пасажирів (прізвище, ім'я пасажира, стать, громадянство, дата, місяць, рік народження, серія, номер паспортного документа).

Пунктом 3 частини першої статті 335 Митного кодексу України визначено, що при перевезенні повітряним транспортом декларант, уповноважена ним особа або перевізник, яким здійснюється перевезення товарів, надають органу доходів і зборів в паперовій або електронній формі, зокрема, генеральну декларацію, відомості про знаки національної належності та реєстраційні знаки судна, номер рейсу, маршрут польоту, пункт вильоту та пункт прибуття судна,

відомості про найменування підприємства (організації, установи), що експлуатує судно, та кількість членів екіпажу, список пасажирів із зазначенням їх кількості на судні, прізвищ та ініціалів, пунктів посадки та висадки; відомості щодо багажу пасажирів (пасажирська відомість) [2].

Абзацом третім пункту 58 Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації, затвердженої Законом України від 21 березня 2017 року № 1965-VIII, визначено, що під час виконання міжнародних рейсів з/до України або транзитних рейсів через аеропорти України авіаперевізник зобов'язаний надавати органу охорони державного кордону, органам доходів і зборів та головному органу у загальнодержавній системі боротьби з терористичною діяльністю інформацію про пасажирів таких міжнародних рейсів, що включає прізвище, ім'я пасажира, його стать, громадянство, дату народження, серію, номер документа, що посвідчує особу. Абзацом четвертим цієї ж статті визначено, що зазначена інформація надається авіаперевізником за 72 години до запланованого часу виконання міжнародного рейсу та у разі зміни цієї інформації авіаперевізник зобов'язаний надати оновлену інформацію не пізніше як за 30 хвилин до посадки повітряного судна в аеропорту України або після завершення реєстрації на міжнародний рейс, що виконується з аеропорту України [3].

Відповідно до додатку 9 до Чиказької конвенції набір даних API про особу обмежується інформацією, яка міститься у зоні машинного зчитування паспорту, і рекомендований набір даних включає: ПІБ, національність, дату народження, стать, номер документа, країна або організація, що видала документ, тип документа, дата закінчення терміну дії документа. У 2015 році до рекомендованого набору даних було додано вагу зареєстрованого багажу пасажира. Окрім того, набір даних API включає наступну інформацію про рейс: ідентифікаційний номер рейсу, заплановані дата та час вильоту, заплановані дата та час прибуття, останній аеропорт, в якому перебував літак, перший аеропорт прибуття, наступний аеропорт, куди прямує літак в країні, кількість пасажирів [4].

Таким чином, діюче українське законодавство містить положення щодо необхідності надання попередньої інформації про пасажирів. Разом з тим, положення різних документів не узгоджуються між собою, а тому потребують гармонізації. Окрім того, необхідним є приведення вимог щодо надання попередньої інформації про пасажирів в авіаційних пунктах пропуску до міжнародних стандартів набору даних API. Внесення відповідних змін до законодавства України, а також створення організаційно-правових та програмно-технічних механізмів її використання, дозволить суттєво підвищити

рівень авіаційної безпеки, зокрема при здійсненні митного контролю в повітряних пунктах пропуску.

Список використаних джерел

1. Повітряний кодекс Україні: Закон України від 19.05.2011 № 3393-VI. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/3393-17/page (дата звернення: 22.05.2018).
2. Митний кодекс України: Закон України від 13.03.2012 № 4495-VI. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4495-17 (дата звернення: 22.05.2018).
3. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України від 21.03.2017 № 1965-VIII. URL: http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1965-19 (дата звернення: 22.05.2018).
4. Annex 9 to the Convention on International Civil Aviation. URL: http://www.ifrc.org/docs/IDRL/Chicago%20Convention%20Annex%209.pdf (Last accessed: 22.05.2018).

СЕКЦІЯ 3. СПРИЯННЯ МІЖНАРОДНІЙ ТОРГІВЛІ У КОНТЕКСТІ СПРОЩЕННЯ МИТНИХ ПРОЦЕДУР

МЕЛЬНИК О.Г.
доктор економічних наук, професор,
ТОДОЩУК А.В.
кандидат економічних наук,
АДАМІВ М.Є.
кандидат економічних наук,
Національний університет «Львівська політехніка»

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МИТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ В УМОВАХ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ІНТЕГРАЦІЇ

В умовах посилення ролі інтеграційних процесів у світовому просторі і таким чином трансформування кордонів держав в умовні межі, поглиблення міжнародного співробітництва та зовнішньоекономічних зв'язків між вітчизняними та іноземними суб'єктами господарювання проблематика реформування та уніфікування митних систем держав різних континентів стає актуальним предметом досліджень серед представників не лише наукової спільноти, але й різноманітних міжнародних організацій. Високоефективна та прогресивна митна система держави формує її позитивний імідж в очах міжнародних спільнот для подальшого підтримання національних митних ініціатив, викликає зацікавленість у представників митних органів сусідніх країн для поглиблення співпраці, стимулює іноземних суб'єктів господарювання до взаємодії із вітчизняними підприємствами.

Слід зазначити, що фахівці провідних міжнародних організацій (Всесвітньої митної організації, Групи Світового банку, Міжнародного валютного фонду, Організації економічного співробітництва та розвитку та інших) та митних служб розвинених держав світу перманентно готують спеціалізовані матеріали, котрі містять низку рекомендацій щодо реформування митних систем країни з метою підтримання її митних ініціатив та забезпечення успішної інтеграції до міжнародних спільнот й об'єднань. Однак, як свідчить вітчизняна митна практика, далеко не усі запропоновані фахівцями міжнародних організацій заходи успішно імплементовані та реалізовуються в межах митної системи України, що зумовлено низкою об'єктивних та суб'єктивних причин. Як правило, на практиці виникає безліч внутрішніх

проблем, що першочергово повинні бути вирішені задля подальшого успішного імплементування рекомендацій міжнародних організацій.

Теоретично початком європеїзованого розвитку митної системи України можна вважати дату ратифікації Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, а саме 16.09.2014 р. Варто зауважити, що окремі заходи у митній сфері у контексті імплементування Угоди про Асоціацію між Україною та ЄС вже впроваджено. Так, на митні органи покладено функції видання та верифікування сертифікатів походження товару форми «EUR.1», адміністрування та облікування автоматичних тарифних квот, надання підприємствам статусу уповноваженого (схваленого) експортера, впровадження та застосування автоматизованої системи митних послуг «Єдине вікно» тощо. Однак, значна частина заходів щодо реформування митної системи України має лише декларативний характер, розроблена без врахування митних принципів та цінностей ЄС, кращих зарубіжних митних практик, а на засадах «політичної зручності», не має належного організаційно-розпорядчого механізму реалізації та гармонізованого із європейськими стандартами нормативно-правового забезпечення тощо.

Першим важливим завданням, котре на сьогодні у митній системі держави залишається невирішеним, є якісна реорганізація чинної системи національних митних органів. Слід зазначити, що у 2017 р. фахівці Міністерства фінансів України на підставі рекомендацій Міжнародного валютного фонду, Єврокомісії та Міністерства фінансів США розробили масштабний план дій з реформування митниці, що знайшов відображення у двох постановах Кабінету Міністрів України від 29.03.2017 р. та 19.07.2017 р. відповідно. Мова йшла, зокрема, про реорганізацію чинної структури митних органів України шляхом ліквідації обласних митниць як окремих структур та створення єдиної юридичної особи – Міжрегіональної митниці. Однак, такий проект не знайшов підтримки уряду та реального втілення, оскільки вже 11.01.2018 р. уряд скасував дію зазначених постанов, що фактично зупинили процес організаційного реформування митної системи України. Ключовою проблемою в організаційній сфері митної системи України є відсутність окремого центрального органу виконавчої влади, котрий займався б реалізацією безпосередньо митних питань. Адже, на сучасному етапі усі митні функції реалізовуються в межах Державної фіскальної служби України, котра іманентно пріоритезує фіскальну складову, не надаючи належного значення митній складовій. Озброївшись досвідом провідних успішних зарубіжних держав, для вирішення означеної проблеми пропонується створення єдиного органу – митної служби, котра поряд із податковою та казначейською

службами підпорядковувалась б Міністерству фінансів України. Ще однією важливою проблемою в організаційній сфері митної системи України є неоптимальне функціональне навантаження персоналу митних органів, що передбачає виконання як властивих, так і невластивих функцій працівниками митниці. Відповідно до митної практики розвинених іноземних країн у цьому контексті пропонується чітко розмежувати властиві та невластиві персоналу митних органів функції шляхом елімінування останніх. Йдеться про виконання робіт технічно-обслуговуючого характеру, котрі повинні виконуватись спеціалізованими організаціями. Це зумовлює необхідність виокремлення двох типів персоналу – оперативного персоналу (виконує функції, безпосередньо пов'язані із митною діяльністю) та обслуговуючого персоналу (виконує загальні функції, пов'язані із забезпеченням та обслуговуванням митної діяльності). Крім того, у контексті забезпечення належного рівня економічної безпеки держави слід надати митним органам права на здійснення оперативно-пошукової діяльності, порушення кримінальних справ та забезпечити юрисдикцію на усій території країни. Своєю чергою, для забезпечення оперативності здійснення такої діяльності слід забезпечити формування єдиної автоматизованої бази даних, котра об'єднуватиме інформацію митних органів з даними різних правоохоронних органів (Служби безпеки України, Національної поліції України, Державної прикордонної служби України, судовими органами тощо).

Не новиною також є той факт, що однією із ключових проблем митної системи України є високий рівень корупції. Це зумовлює необхідність у впровадженні ефективної кадрової політики шляхом якісного оновлення персоналу митних органів, об'єктивної ротації кадрів, реалізації прогресивних кадрових програм (наприклад, «50+ на кордоні») тощо. При цьому, заохочення до сумлінного виконання посадових обов'язків повинно реалізовуватись шляхом належного мотивування у формі як основної, так і додаткової заробітної плати.

Також не менш вагомою проблемою у митній сфері України є відсутність ось уже фактично 4 роки поспіль якісної стратегії її розвитку, котра б чітко визначала пріоритетні напрями її функціонування у довгостроковій перспективі, а надалі трансформувалась у конкретні тактичні заходи щодо реалізації такої стратегії.

Як відомо, на сьогодні критичною проблемою у роботі митних органів є критично низький рівень технічного забезпечення, що проявляється у використанні на митних постах застарілого обладнання, або й навіть у відсутності необхідних приладів. Потребує подальшого удосконалення й багатофункціональна комплексна система «Електронна митниця», що повинна

забезпечувати абсолютну автоматизацію здійснення визначених митних процедур, в тому числі й автоматичний розподіл митних декларацій та місць митного оформлення серед працівників митних органів.

На сьогодні існують також й проблеми у нормативно-правовому забезпеченні фізичних та юридичних осіб. Зокрема, мова йде про законодавче підкріплення запровадження пільгових схем оподаткування імпортного обладнання національними товаровиробниками, розтермінування сплати податків для представників окремих перспективних сфер національної економіки, обмеження імпорту посилок, врегулювання оподаткування імпортних автомобілів тощо.

В умовах європейської інтеграції важливим напрямом реформування митної системи України є активізування міжнародного митного співробітництва на засадах створення спільних митних постів із сусідніми державами, обміну інформацією в онлайн-режимі через Інтернет-мережу, здійснення митних процедур на територіях сусідніх держав у контексті формування безпечного міжнародного ланцюга поставок, активізації участі вітчизняних представників митних органів у Торгових Місіях тощо.

ОЧЕРЕТ А.Ю.,
ТЕПЛИЙ А.І.
Державна фіскальна служба України

ПІДХОДИ ЩОДО ЗАПРОВАДЖЕННЯ ІНСТИТУТУ АВТОРИЗОВАНОГО ЕКОНОМІЧНОГО ОПЕРАТОРА В УКРАЇНІ

Впровадження інституту авторизованого економічного оператора (далі – АЕО) спрямовано на усунення дисбалансу щодо забезпечення рівня національної безпеки держави та максимального сприяння суб’єктам зовнішньоекономічної діяльності (далі – ЗЕД) в міжнародній торгівлі. Митні адміністрації, здійснюючи постійний контроль за міжнародними вантажними перевезеннями, несуть частину відповідальності за забезпечення безпеки міжнародного ланцюга постачань товарів. Підвищення рівня небезпеки зумовлює необхідність реалізації у сфері митного регулювання програм державно-приватного партнерства з метою забезпечення максимально можливого рівня безпеки усього ланцюга постачань товарів. У 2005 році були прийняті Рамкові стандарти ВМО, якими передбачено застосування принципу диференціації щодо здійснення митних формальностей учасників ЗЕД шляхом створення інституту АЕО [1].

Незважаючи на прийняття в 2012 році МКУ, яким запроваджено інститут уповноваженого економічного оператора (далі – УЕО), реальних кроків щодо надання спеціальних спрощень суб'єктам ЗЕД не було здійснено, що підтверджується відсутністю в Україні виданих сертифікатів УЕО. З метою практичної реалізації УЕО та наближення вітчизняного митного законодавства до стандартів ЄС в межах виконання Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, МФУ з низкою експертних та громадських організацій розроблено проект Закону України «Про внесення змін до Митного кодексу України (щодо уповноваженого економічного оператора та спрощення митних формальностей), який схвалений на засіданні КМУ від 06.04.2016 та зареєстрований у ВРУ № 4777 від 03.06.2016 [2]. Зокрема, на відміну до чинного МКУ, зазначеним законопроектом: уточнюються умови виконання критеріїв до УЕО; визначаються особливості надання статусу уповноваженого вантажоодержувача та уповноваженого вантажовідправника; деталізується порядок перевірки документів після випуску товарів (пост-митний контроль). У 2015 р. в Департаменті організації митного контролю ДФС України було створено відділ по роботі з УЕО з метою інтенсифікації процесів щодо надання статусу УЕО суб'єктам ЗЕД, оскільки планується процес постійного вдосконалення надання спеціальних спрощень. Головна мета цих заходів полягає у забезпеченні балансу інтересів бізнесу і держави шляхом встановлення партнерства з бізнесом.

Проте, Комітет ВРУ з питань податкової та митної політики на своєму засіданні 21.06.2017 (протокол № 66) розглянувши законопроект № 4777, повернув його суб'єкту права законодавчої ініціативи на доопрацювання, оскільки встановлено, що ряд важливих положень законопроекту ґрунтуються на нормах митного законодавства ЄС, яке діяло до 31.05.2016. Це стосується, зокрема, переліку спеціальних митних спрощень, які можуть надаватися УЕО. Крім того, даний законопроект не відповідає нормам митного законодавства ЄС щодо умов надання спеціальних митних спрощень.

В результаті, 29.12.2017 було зареєстровано проект Закону України «Про внесення змін до Митного кодексу України щодо деяких питань виконання Глави 5 Розділу IV Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії та їхніми державами-членами, з іншої сторони» (далі – законопроект № 7473) [3]. Даний законопроект є доопрацьованим варіантом законопроекту № 4777, а його метою є впровадження на законодавчому рівні інституту АЕО аналогічного тому, що функціонує в ЄС, та виконання Україною зобов'язань, передбачених Угодою.

Законопроектом № 7473 визначено, що АЕО – підприємство, якому органами доходів і зборів видано сертифікат АЕО згідно з МКУ. Тобто в новій редакції, починаючи зі зміни назви (з «уповноваженого» на «авторизованого» економічного оператора), зміст якої не змінюється, але звучить як в ЄС – «authorized economic operator». При цьому, види сертифікатів, що можуть бути видані АЕО, у порівнянні з УЕО фактично також залишилися без змін. АЕО може отримати сертифікати на спрощення митних процедур, про безпеку та надійність або обидва одразу. Проте зазнали змін спеціальні спрощення, використання яких обумовлюється наявністю відповідного сертифіката АЕО.

Власникам сертифіката про надійність і безпеку перелік спеціальних спрощень значно скоротився, замість чотирьох залишилося два – подання зменшеного обсягу відомостей (короткої ввізної декларації), а також до перетину товарами митного кордону отримання повідомлення органу доходів і зборів про необхідність проведення митного огляду (на підставі результатів аналізу ризиків) товарів у пункті пропуску, однак митний огляд може проводитися без надсилання АЕО такого повідомлення. При цьому спрощення, передбачені в чинній редакції для УЕО, якому видано сертифікат щодо надійності та безпеки (на зняття митного забезпечення без дозволу органу доходів і зборів, на тимчасове зберігання товарів, що перебувають під митним контролем, на своїх майданчиках (приміщеннях), а також відправлення з них товарів без пред'явлення митниці), законопроектом № 7473 не передбачені.

Змінилися спеціальні спрощення для власників сертифіката на спрощення митних процедур. Варто зазначити, що таке спеціальне спрощення, як здійснення митного контролю в першочерговому порядку, право на користування якими має в чинній редакції МКУ УЕО, якому видано сертифікат на спрощення митних процедур, у законопроекті пропонується вважати перевагою, якою користується АЕО, що має будь-який з передбачених кодексом видів сертифікатів. Також АЕО матимуть переваги щодо зниження ступеня ризику автоматизованою системою митного оформлення для визначення переліку митних формальностей під час здійснення митного оформлення товарів, транспортних засобів комерційного призначення; використання спеціально визначеної (за наявності) смуги руху в пункті пропуску для переміщення автомобільних транспортних засобів комерційного призначення; використання національного логотипа за правилами, затвердження яких покладається на КМУ.

Критерії, яким має відповідати АЕО, в законопроекті залишені без змін (додано критерій професійної кваліфікації), проте більше деталізовані, виконання їхніх умов свідчитиме про відповідність кожному критерію. Конкретизовано перелік документів, що подаються заявником для отримання

статусу АЕО безпосередньо до ДФС України. Здійснення попередньої оцінки відповідності встановленим критеріям покладається на ДФС, а висновку митниць про можливість надання заявникові статусу АЕО, на відміну від чинної редакції МКУ, законопроектом не передбачено. Пропонується значно збільшити строки на прийняття рішення про надання/відмову у наданні статусу АЕО та відповідного сертифіката. ДФС України надається 30 робочих днів з дати реєстрації поданих заявником документів на їх попередній розгляд, 120-денний строк на оцінку відповідності заявника встановленим критеріям та ще 10 робочих днів на повідомлення заявника про результати такої оцінки.

Законопроектом № 7473 також визначено, що для можливості використання спеціальних спрощень, передбачених для володільця сертифіката на спрощення митних процедур, лише наявності такого сертифіката буде недостатнім. На кожне спеціальне спрощення та на кожен об'єкт АЕО (будівель, споруд, майданчиків тощо) необхідно буде отримати окремий дозвіл, що видаватимуть митниці протягом 10 робочих днів з дня реєстрації відповідної заяви. Враховуючи специфіку діяльності підприємства, може виникнути необхідність в отриманні кожного дозволу в різних митницях. Строк дії дозволів на користування спеціальними спрощеннями безстроковий, крім щодо можливості застосування загальної фінансової гарантії (його строк дії становить 1 рік).

Таким чином, прийняття законопроекту № 7473 забезпечить:

– надання суттєвих спрощень митних формальностей для підприємств з високим ступенем довіри;

– закладення передумов для майбутнього визнання статусу АЕО, що надається митними органами України, органами країн ЄС, та участь українських АЕО у формуванні так званих безпечних ланцюгів постачання товарів відповідно до вимог Рамкових стандартів ВМО;

– підвищення конкурентоспроможності українських підприємств як на зовнішньому, так і на внутрішньому ринку.

Список використаних джерел

1. Концептуалізація інституту уповноважених економічних операторів: проблеми забезпечення балансу безпеки та спрощення міжнародної торгівлі: монографія / за заг ред. І. В. Несторишена та В. А. Туржанського. Ірпінь-Хмельницький: ФОП Стрихар А.М., 2017. 214 с.

2. Проект Закону про внесення змін до Митного кодексу України щодо уповноваженого економічного оператора та спрощень митних формальностей : КМУ, реєстраційний № 4777 від 03.06.2016. URL :

http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=59320 (дата звернення: 03.05.2018).

3. Проект Закону про внесення змін до Митного кодексу України (щодо деяких питань виконання Глави 5 Розділу IV Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони: КМУ, реєстраційний № 47473 від 29.12.2017. URL : http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=63291 (дата звернення: 03.05.2018).

АРТЕМЕНКО А.В.
Одеська митниця ДФС
РУДА Т.В.
кандидат економічних наук, старший науковий співробітник,
Університет державної фіскальної служби України

ОСНОВНІ НАПРЯМИ СПРОЩЕННЯ МИТНИХ ПРОЦЕДУР ПРИ ОФОРМЛЕННІ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ОСОБИСТОГО КОРИСТУВАННЯ: ДОСВІД ОДЕСЬКОЇ МИТНИЦІ ДФС

Одним із пріоритетних напрямів реформування вітчизняної митної сфери в контексті євроінтеграційних перетворень є формування системи спрощення митних процедур, спрямованих на підвищення рівня їх прозорості й зниження тривалості здійснення.

Аналізуючи європейську практику надання спрощень економічним операторам, варто зазначити, що в її основі є надання привілеїв при здійсненні митних процедур не лише суб'єктам ЗЕД, що отримали статус уповноважених економічних операторів (УЕО), але й іншим учасникам митних правовідносин, які відповідають критеріям, визначеним митним законодавством в ЄС. Варто зазначити, що відповідні привілеї надавались та надаються, в частині діючих статей МК ЄС, за результатами аналізу ризиків на підставі попередньої інформації про товари і транспортні засоби, які переміщуватимуться через митний кордон, що подається як перевізником шляхом подачі до ввезення/відправки товарів короткої ввізної/вивізної декларації, так і митними органами країни відправлення. Таким чином, інші підприємства, що не набули статусу УЕО також мають право на отримання дозволу митного органу щодо застосування спрощених процедур (після обов'язкової перевірки виконання умов, передбачених для кожного окремого спрощення).

Саме в контексті спрощення митних процедур з 08.09.2017 р. в зоні діяльності Одеської митниці ДФС розпочато реалізацію проекту під умовною назвою «Автомобільний ХАБ». Його основною метою є надання оперативної та безпроблемної послуги з оформлення транспортних засобів, у тому числі особистого користування, від їх ввезення на митну територію України до взяття на облік у сервісному центрі МВС.

В рамках цього проекту в межах пункту пропуску «Одеський морський торговельний порт» на території ТОВ «Євротерминал» організовано спільну роботу 7 державних та недержавних органів і установ, зокрема:

– Одеського прикордонного загону Південного регіонального управління Державної прикордонної служби України;

– підрозділу Одеської митниці ДФС, який здійснює митне оформлення транспортних засобів;

– філії сервісного центру МВС України в Одеській області;

– органу сертифікації колісних транспортних засобів;

– експертних організацій з товарознавчого дослідження для визначення ринкової вартості автомобілів, що ввозиться на митну територію України.

– філії АБ «Укргазбанк»;

– страхових компаній для оформлення полісів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів та надання інших страхових послуг.

У безпосередній близькості до Автомобільного ХАБу створено станцію технічного обслуговування (СТО) для приведення транспортних засобів до належного технічного стану та переобладнання їх у відповідності до національних технічних стандартів.

Він є новим сервісом в Одеському порту, який дозволить швидше оформляти придбані за кордоном громадянами автомобілі. Даний сервіс працює за принципом Єдиного офісу.

Ввезення автотранспортних засобів особистого користування громадянами із залученням потужностей Автомобільного ХАБу здійснюється наступним чином:

– громадяни придбавають транспортні засоби особистого користування на спеціалізованих аукціонах (США, Канада, ОАЕ);

– надходження транспортних засобів у контейнерах до: Морського торгівельного порту, Іллічівського морського рибного порту, Морського торгівельного порту «Чорноморськ». Переважна більшість з них доставляється у контейнерах (від 1 до 4 автомобілів у контейнері) до Одеського морського торговельного порту;

– контейнери з транспортними засобами доставляються на територію Автомобільного ХАБу. При цьому, для контейнерів, які надходять до Одеського морського торговельного порту, ця операція зводиться до внутрішньопортового переміщення;

– на території Автомобільного ХАБу здійснюється вивантаження транспортних засобів з контейнерів, з подальшим розміщенням на спеціалізованій площадці та фізичний огляд вивантажених транспортних засобів з їх фотографуванням;

– фізичний огляд здійснюється у присутності посадових осіб Одеського прикордонного загону і Одеської митниці ДФС, а також представників експертних організацій, що створює передумови для здійснення оперативного та прозорого митного контролю та митного оформлення транспортних засобів;

– митне оформлення здійснюється з поданням митної декларації у електронному вигляді (засвідчених електронним цифровим підписом декларанта), експертних висновків щодо вартості транспортного засобу та його відповідності екологічним стандартам. Сплата митних платежів та інших зборів здійснюється на території Автомобільного ХАБу у філії АБ «Укргазбанк»;

– одразу після здійснення митного оформлення громадянину за його заявою митницею надається посвідчення про реєстрацію транспортного засобу;

– у разі, якщо транспортний засіб знаходиться у належному технічному стані та відповідає національним технічним стандартам, громадянин на території Автомобільного ХАБу у філії сервісного центру МВС України отримує технічний паспорт на транспортний засіб та державні реєстраційні номери будь-якого регіону України. При цьому, завжди є можливість оперативної перевірки факту митного оформлення транспортного засобу;

– у разі, якщо транспортний засіб знаходиться у неналежному технічному стані або не відповідає національним технічним стандартам, громадянин має можливість привести його у належний стан на станції технічного обслуговування, яка знаходиться у безпосередній близькості до Автомобільного ХАБу.

Таким чином, впровадження новітнього сервісу на Одеській митниці ДФС створює передумови для скорочення тривалості оформлення транспортних засобів та спрощення пов’язаних із цим митних процедур, що, у кінцевому результаті, позитивно вплине на ефективність функціонування митниці за рахунок підвищення надходжень до державного бюджету.

ТОДОЩУК А.В.
кандидат економічних наук,
ВОВЧАНСЬКА І.М.,
студент,
Національний університет «Львівська політехніка»

ПРОБЛЕМИ ТА ШЛЯХИ ВИРІШЕННЯ ЗАВЕРШЕННЯ МИТНИХ ПРОЦЕДУР ЩОДО РОЗМИТНЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Широкого поширення набула ситуація, коли громадяни України купують транспортні засоби в Європі та не реєструючи їх на території України, активно користуються протягом певного часу. Тому на дорогах України часто можна побачити автомобілі, зареєстровані в Польщі, Литві, Болгарії. Основною причиною цього є значні суми митних платежів, які необхідно сплатити при розмитненні транспортного засобу, розмір яких становлять від 30 до 200% вартості автомобіля.

Для ввезення автомобілів з іноземною реєстрацією, в основному, використовуються митні режими «транзит» та «тимчасове ввезення». Митний режим «транзит» передбачає переміщення транспортного засобу під митним контролем між двома органами доходів і зборів України, або в межах зони діяльності одного органу доходів і зборів, без сплати митних платежів та без застосування заходів нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності. Терміни транзитних перевезень для автомобільного транспорту становлять – 10 діб (у разі переміщення в зоні діяльності однієї митниці - 5 діб) [2]. Таким чином, особи, які ввозять автомобілі з Європи в митному режимі «транзит», змушені регулярно перетинати кордон України для вивезення та повторного ввезення своїх транспортних засобів. Проте, часто терміни транзитного ввезення порушуються, зокрема, згідно з даними Державної фіскальної служби станом на 1 листопада 2017 року на території України перебувало 100,8 тис. автомобілів, ввезених в митному режимі «транзит», понад 67 тис. перебували на території України з порушенням терміну перебування, передбаченого для митного режиму «транзит», за порушення термінів було складено 14544 протоколи, сума штрафів сягнула 84,8 млн. грн. [4].

Ще одним методом ввезення автомобілів з Європи без сплати митних платежів та подальшої реєстрації на території України є митний режим «тимчасове ввезення». Згідно з даними ДФС України, у 2017 році в Україну було ввезено 380,5 тис. автомобілів в митному режимі «тимчасове

ввезення» [4]. При тимчасовому ввезенні транспортні засоби повністю або частково звільняються від оподаткування митними платежами та підлягають реекспорту до завершення встановленого терміну. Ввезення транспортних засобів резидентами передбачає сплату всіх митних платежів, які необхідно сплачувати при імпорті, тому громадяни України використовують режим тимчасового ввезення нерезидентами для уникнення сплати митних платежів [2]. Для цього користуються послугами іноземців, які за певну плату реєструють транспортний засіб на своє ім'я та ввозять в Україну для особистого використання, після чого передають у користування громадянину України. Як з'ясували польські журналісти, сімнадцять мешканців Перемишля є власниками 12,5 тис. автомобілів [6].

Також тимчасове ввезення може відбуватись і за участю фіктивних фірм, які створюються в іноземній країні та на які реєструються автомобілі. Громадяни України, як працівники фірми, в'їжджають на автомобілі в Україну в режимі тимчасове ввезення для комерційного використання та без реєстрації в Україні користуються ним протягом певного періоду, зазвичай року.

З кожним роком кількість автомобілів з іноземною реєстрацією збільшується і це призводить до виникнення багатьох проблем, основі з яких зображені на рис. 1.

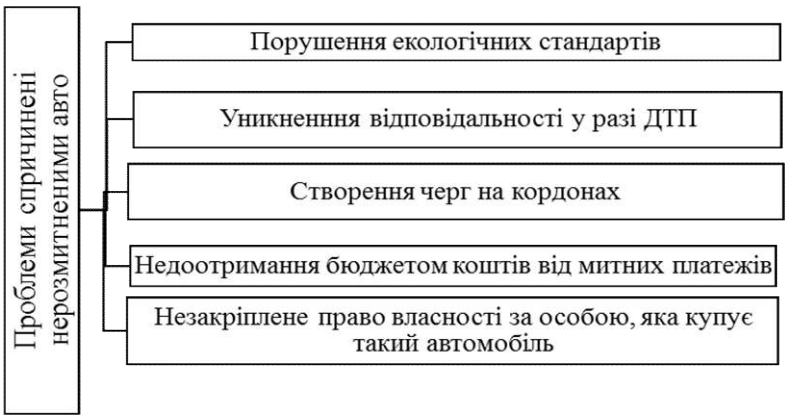


Рисунок 1 – Проблеми, спричинені нерозмитненими авто

Транспортні засоби, які ввозяться на територію України зазвичай виготовлені до 2010 року і не відповідають екологічним стандартам ЄС Євро 5. Це негативно впливає на населення, щороку погіршується екологічна ситуація, а це, в свою чергу, підвищує рівень захворюваності населення.

Як було зазначено, особи, які ввозять транспортний засіб в режимі транзит, регулярно перетинають кордон України для вивезення та повторного ввезення автомобілів в Україну, як наслідок, в пунктах пропуску утворюються черги. Це спричинює багато незручностей для громадян України і викликає напруження та обурення щодо власників нерозмитнених автомобілів.

Існують також проблеми і для власників таких автомобілів. При ввезенні автомобіля нерезидентом в митному режимі «тимчасове ввезення» його власником залишається особа, на яку зареєстрований транспортний засіб за кордоном, та яка ввезла його в Україну. Окрім того, через певний термін автомобіль повинен бути вивезений з території України тією ж особою, яка його ввозила. Саме тому виникає ризик для покупця автомобіля з іноземною реєстрацією.

Великою проблемою є безкарність водіїв автомобілів з іноземною реєстрацією в разі ДТП. Коли водій транспортного засобу з іноземною реєстрацією потрапляє у ДТП, то часто він зникає з місця події. Згідно з даними МВС, за перші 6 місяців 2017 року автомобілі з іноземною реєстрацією стали учасниками понад 4500 ДТП, в яких загинуло 43 людини та 429 людей отримали травми різного ступеня тяжкості. В загальному за перші 6 місяців 2017 року в ДТП загинуло 1377 осіб, тобто авто з іноземною реєстрацією стали учасниками 3% ДТП з летальним завершенням [5]. Основна проблема полягає в тому, що, коли водій автомобіля з іноземною реєстрацією залишає місце пригоди, знайти його практично неможливо, оскільки, особа, яка керує таким транспортним засобом, не є його власником. Даних у поліції про те, хто ввіз такий автомобіль, немає. Як наслідок, значна кількість водіїв автомобілів з іноземною реєстрацією не несуть відповідальності за свої дії та залишаються безкарними.

Існує і фінансова сторона цієї проблеми, оскільки через уникнення сплати митних платежів до бюджету України не надходить значна сума коштів. Точних даних про те, скільки втрачає бюджет немає, оскільки невідомо скільки всього автомобілів і за якою вартістю ввозилось в Україну в режимах «транзит» та «тимчасове ввезення», проте ці втрати сягають сотні мільйонів євро.

В Україні було багато спроб вирішити цю проблему, але до сьогодні немає рішення, яке б задовільнило власників автомобілів з іноземною реєстрацією та державні органи влади. На рис. 2 зображено пропоновані заходи для вирішення проблеми нерозмитнених автомобілів в Україні.



Рисунок 2 – Необхідні заходи для вирішення проблеми нерозмитнених автомобілів в Україні

Для того, щоб вирішити існуючу проблему, найперше, необхідно легалізувати ті автомобілі, які вже ввезені в Україну. Для цього можна скористатись досвідом Молдови, яка встановила пільговий період для розмитнення вже ввезених автомобілів з іноземною реєстрацією. Усім власникам таких автомобілів було запропоновано розмитнити автомобіль, сплативши лише 30% митних платежів, які було б необхідно сплатити при імпорті авто. Таку ж амністію можна застосувати і в Україні для того, щоб автомобілі з іноземною реєстрацією були зареєстровані в Україні.

Окрім цього, для контролю за дотриманням встановлених правил повинен існувати Єдиний державний реєстр автомобілів з іноземною реєстрацією. Доступ до цього реєстру повинні мати ДФС України, Державна прикордонна служба України, а також органи МВС України. В'їжджаючи в Україну, кожен транспортний засіб потрібно зареєструвати в цьому реєстрі та надати дані про особу, яка його ввозить. Тоді з'явиться можливість контролювати скільки часу автомобіль знаходиться на території України та хто керує цим транспортним засобом.

Наступним кроком є скасування мита. Першого січня 2016 року набув чинності Розділ IV «Торгівля і питання, пов'язані з торгівлею» Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, який передбачає створення зони вільної торгівлі між Україною та Європейським Союзом. Положення угоди передбачають поступове, впродовж певних перехідних періодів, скасування/зниження ставок ввізного мита. Зокрема, для автомобілів передбачено 7-10 років перехідного періоду. З огляду на купівельну спроможність громадян України, а також на ситуацію, яка існує в країні з нерозмитненими автомобілями, скасування мита повинне відбутися швидше, ніж через 7-10 років [3].

Як відомо, у 2016 році було прийнято Закон України від 31 травня 2016 року № 1389-VIII «Про внесення зміни до підрозділу 5 розділу XX «Перехідні положення» Податкового кодексу України щодо стимулювання розвитку ринку вживаних транспортних засобів», який передбачає застосування пільгових ставок акцизного податку. Знижена ставка акцизного податку значно зменшила суму митних платежів при розмитненні автомобіля. Тому для того, щоб зробити автомобілі більш доступними для українців, необхідно, щоб такі ставки акцизного податку діяли при ввезенні всіх автомобілів [1].

Орім мита та акцизу, при імпорті автомобіля, необхідно сплатити ПДВ у розмірі 20% від суми митної вартості автомобіля, мита та акцизного податку. Таким чином виникає ситуація, коли податок накладається на податок. Тому необхідно змінити механізм нарахування податку на додану вартість та

нараховувати його лише на митну вартість автомобіля. Це зменшить суму ПДВ, а також загальну суму, яку необхідно буде сплатити за розмитнення.

Автомобілі, що ввозяться в Україну, повинні відповідати стандарту Євро 5, а з 2020 року – стандарту Євро 6. Для того, щоб можна було ввозити більш доступні авто, альтернативним варіантом є відміна стандарту Євро 5, натомість запровадження обов'язкового щорічного технічного огляду автомобіля.

Ситуація, яка зараз існує в країні з автомобілями з іноземною реєстрацією, викликає щораз більше напруження серед громадян України, тому необхідно якнайшвидше вирішувати це питання на законодавчому рівні. Проте, допоки існують зацікавлені особи, ніякі зміни не відбудуться.

Список використаних джерел

1. «Про внесення зміни до підрозділу 5 розділу XX "Перехідні положення" Податкового кодексу України щодо стимулювання розвитку ринку вживаних транспортних засобів від 31 травня 2016 року: Закон України. *Відомості Верховної Ради*. 2016. № 31. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/-show/1389-VIII (дата звернення: 04.05.2018).
2. Митний кодекс України: Закон України від 13.03.2012 № 4495-VI. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4495-17 (дата звернення: 04.05.2018).
3. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/la-ws/show/984_011 (дата звернення: 04.05.2018).
4. Офіційний сайт Державної фіскальної служби України. URL: http://sfs.gov.ua/ (дата звернення: 04.05.2018).
5. МВС опублікувало статистику ДТП за участю нерозмитнених автомобілів. URL: https://zaxid.net/mvs_opublikuvalo_statistiku_dtp_za_uchastyu_nerozmitnenih_avtomobiliv_n1434432 (дата звернення: 04.05.2018).
6. 17 мешканців Перемишля є власниками 12500 автомобілів в Україні. URL: http://www.polradio.pl/5/38/Ar-tykul/351133 (дата звернення: 04.05.2018).

БУДЗ О.Ф.
аспірант,
Національний університет «Львівська політехніка»

СИСТЕМА ІНДИКАТОРІВ ДІАГНОСТИКИ ПІДПРИЄМСТВ-ПРЕТЕНДЕНТІВ НА ОДЕРЖАННЯ СТАТУСУ УПОВНОВАЖЕНОГО ЕКОНОМІЧНОГО ОПЕРАТОРА

Європейська інтеграція України іманентно повинна супроводжуватись активізацією зовнішньоекономічної діяльності вітчизняних бізнес-структур. Як свідчить практика розвинених європейських держав, одним із невід'ємних рушіїв міжнародної торгівлі є спрощення митних процедур, що стимулює суб'єктів господарювання до нарощення обсягів зовнішньоекономічної діяльності. Важливим заходом такого характеру є успішне запровадження інституту уповноважених економічних операторів. На жаль, на сучасному етапі ця сфера в Україні характеризується чималими проблемами, пов'язаними, насамперед, із відсутністю належного нормативно-методичного забезпечення. Незважаючи на те, що Угода про асоціацію з Європейським Союзом була ратифікована ще у вересні 2016 р., якою передбачено запровадження інституту уповноважених економічних операторів, в Україні такий механізм спрощення митних процедур не функціонує й досі.

Інститут уповноважених економічних операторів стимулює бізнес-структури до ведення чесної підприємницької діяльності відповідно до законодавчих вимог, взамін на що суб'єкти господарювання одержуватимуть спеціальні спрощення митного характеру. Водночас, прагнення отримати статус уповноваженого економічного оператора активізуватиме розвиток підприємницьких структур, адже поряд із умовою законослухняності суб'єкту господарювання слід відповідати також й низці інших критеріїв у фінансовій, кадровій, інформаційній сферах. Таким чином, успішне запровадження інституту уповноважених економічних операторів в державі сприятиме розвитку вітчизняного бізнесу та активізації його зовнішньоекономічної діяльності, що забезпечуватиме прогресивний поступ національної економіки та її інтеграцію у європейський економічний простір.

Запорукою ефективного запровадження й функціонування інституту уповноважених економічних операторів є розроблення та застосування об'єктивної методики діагностики відповідності підприємства статусу уповноваженого економічного оператора. При цьому, така діагностична методика повинна, насамперед, адекватно віддзеркалювати європейські норми у цій сфері з урахуванням національних умов господарювання, що

забезпечуватиме використання переваг кращого європейського досвіду та дасть змогу досягнути взаємного визнання статусу уповноваженого економічного оператора із європейськими державами й користуватись вітчизняним підприємствам митними спрощеннями не лише на теренах України, але і за кордоном. Водночас, оцінювальна методика має ґрунтуватись на об'єктивній, чіткій та неупередженій індикаторно-критеріальній та ідентифікаційно-інтерпретаційній базі. Метою такого оцінювання повинно бути одержання об'єктивних результатів щодо відповідності претендента статусу уповноваженого економічного оператора. Таким чином, розроблення методики діагностики претендентів на одержання статусу уповноваженого економічного оператора повинно забезпечувати виключення будь-якої упередженості при прийнятті рішення органами влади та передумов для корупційної діяльності, а, навпаки, заохочувати підприємства до покращення свого стану у напрямі відповідності встановленим критеріям на засадах надання розгорнутих рекомендацій та консультацій.

Одним із ключових етапів діагностування претендента на отримання статусу уповноваженого економічного оператора є вибір найбільш репрезентативних індикаторів для забезпечення об'єктивного завершеного оцінювання. Варто зауважити, що як вітчизняною, так і європейською нормативно-правовою базою передбачено можливість одержання двох видів сертифікатів уповноваженого економічного оператора – на спрощення митних процедур та щодо надійності й безпеки. На сьогодні європейськими стандартами визначено п'ять ключових сфер функціонування підприємства, за якими повинно проводитись його оцінювання. Зокрема, мова йде про такі сфери суб'єкта зовнішньоекономічної діяльності, як правова, інформаційно-документальна, фінансова, соціально-кадрова сфери та сфера надійності й безпеки. При цьому, конкретні сфери для оцінювання підприємства-претендента обираються залежно від виду сертифіката, який суб'єкт господарювання має намір одержати. Так, якщо мова йде про сертифікат на спрощення митних процедур, то оцінці підлягатимуть правова, інформаційно-документальна, фінансова, соціально-кадрова сфери. У випадку із сертифікатом щодо надійності та безпеки при діагностиці підприємства відбувається ротація соціально-кадрової сфери на сферу надійності та безпеки.

На підставі вивчення та аналізування вітчизняної й міжнародної нормативно-правової бази, кращого теоретичного й практичного діагностичного досвіду [1-2] сформовано структуровану за пріоритетними ключовими сферами систему найрепрезентативніших індикаторів для оцінювання підприємств-претендентів на одержання статусу уповноваженого

економічного оператора (УЕО). Зокрема, індикаторну систему структуровано за ключовими увійшли такі показники, як:

– в межах правової сфери: наявність серйозного кримінального порушення чи порушень національного законодавства (крім митного) у сфері господарської діяльності протягом визначеного національною програмою УЕО періоду, які суперечать статусу УЕО; наявність разового серйозного порушення митно-податкового законодавства протягом визначеного національною програмою УЕО періоду; наявність повторних порушень митно-податкового законодавства протягом визначеного національною програмою УЕО періоду; наявність разового незначного порушення митно-податкового законодавства протягом визначеного національною програмою УЕО періоду;

– в межах інформаційно-документальної сфери: рівень відповідності системи обліку національним принципам бухгалтерського обліку; рівень хронологічної комплексності системи обліку; рівень архівної комплексності системи обліку; рівень доступності облікових даних представникам митних органів; наявність системи обліку, яка розмежовує продукцію за митним статусом; рівень адекватності організаційної структури управління господарським цілям; рівень впорядкованості організаційної структури управління відповідно до цілей УЕО; наявність системи безпеки інформаційно-документальної бази даних; наявність системи ведення дозвільної документації;

– в межах фінансової сфери: участь у процедурах щодо банкрутства; обсяг кредиторської заборгованості за митними платежами та іншими податками, пов’язаними із зовнішньоекономічними операціями; коефіцієнт фінансового левериджу; коефіцієнт загальної ліквідності; коефіцієнт Бівера; коефіцієнт рентабельності реалізації продукції підприємства;

– в межах соціально-кадрової сфери: рівень практичного досвіду працівників у митній сфері; рівень професійної кваліфікації працівників у митній сфері; рівень кваліфікаційного розвитку працівників у митній сфері;

– в межах сфери надійності та безпеки: рівень безпеки приміщень; рівень безпеки вантажів; рівень безпеки транспортних засобів; рівень надійності бізнес-партнерів; рівень надійності працівників.

Список використаних джерел

1. Концептуалізація інституту уповноважених економічних операторів: проблеми забезпечення балансу безпеки та спрощення міжнародної торгівлі: монографія / за заг ред. І. В. Несторишена та В. А. Туржанського. Ірпінь-Хмельницький: ФОП Стрихар А.М., 2017. 214 с.

2. Guidelines for authorized economic operator from 11 March 2016 № TAXUD/B2/047/2011 – Rev.6 / European Commission. URL: https://ec.europa.eu/taxation_customs/sites/taxation/files/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_guidelines_en.pdf (Last accessed: 30.04.2018).

ДОРОФЕЄВА Л.М.
кандидат юридичних наук, доцент,
Закарпатська митниця ДФС

«ЄДИНЕ ВІКНО» – ШЛЯХ ДО СПРОЩЕННЯ МІЖНАРОДНОЇ ТОРГІВЛІ

Міжнародні стандарти митної діяльності давно визначили пріоритетні напрями розвитку митних адміністрацій країн, що входять до Всесвітньої митної організації, серед яких велика увага приділяється питанням, пов'язаним із впровадженням механізмів спрощення міжнародної торгівлі.

Одним із засобів, що має безспірний позитивний вплив на процедури міжнародної торгівлі, високо оцінений світовою бізнес-спільнотою, є принцип «єдиного вікна», що передбачає комплексний інформаційний обмін та взаємодію декларантів, митниць і контролюючих органів, яка відбувається за допомогою інформаційно-телекомунікаційної системи, яка приймає інформацію, обробляє її та автоматично формує відповідні повідомлення для всіх задіяних суб'єктів. Серед науковців відсутній єдиний підхід до розуміння сутності цього явища, відтак під «єдиним вікном» розуміють систему, яку називають концепцією, механізмом, процесом або середовищем, де взаємодіють представники бізнесу та владних структур, що дозволяє подавати інформацію через єдиний пункт доступу, де форма відображення інформації (паперова чи електронна) для цього визначення не має вирішального значення [1, с. 39].

Затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 25 травня 2016 р. № 364 Порядок такого обміну з використанням електронних засобів передачі інформації визначає механізм взаємодії митних органів, державних органів, уповноважених на здійснення державного санітарно-епідеміологічного, ветеринарно-санітарного, фітосанітарного, екологічного, радіологічного контролю, та підприємств за принципом «єдиного вікна» із застосуванням інформаційно-телекомунікаційної системи митних органів, а також механізм обміну інформацією та документами між державними органами,

уповноваженими на видачу документів, що підтверджують дотримання обмежень під час переміщення товарів через митний кордон [2]. Переліки даних, необхідних для функціонування такої інформаційно-телекомунікаційної системи, були затверджено наказом Міністерства фінансів України від 25 липня 2016 року № 657, та включали: перелік місць митного оформлення товарів, у яких застосовується порядок; перелік пунктів пропуску через державний кордон України, у яких функціонують комплекси для здійснення автоматизованого контролю за переміщенням радіоактивних речовин та ядерних матеріалів; а також перелік документів, які необхідно подати відповідному контролюючому органові для завершення відповідного виду державного контролю.

Для зручності суб'єктів господарювання, після випуску товарів з пункту пропуску на державному кордоні для переміщення у митницю призначення, система надсилає підприємству електронне повідомлення, де вказуються види державного контролю, які завершено у пункті пропуску, та які необхідно завершити у зонах митного контролю в місцях прибуття на митній території України, а також вичерпний перелік документів, які слід підготувати для подачі відповідному контролюючому органу.

Подальші процедури та необхідний зворотній зв'язок відбувається також із використанням електронної інформаційної системи та полягає у тому, що після отримання від підприємства визначених документів, уповноважена особа контролюючого органу приймає рішення про завершення відповідного виду контролю, проведення огляду, додаткової обробки товарів, знищення вантажу або повернення його за межі митної території України та вносить повідомлення про прийняте рішення до інформаційної системи, яка, в свою чергу, повідомляє підприємство.

Митні органи завершують митне оформлення в залежності від результатів державного виду контролю товарів, відображених в програмному комплексі.

За результатами «тестового» режиму роботи та для вдосконалення правового регулювання процедури здійснення митного та інших державних видів контролю за принципом «єдиного вікна» Кабінетом Міністрів України 31 січня 2018 року прийнято постанову № 44, якою було вдосконалено порядок інформаційного обміну [3]. Насамперед, це проявилось у тому, що у перелік місць митного оформлення товарів із застосуванням інформаційного обміну між ДФС та іншими державними органами за принципом «єдиного вікна» було включено усі місця митного оформлення, розташовані у пунктах пропуску через державний кордон України. Одночасно продовжено (до 31 січня 2019 року) термін, до якого рішення про здійснення митного оформлення за принципом «єдиного вікна» буде за певних умов прийматись підприємством;

врегульовано питання забезпечення контролюючими органами здійснення відповідних видів державного контролю із врахуванням графіку роботи структурних підрозділів митних органів; запроваджено ризик-орієнтований підхід до обрання об'єктів фітосанітарного контролю дерев'яного пакувального матеріалу та палет тощо.

В практичній площині фахівцями ДФС було доопрацьовано розроблений ними спеціальний програмно-інформаційний комплекс, інтегрований в автоматизовану систему митного оформлення «Інспектор», який відтепер запроваджує новий електронний сервіс для декларантів, що дозволяє останнім робити запит номеру Справи в «Єдиному вікні» для тих, хто не отримав повідомлення про перетин кордону; реалізовує функцію подання заяви підприємством на здійснення митного оформлення за принципом «єдиного вікна» на основі декларації, яка ще не подавалася до митного оформлення, однак відомості про товари та транспортні засоби вже відомі; усунута необхідність дублювання документів, які хоча б один раз подавались в сканованому вигляді – відтепер достатньо лише вказати код, номер, дату документа та номер справи, до якої прикріплявся цей документ, і він буде доступним в інформаційній системі для всіх контролюючих органів [4].

Практично революційною новацією слід назвати передбачену можливість випуску товарів у вільний обіг за принципом «мовчазної згоди», якщо протягом чотирьох робочих годин з моменту отримання електронного повідомлення і документів від підприємства уповноважена особа контролюючого органу не внесла до інформаційної системи рішення за результатами проведення відповідного виду контролю.

Безперечно, що така взаємодія суттєво прискорює та спрощує для учасників ЗЕД умови подання документів для проведення відповідних видів контролю та дозволяє мінімізувати участь посадових осіб у здійсненні державного контролю товарів.

Саме такий порядок контролю державних органів за переміщенням через митний кордон товарів якнайбільше відповідає світовій практиці та рекомендаціям міжнародних організацій.

Державна фіскальна служба Україна та Мінфін, виступаючи своєрідним локомотивом впровадження міжнародних стандартів митної діяльності, активізує перехід до проведення митного оформлення товарів саме за цим принципом. Так, наказом Мінфіну від 25.01.2018 № 35 «Про внесення змін до Переліку місць митного оформлення товарів, в яких застосовується Порядок інформаційного обміну між органами доходів і зборів, іншими державними органами та підприємствами за принципом «єдиного вікна» передбачена

можливість здійснення митного оформлення за принципом «єдиного вікна» в усіх місцях митного оформлення на території України[5].

У сучасному контексті спрощення міжнародної торгівлі головним досягненням механізму «єдиного вікна» є прискорення та спрощення процедури передачі інформації між суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності та державними органами під час здійснення митного контролю і митного оформлення товарів, пропуск їх через митний кордон держави [6, с. 38-39].

Відзначаючи важливість фактичної реалізації цього сучасного підходу до здійснення митного та інших видів контролю товарів, що переміщуються через митний кордон України, відзначимо, що залишаються невирішеними ряд проблем організаційного та правового характеру, пов'язані як із необхідністю взаємоузгодженого законодавчого закріплення «єдиного вікна» в Митному кодексі та ряді законів [7], так і створенні технічних умов для активізації забезпечення безперебійної роботи таких сучасних технологій у всіх зацікавлених державних органах.

Список використаних джерел

1. Платонов О. Практика «єдиного вікна» у міжнародній торгівлі. *Вісник КНТУН*. 2013. № 4. С. 37–47.

2. Деякі питання реалізації принципу «єдиного вікна» під час здійснення митного, санітарно-епідеміологічного, ветеринарно-санітарного, фітосанітарного, екологічного, радіологічного та інших видів державного контролю: Постанова Кабінету Міністрів України від 25.05.2016 № 364.

3. Про внесення змін до постанов Кабінету Міністрів України від 5 жовтня 2011 р. № 1031 і від 25 травня 2016 р. № 364: Постанова Кабінету Міністрів України від 31 січня 2018 року. URL: http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/44-2018-%D0%BF (дата звернення 19.05.2018).

4. За принципом «єдиного вікна» здійснюється 74,5% митних оформлень товарів. URL: http://sfs.gov.ua/media-tsentr/novini/331682.html (дата звернення 19.05.2018).

5. Про внесення змін до Переліку місць митного оформлення товарів, в яких застосовується Порядок інформаційного обміну між органами доходів і зборів, іншими державними органами та підприємствами за принципом «єдиного вікна»: Наказ Мінфіну від 25.01.2018 № 35. URL: http://sfs.gov.ua/diyalnist-/zakonodavstvo-pro-diyalnis/nakazi-pro-diyalnist/72791.html (дата звернення 19.05.2018).

6. Василенко В. М. Реалізація принципу «єдиного вікна» у здійсненні контролю за переміщенням окремих видів товарів через митний кордон України. *Форум права.* 2015. № 1. С. 38–41.

7. Проект Закону про внесення змін до Митного кодексу України та деяких інших законодавчих актів України щодо запровадження механізму «єдиного вікна» та оптимізації здійснення контрольних процедур при переміщенні товарів через митний кордон України 7010 від 28.07.2017. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=62378 (дата звернення: 19.05.2018).

МИКИТЕНКО Т.В.
кандидат економічних наук, доцент,
Університет державної фіскальної служби України

ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ МИТНОГО АУДИТУ

Спрощення процедур міжнародної торгівлі передбачено однойменною Угодою СОТ, спрямованою на підвищення економічної ефективності міжнародних торгових операцій, забезпечення конкурентоспроможності торгівлі. Вказана Угода набула чинності 22 лютого 2017 р. після ратифікації її 110 країнами - членами СОТ, у тому числі й Україною (Закон України від 04.11.2015 № 745-VIII). Імплементація Україною Угоди СОТ надає додаткові можливості для залучення прямих іноземних інвестицій, створює більш сприятливі умови для ведення бізнесу та збільшення обсягів українського експорту, а також підвищує інституційні спроможності державних органів щодо здійснення контролю за міжнародною торгівлею.

Одним із ключових напрямів спрощення процедур торгівлі у вищезгаданому документі є аудит після митного очищення [1], що прискорює товарообіг і оптимізує ресурси митних органів шляхом проведення випуску товарів з низьким рівнем ризику, переносячи перевірку дотримання митного законодавства на вибіркову перевірку після випуску. Процедура митного контролю після випуску товарів є однією з найбільш перспективних заходів щодо забезпечення дотримання законодавства України з питань митної справи, удосконалення адміністрування. Дана процедура дозволяє оперативно здійснювати випуск товарів, знижувати витрати учасників ЗЕД, захищати внутрішній ринок від неякісних і контрафактних товарів.

Динаміка проведених перевірок митними органами ДФСУ порівняно з показниками попередніх років, свідчить як про збільшення їх кількості майже в

2 рази, так і розширення напрямів виявлених порушень. Так, у 2015 році проведено 341 пост-митний аудит, за результатами якого донараховано 166,3 млн. грн., у 2016 – 335 перевірок, донараховано – 833,7 млн. гривень. Протягом 2017 року найбільше донараховано сум за порушення вимог митних режимів та заниження митної вартості (42% – порушення вимог митних режимів – 87,6 млн. грн.; 32% – заниження митної вартості товарів - 67,3 млн. грн.; 13,5% – порушення вимог правил класифікації товарів згідно з УКТ ЗЕД 28,4 млн. грн.; 8,3% – неправомірне застосування пільг – 17,3 млн. грн.; 4,4% інші порушення митного законодавства – 9,2 млн. грн. [2]. Відтак, митні органи прагнуть до спрощення митних процедур і зниження адміністративного навантаження на учасників ЗЕД, що в кінцевому підсумку призведе і до скорочення часу, що витрачається суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності на переміщення товарів через митний кордон України. Тим більше, що пріоритетом діяльності в рамках контролю після випуску товарів є не сума донарахованих платежів, а сума стягнутих, тому що різниця між цими цифрами викликає заборгованість перед державою.

В організації проведення митного пост-аудиту потребує вирішення цілеспрямований відбір об'єктів перевірок в інтересах підвищення результативності митного контролю. Оцінка реальних ризиків є найважливішим етапом в забезпеченні подальшої ефективності процесу митного пост-аудиту: недостовірна оцінка ризиків визначення потенційного порушника тягне за собою перевірку підприємства, що здійснює законослухняну діяльність, відволікає значну кількість трудових та інтелектуальних ресурсів і створює ситуацію, коли дійсний порушник залишається без визначеного покарання.

Найбільш дієвим інструментом вказаної системи є наявні у розпорядженні митниць ДФС програмно-інформаційні комплекси. Проте, у митних органів відсутнє програмне забезпечення для дієвого відбору ризикованих підприємства для проведення митного аудиту, проведення перевірочних заходів та виявлення порушень, має місце невідповідність законодавства вимогам міжнародних стандартів. Крім того, митні аудитори обмежуються лише оцінкою фінансового ризику товарів, залишаючи поза увагою ризики, що стосуються здоров'я населення (санітарних та фітосанітарних заходів).

Потребє нагального розв'язання методика здійснення пост-митних перевірок, яка є причиною сприйняття даної форми контролю в ролі додаткового тягаря для суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності.

З метою вирішення проблем, пов'язаних з недосконалим нормативно-правовим забезпеченням митного пост-аудиту, необхідно уніфікувати

вітчизняне законодавство з урахуванням міжнародних стандартів. Адже, термінологія, положення, умови проведення майже на 90% відповідають не митному, а податковому кодексу [3, с. 43], що не сприяє розробці фахових знань окремого виду контролю економічної діяльності по забезпеченню митної безпеки.

Законодавчо не врегульованими залишились методичні прийоми, джерела інформації та способи її обробки, технологічні схеми здійснення за різними об'єктами, тематика документальних перевірок митного аудиту. Зокрема, відсутні напрацювання для проведення перевірок підприємств, які ввозять товар на підставі зовнішньоекономічних договорів, укладених з офшорною зоною. Така неузгодженість ряду правових норм веде до виникнення митних спорів та судових розглядів, до судової відміни рішень митних органів, актів документальних перевірок. Крім того, наявні перевірки носять суто фіскальний характер з домінуванням податкового аудиту за рахунок непрямого оподаткування (зокрема, імпортними ПДВ, митом та акцизним податком), при цьому митний аспект перевірок мінімізується, що не забезпечує належного контролю за дотриманням митного законодавства та нівелюється захисна функція митного оподаткування.

Через недостатню взаємодію між митними органами з іншими органами державної влади, банківськими та страховими установами, транспортною спільнотою ефективність контролю у сфері державної митної справи зменшується.

Для досягнення найбільшого позитивного ефекту митного пост-аудиту важливо підвищення ступеня довіри митних органів до учасників ЗЕД.

Отже, вирішення проблем митного аудиту сприятиме успішному здійсненню заходів щодо спрощення процедур транскордонної торгівлі товарами, покращить умови ведення зовнішньоекономічної діяльності в Україні, шляхом зменшення часу, необхідного для здійснення експортно-імпортних операцій та, відповідно, поліпшить інвестиційну привабливість держави.

Список використаних джерел

1. Угода про спрощення процедур торгівлі (Trade Facilitation Agreement – TFA). URL: http://www.me.gov.ua/ (Last accessed: 18.05.2018).

2. У 2017 році в пост митному аудиті посилено контроль за діяльністю імпортерів. URL: http://sfs.gov.ua/media-tsentr/novini/333421.html (дата звернення: 18.05.2018).

3. Що треба зробити для того, щоб Україна виграла від спрощення процедур торгівлі: коментарі фахівців. *Митний брокер*. 2018. № 03. С. 14–55.

МЕДВІДЬ Ю.О.
Університет державної фіскальної служби України

ОСОБЛИВОСТІ ПЕРЕМІЩЕННЯ ТОВАРІВ У МІЖНАРОДНИХ ПОШТОВИХ ВІДПРАВЛЕННЯХ

Одним із видів переміщення товарів є переміщення у міжнародних поштових відправленнях. Пересилка у поштових відправленнях займає місце широко використовуваного способу доставки письмової кореспонденції та посилок невеликої кількості товарів.

Відповідно, діяльність поштової служби спрямована на забезпечення надання якісних та доступних поштових послуг, зокрема з пересилки як поштових, привітальних листівок, подарунків, так і інших товарів від однієї особи до іншої.

При цьому, при організації переміщення (пересилання) міжнародних поштових відправлень беруть участь перевізники, поштові служби, які надають послуги прийому, упаковки, доставки, зберігання та видачі міжнародних поштових відправлень, та митні служби, які виконують митні формальності при переміщенні (пересиланні) товарів в міжнародних поштових відправленнях.

Зазначимо, що положення та рекомендації, які стосуються переміщення (пересилання) міжнародних поштових відправлень, визначені як нормами національного законодавства, в тому числі Митним кодексом України, так і нормами міжнародних нормативних актів.

Відповідно до Митного кодексу України [1], міжнародні поштові відправлення – упаковані та оформлені відповідно до вимог актів Всесвітнього поштового союзу та Правил надання послуг поштового зв'язку листи, поштові картки, бандеролі, спеціальні мішки з позначкою «М», дрібні пакети, відправлення з оголошеною цінністю, поштові посилки, згруповані поштові відправлення з позначкою «Консигнація», відправлення міжнародної прискореної пошти «EMS», які приймаються для пересилання за межі України, доставляються в Україну або переміщуються через територію України транзитом операторами поштового зв’язку.

Нормами Всесвітньої поштової конвенції [2] поштове відправлення визначається як загальний термін, який стосується будь-якого предмета, що відправляється поштовими службами (відправлення письмової кореспонденції, поштова посилка, поштовий переказ і т.д.). Розділом 2 «Поштові відправлення» спеціального додатку Міжнародної конвенції про спрощення і гармонізацію митних процедур поштові відправлення визначені як листи та бандеролі, опис

яких міститься в чинних актах Всесвітнього поштового союзу і які доставляються поштовими службами або для поштових служб.

Серед основних двох груп міжнародних поштових відправлень визначених актами Всесвітнього поштового союзу [2; 3] можна виділити:

– письмова кореспонденція: пріоритетні та непріоритетні відправлення масою до 2 кг; листи, поштові картки, друковані видання й дрібні пакети масою до 2 кг; відправлення для сліпих масою до 7 кг; спеціальні мішки, що містять газети, періодичні видання, книги і подібну друковану продукцію на того самого одержувача за тією самою адресою, що мають назву «мішки М», масою до 30 кг;

– поштові посилки.

Переміщення (пересилання) товарів у міжнародних поштових відправленнях, здійснюється з використанням передбачених актами Всесвітнього поштового союзу супровідних документів. При цьому, митні формальності щодо товарів, що переміщуються у міжнародних поштових відправленнях здійснюються у місцях міжнародного поштового обміну, визначених і обладнаних відповідними операторами поштового зв'язку та погоджених з митними органами. Оператори поштового зв’язку на вимогу митниці пред’являють міжнародні поштові відправлення для здійснення митного огляду. Не вимагається пред’явлення для митного контролю листів, поштових карток та секограм. Товари, які не є об'єктом оподаткування митними платежами, а також кореспонденція, поштові листи та листівки, література для сліпих, друковані матеріали, міжнародні експрес-відправлення документарного характеру декларуються в усній формі на підставі товаросупровідних документів [1].

В частині заборон не допускається переміщення (пересилання) у міжнародних поштових відправленнях: товарів, заборонених до переміщення (пересилання) відповідно до національного законодавства; товарів, заборонених до переміщення (пересилання) відповідно до актів Всесвітнього поштового союзу.

Таким чином, переміщення (пересилання) товарів у міжнародних поштових відправленнях є одним із способів переміщення, який має свої особливості. При організації переміщення (пересилання) міжнародних поштових відправлень важливого значення набуває можливість здійснення поштових та митних формальностей щодо товарів у нетривалі терміни, взаємодія між митними та поштовими службами, спрощення здійснення операцій з міжнародними поштовими відправленнями, інформування відправників та отримувачів міжнародних поштових відправлень, наявність відповідної інфраструктури.

Список використаних джерел

1. Митний кодекс України: прийн. Верховною Радою України 13.03.2012 № 4495-VI (у ред. від 23.10.2013). URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4495-17/paran151#n151 (дата звернення: 15.04.2018).
2. Всесвітня поштова конвенція: затверджена Указом Президента України № 316/2017 від 10.10.2017. URL: zakon5.rada.gov.ua/laws/show/055_001-12 (дата звернення: 15.04.2018).
3. Регламент письмової кореспонденції від 15.04.2013. URL:ssylka.org/postuploads (дата звернення: 15.04.2018).

БЕРЕЖНЮК І.І.
Київська міська митниця ДФС України
КОЛЯДА С.П.
кандидат економічних наук, доцент,
Університет митної справи та фінансів

РЕФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ НАДАННЯ СПРОЩЕНЬ СУБ'ЄКТАМ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В УКРАЇНІ

Євроінтеграційні прагнення України зумовлюють необхідність трансформації вітчизняного нормативного поля відповідно до стандартів та практики країн ЄС. Особливо гострими зазначені питання є для сфери регулювання ЗЕД та міжнародної торгівлі, адже в умовах зростання частки країн ЄС в структурі зовнішньої торгівлі України актуалізується питання гармонізації вітчизняного митного законодавства до європейського з метою усунення адміністративних бар'єрів в процесі взаємодії вітчизняної та європейської бізнес-спільноти. Після прийняття МКУ у 2012 р. всі нормативні документи, якими передбачалось надання спрощень суб'єктам ЗЕД, втратили свою чинність. Як зазначалось вище, МКУ 2012 р. було запроваджено інститут УЕО, яким визначено принципи надання статусу УЕО, умови отримання, анулювання, зупинення дії сертифіката, види спеціальних спрощень, що надаються УЕО тощо. Проте, протягом 2012-2017 рр. реальних кроків щодо надання спеціальних спрощень суб'єктам ЗЕД не було здійснено, що підтверджується відсутністю в Україні виданих сертифікатів УЕО. Таким чином, відбулося певне розбалансування вітчизняної системи надання спрощень суб'єктам ЗЕД, оскільки реальних механізмів надання спрощень

суб'єктам з високим ступенем довіри, які діяли до запровадження МКУ 2012 р. чи подібних у ЄС, сьогодні в Україні не існує.

В цьому контексті набуває значної актуальності обговорення проекту Закону України № 4777 «Про внесення змін до МКУ щодо УЕО та спрощень митних формальностей» (реєстраційний № 4777 від 03.06.2016, далі – Законопроект № 4777) [1]. Запропонований перелік спрощень для вітчизняних суб'єктів ЗЕД, на нашу думку, є дискусійним та потребує доопрацювання, оскільки одна частина з них носять досить умовний характер (табл. 1), інша – вже частково передбачена МКУ та активно використовується вітчизняними суб'єктами ЗЕД.

Таблиця 1 – Неактуальні спрощення відповідно до Законопроекту № 4777

Спрощення	Зміст
Звільнення від необхідності встановлення митницею відправлення обов'язкового маршруту переміщення	Не передбачено встановлення митницею обов'язкового маршруту переміщення
Самостійне накладення пломб спеціального типу	Відсутнє поняття «спеціального типу» та не передбачено випадків для їх застосування на практиці

Джерело: розроблено авторами

Вцілому, запропоновані спрощення не дають значних переваг порівняно з тими витратами, які будуть нести вітчизняні суб'єкти для отримання сертифікату УЕО «на спрощення митних процедур». Крім того, запропоновані у Законопроекті № 4777 зміни до МКУ не в повній мірі відповідають концепції надання спрощень країн ЄС, оскільки європейська система надання спрощень економічним операторам представляює собою трирівневу систему, а саме передбачена можливість надання певних спрощень економічним операторам поза межами інституту УЕО, що зазначеним законопроектом не передбачено. Законопроектом № 4777 передбачено надання спрощень виключно УЕО, тоді як, відповідно до митного законодавства ЄС, спеціальні спрощення, що надаються УЕО, є лише частиною загальної системи спеціальних митних спрощень, для отримання яких мати статус УЕО не обов'язково. Наприклад, інститут уповноваженого вантажовідправника та уповноваженого вантажоодержувача в ЄС функціонує поза межами УЕО, в той же час у нас передбачається включення цього інституту до переліку спрощень УЕО. Крім того, на нашу думку, одним з визначальних етапів формування переліку спрощень для вітчизняних суб'єктів ЗЕД в контексті запровадження інституту УЕО є аудит існуючих «спрощень», які сьогодні «приховані» у МКУ, активно використовуються вітчизняними та закордонними економічними операторами (табл. 2).

Таблиця 2 – «Приховані» спрощення у МКУ 2012 р.

Спрощення	Зміст	Підстава
Процедура випуску товарів за місцезнаходженням (ст. 249[1] Законопроекту № 4777)	1. Вибірковість митного контрою – якщо за результатами застосування системи управління ризиками не визначено необхідності проведення митного огляду товарів, транспортних засобів комерційного призначення, митне оформлення та випуск цих товарів, транспортних засобів за рішенням митниці (митного посту) можуть бути здійснені **без пред'явлення** зазначених товарів, транспортних засобів митниці (митному посту) або з пред'явленням, але без проведення їх митного огляду	МКУ, стаття 320. Вибірковість митного контролю
	2. Митна декларація, заповнена у звичайному порядку – за рішенням органу доходів і зборів митне оформлення та випуск товарів, транспортних засобів комерційного призначення відповідно до митного режиму експорту може здійснюватися **без їх пред'явлення** органу доходів і зборів, якому подано митну декларацію, заповнену у звичайному порядку. Рішення про можливість випуску товарів, транспортних засобів комерційного призначення без їх пред'явлення органу доходів і зборів або про необхідність такого пред'явлення приймається органом доходів і зборів на основі результатів аналізу ризиків у строк не більше чотирьох робочих годин з моменту прийняття митної декларації, заповненої у звичайному порядку відповідно до митного режиму експорту	МКУ, стаття 258. Митна декларація, заповнена у звичайному порядку
	3. Попередня митна декларація з обсягом даних, необхідним для випуску товарів у митний режим (митну декларацію типу ІМ-40 «Імпорт»ЕА) – передбачено можливість випуску товарів, транспортних засобів комерційного призначення відповідно до заявленого митного режиму за попередньою митною декларацією, яка містить всю необхідну для цього інформацію, після пропуску цих товарів, транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України та **без пред'явлення їх** органу доходів і зборів, яким оформлена така попередня митна декларація	МКУ, стаття 259. Попередня митна декларація
Процедура спрощеного декларування (Стаття 260[1] Законопроекту № 4777)	1. Якщо декларант або уповноважена ним особа не володіє точними відомостями про характеристики товарів, необхідні для заповнення митної декларації у звичайному порядку, вона може подати органу доходів і зборів тимчасову митну декларацію на такі товари за умови, що вона містить дані, достатні для поміщення їх у заявлений митний режим , та під зобов'язання про подання додаткової декларації у строк не більше 45 днів з дати оформлення тимчасової митної декларації. 2. Періодична митна декларація може подаватися на регулярне переміщення через митний кордон України товарів однією і тією ж особою на одних і тих же умовах та підставах протягом не більше 180 днів та під зобов'язання про подання додаткової декларації на товари, переміщені за періодичною митною декларацією протягом	Стаття 260 Тимчасова та періодична митні декларації Стаття 267. Декларування товарів значної кількості найменувань, які надійшли однією партією

Продовження таблиці 2

Спрощення	Зміст	Підстава
	попереднього календарного місяця, у порядку та на умовах, встановлених Кабінетом Міністрів України. Орган доходів і зборів не має права відмовити в прийнятті тимчасової або періодичної митної декларації, якщо виконано всі умови, встановлені цим Кодексом. 3 У разі надходження товарів різних найменувань у кількості більше 10 товарних підкатегорій однією партією вони за бажанням декларанта або уповноваженої ним особи можуть декларуватися для вільного обігу на митній території України за одним класифікаційним кодом згідно з УКТ ЗЕД за умови, що цьому коду відповідає найбільша ставка ввізного мита. Якщо до окремих товарів, які входять до зазначеної партії, застосовуються передбачені законом заходи нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності, такий спосіб декларування не звільняє декларанта або уповноважену ним особу від додержання зазначених заходів щодо цих товарів.	
Використання принципу «мовчазної згоди» (п. 47^2 ст. 4 Законопроекту № 4777)	1. Рішення про можливість випуску товарів, транспортних засобів комерційного призначення без їх пред'явлення органу доходів і зборів або про необхідність такого пред'явлення приймається органом доходів і зборів на основі результатів аналізу ризиків у строк **не більше чотирьох робочих годин** з моменту прийняття митної декларації , заповненої у звичайному порядку відповідно до митного режиму експорту. 2. У разі якщо товар декларується з використанням попередньої або періодичної митних декларацій, митне оформлення за цими деклараціями завершується у строк, що не перевищує чотирьох робочих годин з моменту їх подання. 3. У разі якщо під час проведення митного контролю орган доходів і зборів не може аргументовано довести, що заявлено неповні та/або недостовірні відомості про митну вартість товарів, у тому числі невірно визначено митну вартість товарів, заявлена декларантом або уповноваженою ним особою митна вартість вважається визнаною автоматично.	Стаття 255. Завершення митного оформлення Стаття 54. Контроль правильності визначення митної вартості товарів

В той же час, на нашу думку, процес формування системи надання спрощень суб’єктам ЗЕД не повинен передбачати повне копіювання системи надання спрощень країн ЄС, оскільки процес надання спрощень економічним операторам в країнах ЄС має послідовний та поступальний характер, який характеризується покроковим наданням спрощень, визначенням їх впливу на рівень безпеки держави та задоволеність бізнес-спільноти. Лише у разі позитивних результатів у двох напрямах пропонуються наступні спрощення. Наприклад, після прийняття чинного МК ЄС [2], «процедуру митного

оформлення за місцем знаходження» (англ. local clearance procedure) було змінено на дозвіл «запис в облікових регістрах декларанта» (англ. entry in the declarant's records), відповідно до чого митні органи можуть за заявою дозволити особі подати митну декларацію, в тому числі спрощену декларацію, в формі внесення до звітів декларанта за умови, що відомості цієї декларації знаходяться в розпорядженні митних органів в електронній системі декларанта в той час, коли подається митна декларація в формі внесення в звіти декларанта. Митна декларація вважається прийнятою в той момент, коли товари вносяться до звітів.

В цьому контексті значної актуальності набувають розроблені авторські пропозиції щодо запровадження трирівневої системи надання спрощень вітчизняним суб'єктам ЗЕД, яка враховує як європейську практику надання спрощень, так і вітчизняні реалії здійснення ЗЕД (табл. 3).

Таблиця 3 – Пропозиції до формування вітчизняної трирівневої системи надання спрощень суб'єктам ЗЕД

Рівень спрощень	Зміст	Вид дозволу
1. Загальний рівень	Митний контроль та митне оформлення на загальних підставах	-
2. Спрощення для суб'єктів без наявності сертифіката УЕО	1. Уповноважений вантажовідправник. 2. Уповноважений вантажоодержувач. 3. Випуск товарів, транспортних засобів комерційного призначення відповідно до заявленого митного режиму за попередньою митною декларацією, яка містить всю необхідну для цього інформацію, після пропуску цих товарів, транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України та без пред'явлення їх органу доходів і зборів, яким оформлена така попередня митна декларація. 4. Централізоване митне оформлення 5. Самостійне накладання та зняття пломб на «Митний склад» та «Склад тимчасового зберігання».	Дозвіл митниці на спрощення, за умови відповідності критеріям
3. Спрощення для УЕО	1. Процедура спрощеного декларування. 2. Самостійне накладання та зняття пломб на «Митний склад» та «Склад тимчасового зберігання». 3. Процедура випуску товарів за місцезнаходженням. 4. Загальна фінансова гарантія чи звільнення від гарантії. 5. Централізоване митне оформлення.	Сертифікат УЕО

Джерело: розроблено авторами.

Запропонована нами система надання спрощень вітчизняним суб'єктам ЗЕД дозволяє впорядкувати та збалансувати інтереси держави та бізнесу щодо забезпечення безпеки й спрощення митних процедур для підприємств з відповідним рівнем довіри. Такий підхід відповідає сучасній європейський практиці надання спрощень економічним операторам та вітчизняним реаліям здійснення ЗЕД (табл. 4).

Таблиця 4 – Онтологічний зміст запропонованих спрощень

Вид спрощення	Зміст спрощення	Переваги	
		Спеціальні	Загальні
Процедура спрощеного декларування	подання спрощеної митної декларації, яка містить зменшений обсяг відомостей, достатніх для ідентифікації товарів	зменшений обсяг відомостей для здійснення митного оформлення	– виконання митних формальностей щодо товарів, транспортних засобів комерційного призначення в першочерговому порядку; – зниження ступеня ризику АСМО для визначення переліку митних формальностей під час здійснення митного оформлення; – використання спеціально визначеної смуги руху в пункті пропуску через державний кордон України для переміщення автомобільних транспортних засобів комерційного призначення; – оптимізація транспортної логістики і скорочення фінансових витрат учасників ЗЕД; – скорочення часу здійснення митних операцій
Загальна фінансова гарантія чи звільнення від гарантії	зменшення розміру загальної фінансової гарантії стосовно її базової суми з врахуванням досвіду здійснення митних формальностей	зменшення суми загальної фінансової гарантії (50 %, 70 %)	
Процедура випуску товарів за місцезнаходженням	передбачається можливість випуску товарів за місцезнаходженням товарів на території та об'єктах (будівлі, споруди, відкриті чи закриті майданчики тощо) суб'єкта ЗЕД без завезення вантажів на митні пости. Митні формальності виконуються із застосуванням АСМО та принципу мовчазної згоди	– митне оформлення товарів, транспортних засобів комерційного призначення на території суб'єкта ЗЕД; – відсутність необхідності пред'явлення товарів посадовим особами під час митного оформлення	
Самостійне накладання та зняття пломб на «Митний склад», та «Склад тимчасового зберігання»	передбачається можливість зняття та накладання пломб власником «Митного складу» та «Складу тимчасового зберігання» без присутності посадової особи митного органу	– прискорення логістичних операцій (зникає необхідність щоденно отримувати дозвіл на відкриття складу для проведення навантажування/ розвантажування, формування товарних партій, маркування, пакування)	
Централізоване митне оформлення	передбачається можливість особі (декларанту) за своїм місцезнаходженням подати органу доходів і зборів митну декларацію на товари, пред'явлені в інший орган доходів і зборів.	здійснення митного декларування товарів без прив'язки суб'єктів ЗЕД до митних постів і місця знаходження товару	

Продовження таблиці 4

Вид спрощення	Зміст спрощення	Переваги	
		Спеціальні	Загальні
	Завдяки технології централізованого митного оформлення з'являється можливість декларування товарів не за місцем їх знаходження, а за місцезнаходженням особи, уповноваженої на використання товарів відповідно до обраного митного режиму. Шляхом застосування комп'ютеризованих систем декларант може провести повне декларування товарів, при цьому здійснюється декларування не тільки в митних, але і в інших органах, таких як служби ветеринарного, фітосанітарного та інших видів контролю		

Запропонований авторами перелік спрощень відповідає європейській практиці митного регулювання щодо підтримання належного балансу між митним контролем та спрощенням процедур законної торгівлі, проте йде всупереч нормам існуючих законопроектів. Запропоновані спрощення зможуть дійсно «компенсувати» суб'єктам ЗЕД витрати на отримання статусу УЕО (відповідність критеріям надання статусу УЕО), оскільки передбачають реальні спрощення шляхом мінімального втручання посадових осіб митниць ДФС у процес здійснення зовнішньоекономічних операцій. Вцілому, реалізація запропонованого механізму дозволить збалансувати інтереси держави та бізнесу щодо забезпечення безпеки та спрощення процедур в сфері ЗЕД.

Список використаних джерел

1. Проект Закону про внесення змін до Митного кодексу України щодо уповноваженого економічного оператора та спрощень митних формальностей : КМУ, реєстраційний № 4777 від 03.06.2016. URL : http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=59320 (дата звернення: 03.05.2018).

2. Митний кодекс України: прийн. Верховною Радою України 13.03.2012 № 4495-VI (у ред. від 23.10.2013). URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4495-17/paran151#n151 (дата звернення: 03.05.2018)

3. Про затвердження Порядку здійснення аналізу та оцінки ризиків, розроблення і реалізації заходів з управління ризиками для визначення форм та обсягів митного контролю: Наказ Міністерства фінансів України від 31.07.2015 № 684. URL: http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z1021-15 (дата звернення: 03.05.2018).

СЕКЦІЯ 4. АНАЛІЗ РИЗИКІВ В СИСТЕМІ МИТНОГО КОНТРОЛЮ

ФРАДИНСЬКИЙ О.А.
кандидат економічних наук, доцент, старший науковий співробітник,
Університет державної фіскальної служби України

ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД ЗДІЙСНЕННЯ МИТНИХ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ ПРИ ОТРИМАННІ ПОШТОВОГО ВІДПРАВЛЕННЯ (НА ПРИКЛАДІ ЕСТОНСЬКОЇ РЕСПУБЛІКИ)

При отриманні поштового відправлення із країн, що не входять до складу Європейського Союзу, громадянину необхідно звернутися до поштового відділення, зазначеного у повідомленні, де, після проведеної ідентифікації особи, він повинен отримати дві роздрукованих митних декларації. У митних деклараціях він повинен:

– перевірити відповідність поштового відправлення задекларованим даним;

– переконатися, що у графі 9 митної декларації зазначені усі вихідні дані про нього (прізвище, адреса, номер посвідчення особи, його особистий реєстраційний код) та при необхідності додати відсутні дані;

– поставити свій підпис у графі 54 обох екземплярів митної декларації;

– оплатити надавачу поштових послуг зазначені у графі J митної декларації імпортні збори та вартість послуг, пов'язаних із формуванням та заповненням митної декларації. Отримувач може самостійно сформувати і заповнити митну декларацію та передати її у найближчу митну установу, яка здійснює акцептування такої декларації, після чого відправлення можна забрати з поштового відділення.

Декларуванню підлягають будь-які поштові відправлення, цінність яких перевищує 22 євро або ж маса є більшою за 1000 кілограм. Фізична особа може задекларувати поштове відправлення пасажирською декларацією за умови, що вартість такого відправлення знаходиться в діапазоні між 22 та 1000 євро, або ж його маса менше 1000 кг. Якщо для отримання поштового відправлення необхідні ліцензія, сертифікат, митний дозвіл, або ж необхідно виконати будь-яку іншу формальність – декларування здійснюється незалежно від ваги та вартості відправлення.

В поштових відправленнях забороняється пересилати:

– зброю, боєприпаси, газові пістолети, вибухові, легкозаймисті і небезпечні речовини;

– спеціальні засоби, передбачені для потреб поліції та спеціальних служб, балони із сльозогінним та нервово-паралітичним газом;

– кислоти, отруйні, радіоактивні, біологічно-інфекційні, наркотичні та психотропні речовини;

– швидкопсуючі харчові продукти, живі тварини, птахи, риби і комахи;

– отруйні рослини (в т.ч. рослини і насіння неєвропейського походження) – хеномелес, кизильник, глід, айва, мушмула японська, яблуня, піраканта, груша, картопля (насіннєву та для споживання), ґрунт, розсаду хризантем і гвоздики;

– видання, матеріали і предмети непристойного чи аморального змісту;

– предмети, які за своїми властивостями або упаковці можуть створити небезпеку для отримувачів або ж працівників пошти, забруднити чи зіпсувати інші поштові відправлення;

– перебуваючу в обігу на території держави національну валюту чи чи іноземну валюти.

Лише в поштових відправленнях із заявленою цінністю можна пересилати дефектні грошові знаки на адресу банку; гроші; монети і кредитні картки. Заборонено поштою пересилати із третіх країн м'ясо і молоко та виготовлені із них вироби (за виключенням дитячого та лікувального харчування, за умови, що упаковка не відкрита). Фізичній особі дозволено пересилати м’ясо, молоко і виготовлені із них продукти для особистого споживання із країн ЄС, Норвегії, Андорри і Сан-Марино, а також по 5 кілограм з Фарерських островів, Ісландії, Ліхтенштейна, Швейцарії і Гренландії. Фізичній особі дозволено пересилати до 1 кілограма продуктів тваринного походження – яєць, риби та виробів із них, меду, а також продуктів нетваринного походження – цукерків, шоколаду, солодощів.

Поштове відправлення, вартість якого перевищує 22 євро або ж 45 євро (якщо воно нерегулярне, неторгового характеру, надіслано однією фізичною особою іншій фізичній особі безкоштовно, містить лише товари, передбачені для особистого використання отримувачем товару або членами його сім’ї), оподатковується імпортними платежами – імпортним митним збором, акцизом, податком з обороту. Якщо вартість поштового відправлення знаходиться в межах від 45 до 700 євро, надіслане однією фізичною особою іншій фізичній особі безкоштовно, а також містить товари, передбачені для особистого використання отримувачем або членами його сім’ї, то можна обрати умови оподаткування митними платежами:

– за ставкою митних зборів згідно єдиного митного тарифу на кожний товар окремо;

– за єдиною ставкою митних зборів у 2,5% для усіх товарів, що містяться у поштовому відправленні.

Якщо вартість оподатковуваного відправлення перевищує 700 євро, товар надходить в країну з торгівельною метою, або ж мова йде про тютюнові вироби – застосування єдиної ставки митних зборів у 2,5% неможливе і утримання обов'язкових платежів здійснюється на основі єдиного митного тарифу на кожний товар окремо. В поштовому відправленні, яке надіслане фізичною особою фізичній і в якому можна виокремити вартість окремих товарів, звільняються від оподаткування товари, сукупна вартість яких не досягає 45 євро.

В поштовому відправленні від фізичної особи до фізичної особи дозволяється безмитно висилати наступну кількість товару:

– тютюнові вироби – 50 сигарет, або 25 сигарил, або 10 сигар, або 50 грам тютюну для паління, або 50 грам жувального тютюну;

– алкоголь – 1 літр, незалежно від вмісту етанолу, або 2 літри вина;

– парфумерія – 50 грам парфумів, або 250 грам туалетної води;

– безалкогольні напої – 500 грам кави, або 200 грам кавового екстракту чи есенції і 100 грам чаю або 40 грам екстракту чаю чи есенції.

При відправці поштового відправлення за межі Європейського Союзу, відправник повинен оформити митну декларацію у випадку, якщо вартість відправлення перевищує 1000 євро або вага є більшою за 1000 кілограм та надати два екземпляри митної декларації одночасно із посилкою поштовій установі.

Якщо для отримання поштового відправлення необхідні дозвіл на експорт, ліцензія, сертифікат, митний дозвіл, на товари встановлено експортні мита, або ж необхідно виконати будь-яку іншу формальність – декларування здійснюється незалежно від ваги та вартості відправлення. В такому випадку фізична особа може надати пасажирську декларацію замість митної.

Список використаних джерел

1. Офіційний сайт Податково-митного департаменту Естонської Республіки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.emta.ee/ru.

РАЗУМЕЙ М.М.
кандидат наук з державного управління,
Дніпропетровська митниця ДФС

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ РЕГІОНАЛЬНОГО РИЗИК-МЕНЕДЖМЕНТУ У СФЕРІ МИТНОГО КОНТРОЛЮ

Митні адміністрації країн світу, в тому числі України, вже давно використовують метод управління ризиками при здійсненні митного контролю. На сьогоднішній день міжнародна практика у сфері митної справи має значний науковий доробок і широку методичну базу щодо формування національних систем управління ризиками. Тому вважаємо, що вітчизняним фахівцям доцільно було б зосередитись на дослідженні окремих напрямів удосконалення системи управління митними ризиками в Україні, зокрема на впровадженні регіонального ризик-менеджменту.

Під регіональним ризик-менеджментом розуміється робота органів митного контролю з аналізу ризиків, виявлення та оцінки ризиків, розроблення та практичної реалізації заходів, спрямованих на мінімізацію ризиків, оцінки ефективності та контролю застосування цих заходів на основі застосування регіональних профілів ризику з урахуванням специфіки зовнішньоекономічної діяльності регіону – зони діяльності органу митного контролю [1, с. 10]. Сам підхід щодо регіонального профілювання митних ризиків не є новим у світі, зокрема він ефективно використовується у США, Польщі та інших країнах-членах ЄС. У митній системі України впровадження регіонального ризик-менеджменту було обумовлено проблемами, що виникали під час централізованої розробки профілів ризику, адже очевидними є переваги щодо гнучкості застосування системи управління ризиками на місцях. Очікувалось, що залучення митниць до процесу профілювання митних ризиків сприятиме кращому розумінню природи ризик-менеджменту на регіональному рівні. Також передбачалось, що це підвищить оперативність й повноту інформаційного наповнення АСАУР та посилить зацікавленість митниць у результатах застосування розроблених ними ж алгоритмів автоматизованого аналізу за митними деклараціями у рамках регіонального профілювання митних ризиків.

Суттєві організаційно-правові зрушення у митній системі України щодо розвитку регіонального ризик-менеджменту пов’язані зі створенням у структурі управлінь (відділів) організації митного контролю митниць підрозділів моніторингу ризикових операцій та затвердження наказом Державної фіскальної служби України (далі – ДФС) Порядку роботи з модулем

«Конструктор профілів ризику АСМО «Інспектор» на початку 2016 року. Хоча слід зазначити, що й до того митниці мали функціонал для регіонального профілювання ризиків за напрямом контролю правильності класифікації товарів шляхом наповнення відповідного регіонального профілю як електронного рамкового профілю ризику на місцях.

Згодом підрозділи моніторингу ризикових операцій увійшли до організаційної структури управлінь (відділів) протидії митним правопорушенням митниць. Проте, досвід їх функціонування у якості несамостійних підрозділів свідчив про необхідність створення дієвої управлінської вертикалі від ДФС до митниці. Тому цілком логічним стало створення у структурі центрального апарату ДФС Департаменту таргетингу та управління митними ризиками, а в структурах митниць – самостійних структурних підрозділів з управління ризиками, робота яких координується новоствореним профільним департаментом.

Концептуальним документом щодо розвитку системи управління митними ризиками в Україні, зокрема регіонального ризик-менеджменту, стала Стратегія розвитку системи управління ризиками у сфері митного контролю на період до 2022 року (далі – Стратегія), схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 27.12.2017 № 978-р [2]. Це фактично перший нормативно-правовий акт, який прийнято на такому високому державно-управлінському рівні і який визначає шляхи розвитку та удосконалення діючої в Україні системи управління митними ризиками та передбачає побудову сучасної, гнучкої, багатофункціональної системи управління митними ризиками, яка наповнюватиметься як на центральному, так і на регіональному рівні. Даним розпорядженням Кабміну також затверджено план заходів з реалізації Стратегії, деталізований, у свою чергу, у наказі ДФС від 28.02.2018 № 110 [3].

Одними з основних напрямів реалізації Стратегії є утворення у структурі митниць самостійних підрозділів з питань управління ризиками, штатна чисельність яких має бути не менш як п’ять посадових осіб для митниць штатною чисельністю до 500 осіб та не менш як 11 посадових осіб для митниць штатною чисельністю 500 осіб та більше, а також посилення ролі митниць у процесах управління ризиками, у тому числі шляхом регіонального профілювання ризиків.

Важливо, що План заходів з реалізації Стратегії містить цілком конкретні заходи, індикатори виконання, строки та відповідальних виконавців. Варто також підкреслити, що саме питанням розвитку системи управління митними ризиками на регіональному рівні у цьому документі присвячено окрему увагу. Зокрема, безпосередня компетенція митниць у регіонах чітко формалізована

щодо забезпечення виконання таких заходів, як: визначення повноважень підрозділів з питань управління митними ризиками у митницях; проведення конкурсного відбору для доукомплектування підрозділів з питань управління митними ризиками; здійснення регіонального профілювання ризиків митницями; застосування додаткових механізмів верифікації результатів митного контролю.

Так, розпорядчими документами ДФС було визначено функціональні повноваження підрозділів з питань управління митними ризиками у митницях, які доповнені новою функцією – проведення аналізу та оцінки митних ризиків, у тому числі шляхом таргетингу. Поняття таргетингу у сфері митної справи України було закріплено на нормативно-правовому рівні ще у 2015 році [4], але в положення про підрозділи з управління ризиками митниць в якості основної функції воно увійшло нещодавно. Отже, однією з процедур нововведеної функції є збір, обробка та аналіз інформації із використанням доступних джерел інформації (інформаційних систем ДФС, відкритих джерел інформації тощо) з метою управління митними ризиками, у тому числі таргетингу (націлювання).

Ще одним завданням підрозділів з управління ризиками митниць в рамках цієї функції є здійснення он-лайн-моніторингу за дотриманням суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності і громадянами установленого законодавством порядку переміщення товарів, транспортних засобів через митний кордон України в автомобільних пунктах пропуску через митний кордон України, а також в інших місцях проведення митних процедур, за правильністю застосування вимог законодавства у сфері державної митної справи, у тому числі із застосуванням систем відеоспостереження (далі – СВС).

На наш погляд, саме відеофіксація процесу виконання окремих митних формальностей має стати найбільш дієвим додатковим механізмом верифікації результатів митного контролю. Проте, для забезпечення повноцінного функціонування СВС у всіх місцях здійснення митних формальностей існує потреба у нормативно-правовому врегулюванні даного питання. Справа у тому, що на сьогоднішній день право власності на СВС належить, як правило, приватним користувачам територій зон митного контролю, за виключенням пунктів пропуску на державному кордоні. Тому забезпечення віддаленого відеодоступу в режимі реального часу до ДФС та відповідної митниці, створення архівів відеозображень, технічні вимоги до СВС та програмного забезпечення, а також низка інших суміжних питань щодо експлуатації СВС мають бути чітко регламентовані на законодавчому рівні.

Так, наказ Міністерства фінансів України щодо інформаційно-телекомунікаційних систем відеоконтролю ДФС визначає об'єктами контролю

СВС тільки ті місця, де здійснюється митний контроль та митне оформления товарів, транспортних засобів комерційного призначення, які перетинають митний кордон України [5]. При цьому наказ Державної митної служби України від 01.10.2010 № 1131 «Про затвердження Єдиного порядку функціонування системи відеоспостереження на територіях вантажних митних комплексів, автопортів, автотерміналів» втратив чинність. Загальні технічні вимоги до СВС та систем зчитування номерних знаків, а також вимоги до каналів зв'язку для виведення інформації за результатами відеоспостереження та автоматичного зчитування реєстраційних номерних знаків до Моніторингового центру були визначені Державною митною службою України, але у зв'язку зі змінами в законодавстві України з питань державної митної справи відкликані листом Держмитслужби ще у 2012 році [6].

Отже, для ефективного виконання підрозділами з управління ризиками митниць завдання щодо здійснення он-лайн-моніторингу із застосуванням СВС необхідно, зокрема, законодавчо зобов'язати користувачів територій постійних зон митного контролю забезпечувати функціонування СВС і передачу в режимі реального часу відеосигналу до Департаменту таргетингу та управління митними ризиками, а також до підрозділу з управління ризиками митниці, у зоні діяльності якої знаходиться відповідна зона митного контролю.

Зупиняючись на положенні Плану заходів з реалізації Стратегії щодо здійснення регіонального профілювання ризиків митницями, вважаємо, що у контексті самої сутності регіонального ризик-менеджменту основний акцент має бути зроблено на аналізі специфіки зовнішньоекономічної діяльності регіону – зони діяльності конкретної митниці ДФС.

Наприклад, розглядаючи специфіку митних оформлень Дніпропетровської митниці ДФС, слід зазначити, що на території Дніпропетровської області функціонує низка підприємств, які історично спеціалізуються на виробництві товарів ракетно-космічного комплексу, машинобудування та хімічної промисловості. Тому у Дніпропетровській митниці ДФС систематично здійснюється митне оформлення товарів, що містять ознаки таких, які підлягають державному експортному контролю. Крім того, Дніпропетровський регіон розташований у безпосередній близькості до областей України, на території яких здійснюють терористичну діяльність незаконні збройні формування. Отже логічно, що регіональне профілювання митних ризиків саме в цій митниці має спрямованість на посилення контролю щодо товарів військового призначення та товарів подвійного використання.

Таким чином, повноцінне запровадження таргетингу в практичну діяльність митниць, належне матеріально-технічне забезпечення, функціонування СВС, ефективне здійснення регіонального профілювання

митних ризиків та розширення штатної чисельності підрозділів з управління ризиками окреслить реальні перспективи для функціонування на базі митниць регіональних таргетинг-центрів – уповноважених підрозділів або робочих груп органів ДФС, основним завданням яких є здійснення таргетингу [4]. Поширення практики створення та ефективної діяльності таких таргетинг-центрів у регіонах України є однією з найбільш амбітних перспектив розвитку регіонального ризик-менеджменту. Хоча слід зазначити, що вже на початку 2018 року створено 2 підрозділи портового контролю, які фактично діють у якості таргетинг-центрів на базі Одеської митниці ДФС та Київської митниці ДФС (міжнародний пункт пропуску «Бориспіль-аеропорт»). Дані підрозділи портового контролю створено у рамках Програми з контролю за контейнерами ООН та Всесвітньої митної організації з можливістю використання інформаційної Системи таргетингу по вантажах (WCO CTS), що акумулює попередню інформацію про товари та транспортні засоби від морських агентів. Підрозділи працюють на упередження незаконного переміщення товарів у контейнерах, і вже було зафіксовано перші позитивні результати їх роботи.

Цілком очевидно, що для слідування зазначеним векторам роботи з питань управління ризиками митна система України потребує належного рівня професійної підготовки та постійного підвищення кваліфікації посадових осіб митниць, у першу чергу – фахівців підрозділів з управління ризиками. Тому Планом заходів з реалізації Стратегії також передбачено проведення тренінгів, семінарів та інших навчальних заходів з питань управління митними ризиками.

Отже, забезпечення якісного та своєчасного виконання відповідних положень Плану заходів з реалізації Стратегії, а також інших вищезазначених завдань, відкривають широкі перспективи для розвитку регіонального ризик-менеджменту у сфері митного контролю України.

Список використаних джерел

1. Разумей М. М. Механізми державного управління зовнішньоторговельною безпекою України: автореф. дис. ... канд. наук з держ. упр.: 25.00.02. Дніпро, 2017. 23 с.

2. Про розвиток системи управління ризиками у сфері митного контролю на період до 2022 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 27.12.2017 № 978-р. URL: http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/978-2017-%D1%80 (дата звернення: 16.05.2018).

3. Про виконання плану заходів з реалізації Стратегії розвитку системи управління ризиками у сфері митного контролю на період до 2022 року: наказ Державної фіскальної служби України від 28.02.2018 № 110.

4. Про затвердження Порядку здійснення аналізу та оцінки ризиків, розроблення і реалізації заходів з управління ризиками для визначення форм та обсягів митного контролю: наказ Міністерства фінансів України від 31.07.2015 № 684. URL: http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z1021-15 (дата звернення: 16.05.2018).

5. Про затвердження Положення про інформаційно-телекомунікаційну систему відеоконтролю Державної фіскальної служби України: наказ Міністерства фінансів України від 10.02.2016 № 43. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0302-16 (дата звернення: 16.05.2018).

6. Про відкликання деяких листів Держмитслужби України: лист Державної митної служби України від 12.10.2012 № 11.1/1.2-12.1/11482-ЕП. URL: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/MK120746.html (дата звернення: 16.05.2018).

КОМАРОВ О.В.
кандидат наук з державного управління,
Департамент з митних технологій ПАТ КБ «ПРИВАТБАНК»

СИСТЕМА УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ У КОНТЕКСТІ СПРОЩЕННЯ МИТНИХ ПРОЦЕДУР ТА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МИТНОЇ БЕЗПЕКИ

Звернення до вітчизняної та зарубіжної практики митного адміністрування свідчить, що одним із фундаментальних механізмів впливу держави на зовнішньоекономічну діяльність і міжнародну торгівлю є митне регулювання. Відповідно до цього, державна митна політика має бути гнучкою та реактивною відносно динамічних змін у сфері зовнішньоекономічної діяльності та міжнародної торгівлі задля забезпечення національних митних інтересів та гарантування митної безпеки держави.

Це вкрай важливо, оскільки транскордонна організована злочинність визнається особливо небезпечним явищем у всьому цивілізованому світі, що має міжнародний характер та не обмежується кордонами окремої держави. Вона об’єднує вкрай широкий спектр як економічних, так і безпекових проявів, як-то ухилення від оподаткування, відмивання «брудних» коштів, а також фінансування тероризму, торгівля наркотиками та зброєю, незаконне переміщення інших заборонених товарів тощо.

При цьому, водночас із динамічним розвитком технологій митного контролю, ускладнюються і схеми вчинення митних правопорушень як, утім, і навпаки, оскільки ці процеси є взаємопов’язаними. Тому постає необхідність в

удосконаленні механізмів, інструментів і методів протидії відповідним правопорушенням і зловживанням, зокрема за рахунок підвищення ефективності та забезпечення вибірковості митного контролю, заснованого на застосуванні системи управління ризиками.

Так, митний контроль, заснований на застосуванні системи управління ризиками, може бути реалізований неавтоматизованим, автоматизованим і комбінованим способами. Водночас при розробці заходів з управління ризиками перевага віддається саме останнім двом. Такий підхід, що спирається на кращий світовий досвід, не є вітчизняним ноу-хау. Насамперед у його основу покладено загальноприйнятий у міжнародній практиці targeting-орієнтований підхід управління ризиками при митному контролі.

Враховуючи зазначене, а також з огляду на відсутність законодавчого визначення системи управління ризиками при митному контролі, останню пропонуємо розглядати як організаційно-правову єдність інструментів і методів управління ризиками способами автоматизованого, неавтоматизованого та комбінованого контролю, що базується на принципі вибірковості і достатності його форм та обсягів для забезпечення додержання вимог законодавства з питань державної митної справи.

Контроль із застосуванням системи управління ризиками на практиці реалізуються за допомогою автоматизованої системи аналізу та управління ризиками (АСАУР), інтегрованої до АСМО «Інспектор». Водночас, коли ми говоримо про відповідні автоматизовані системи, то маємо чітко розуміти, що вони спроможні аналізувати наявну в електронному вигляді інформацію за заданими наперед алгоритмами. Тож АСАУР – це не штучний інтелект, а лише один із механізмів прийняття рішень при митному контролі.

За результатами автоматизованого аналізу та оцінки система сигналізує про можливі ризики. Так, АСАУР забезпечує автоматизоване зіставлення даних по конкретному переміщенню на предмет їх співпадіння з закладеними в АСАУР алгоритмами перевірки, зокрема електронними профілями ризику. Профіль ризику вважається одним із інструментів управління ризиками, в якому описуються індикатори ризику й алгоритм автоматизованого відбору, а також відповідні заходи з виявлення і мінімізації ризику.

Так, в АСАУР діє понад 100 алгоритмів оцінки ризиків (електронних профілів ризику), близько 400 підалгоритмів та понад 80 тис. комбінацій індикаторів ризику. Зокрема, автоматизована система аналізу та управління ризиками щомісячно забезпечує автоматизовану оцінку ризиків за близько 200 тис. митних декларацій, а також біля 300 тис. комерційних переміщень та понад 1,2 млн. пасажирських переміщень. При цьому відповідні алгоритми систематично переглядаються та актуалізуються.

Слід також зазначити, що використання АСАУР забезпечує дотримання балансу між спрощенням і прискоренням митних формальностей з однієї сторони та забезпеченням належного контрою за дотриманням вимог митного законодавства – з іншої. Так, частка митних декларацій, по яких митний огляд проводився за ініціативи посадової особи митниці без генерування АСАУР митних формальностей щодо необхідності проведення митного огляду, за 2017 роком у середньому по системі не перевищує 1,4 % [2].

Цей показник не перевищує порогового значення, встановленого на 2017 рік на рівні 3,5 % від кількості поданих до оформлення митних декларацій в митних режимах імпорту, експорту і транзиту. Перевищення цього значення може свідчити про низьку якість роботи системи АСАУР або про зловживання зі сторони працівників митниці, оскільки цінністю ефективно функціонуючої системи ризиків є не лише виявлення порушень законодавства, а й також зменшення адміністративного навантаження на бізнес.

Водночас про ефективне функціонування автоматичної системи ризиків при здійсненні митних процедур свідчить також частка митних декларацій, по яких за результатами виконання митницями згенерованих автоматизованою системою аналізу та управління ризиками митних формальностей, було фактично виявлено розбіжності. Цей показник повинен складати у 2017 році не менш, ніж 4%. Менше значення показника буде означати, що автоматична система ризиків працює не ефективно [4].

Так, частка митних декларацій, по яких за результатами виконання митних формальностей, згенерованих АСАУР, було фактично виявлено розбіжності у 2017 році становить 2,5% [3]. Таким чином, цей показник на 1,5% нижче відповідного значення KPI, встановленого на 2017 рік на рівні не нижчому 4%. Утім цей показник, з огляду на певні особливості та специфічність розрахунку, за змістом і наповненням відображає лише невелику частину роботи митниць за відповідним митним напрямом [3].

Водночас, якщо АСАУР спрямована на забезпечення вибірковості митного контролю та обмеження його мінімумом необхідних митних формальностей, то одним із головних показників її застосування є селективність. Селективність АСАУР у загальному вигляді є характеристикою її вибіркової здатності, вираженою через відповідні кількісні показники, зокрема як частка відібраних системою митних оформлень для проведення посиленого контролю від загальної кількості митних оформлень (рис. 1).

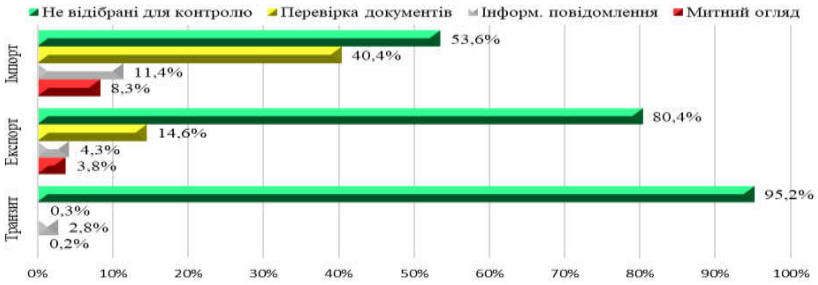


Рисунок 1 – Селективність АСАУР за 2017 рік у розрізі митних режимів

Джерело: складено за даними [2]

Наведені вище дані щодо селективності АСАУР вказують на значну неоднорідність відповідних показників в залежності від митного режиму. Так, аналіз наведених показників селективності АСАУР в розрізі митних режимів свідчить, що найбільшою є частка відібраних системою митних оформлень, зокрема для проведення митного огляду та додаткової перевірки документів, саме за режимом імпорту. Можливі причини такої диспропорції та неоднорідності було розглянуто у попередніх дослідженнях [5].

Таким чином, прагнучи досягнути виваженого балансу між достатнім для забезпечення додержання вимог законодавства з питань державної митної справи контролем і безпекою та одночасним спрощенням і пришвидшенням митних процедур, сучасна митниця стикається з необхідністю одночасно управляти двома типами стратегічних ризиків, зокрема потенційною нездатністю спростити умови зовнішньоекономічної діяльності та потенційною неспроможністю забезпечити режим законності при цьому.

Разом з тим, слід визнати, що значні переваги від спрощення умов міжнародної торгівлі можуть бути досягнуті без зменшення ефективності митного контролю. Відповідно до цього, поряд зі спрощенням митних процедур, необхідно забезпечити належний рівень безпеки. Гостро усвідомлюючи таку необхідність, було прийнято рамкові стандарти безпеки і спрощення глобальної торгівлі, які вперше комплексно і системно визначили базові елементи безпеки міжнародного торговельного ланцюга як-то УЕО.

Концепція УЕО є сучасною міжнародною моделлю, яка активно підтримується і просувається СОТ та ВМО. Вона спрямована на зміцнення взаємної довіри та прозорості митних формальностей і процедур контролю, а також зменшення торговельних обмежень і обтяжень. Її вже впровадили або активно впроваджують переважна більшість митних адміністрацій по всьому світу. Отже, якщо Україна не бажає залишатися на узбіччі світових процесів, то має чим швидше забезпечити відповідність цим вимогам.

Утім практична реалізація цього сучасного і прогресивного інституту вимагає не лише належного правового регулювання, об’єктивних, прозорих і

недискримінаційних процедур, а й наявності ефективної системи контролю на всіх ланках безпекового ланцюга поставок товарів. Таким чином, невід'ємними елементами відповідної системи мають бути дієві механізми забезпечення вибірковості митного контролю, засновані насамперед на застосуванні сучасної системи аналізу та управління ризиками.

Слід також зазначити, що в митному контексті ризик зазвичай визначається як потенційна ймовірність невідповідності митному законодавству. Утім, у контексті УЕО доцільніше використовувати більш широкий підхід, визначаючи це поняття як ймовірність того, що дія чи подія негативно вплинуть на здатність організації відповідати вимогам та критеріям УЕО. При цьому слід враховувати вірогідність того, що подія відбудеться, а також її вплив, щоб оцінити важливість відповідного ризику [6, с. 85-86].

Таким чином, УЕО має зосереджуватися на процесах управління ризиками, внутрішньому контролі та аудиті, а також комплексі заходів, спрямованих на мінімізацію ризиків. Це має включати систематичний аудит відповідних процесів, контроль та заходи щодо зменшення або пом'якшення ризиків, пов'язаних із міжнародним рухом вантажів. Організація, яка не впровадила надійної та ефективної системи управління ризиками, апріорі є ризиковою, а отже не може розраховувати на відповідні спрощення.

Отже, система управління ризиками приходить на зміну тотальному 100-відсотковому контролю та є тим дієвим механізмом, що спрямований на забезпечення інтересів усіх учасників митних правовідносин – як держави, так і бізнесу [1]. Враховуючи зазначене, подальша розбудова системи управління ризиками та її системоутворюючих компонентів виступає одним з найважливіших напрямів державного регулювання зовнішньоекономічної діяльності в Україні та головних стратегічних пріоритетів державної митної політики.

Список використаних джерел

1. Демченко С. С., Комаров О. В. Управління митними ризиками в наземних пунктах пропуску. *Вісник. Право знати все про податки* і *збори*. 2015. 40 (848). С. 37–39.

2. ДФС забезпечує здійснення націленого контролю ризикових зовнішньоекономічних операцій. URL: http://sfs.gov.ua/media-tsentr/novini/327096.html (дата звернення: 03.05.2018).

3. Звіт про досягнення Ключових показників ефективності Державної фіскальної служби України у січні-грудні 2017 року. URL:

http://sfs.gov.ua/diyalnist-/plani-ta-zviti-roboti-/291179.html (дата звернення: 03.05.2018).

4. Щодо реформи ДФС: лист Міністерства фінансів України від 27.09.2016 № 31-11000-07-10/27318.

5. Komarov O.V. Customs Control and Risk Management System on the Example of the Ukrainian Customs. *Customs Scientific Journal.* 2016. Vol. 6, № 2. P. (en 85–96), (ru 191–203).

6. Authorised Economic Operator Guidelines, CCC-GEN (AEO subsection), TAXUD: Brussels, March 11, 2016.

ТУРЖАНСЬКИЙ В.А.
кандидат економічних наук, доцент,
Університет державної фіскальної служби України
ХОМА Д.М.
кандидат економічних наук, доцент,
ПВНЗ «Університет економіки і підприємництва»

СИСТЕМА УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ ВІДПОВІДНО ДО РАМКОВИХ СТАНДАРТІВ ВМО

З метою розвитку міжнародної торгівлі, необхідністю реагування на стурбованість країн світу з питань захисту ланцюга постачань товарів, недопущення терористичних загроз щодо руйнування економік різних країн світу та спрощення митних процедур, Всесвітньою митною організацією (далі – ВМО) розроблено Рамкові стандарти безпеки та спрощення міжнародної торгівлі (далі – Рамкові стандарти).

Головним ініціатором розробки та прийняття стандартів безпеки були США, аргументуючи це необхідністю зміни підходів до тероризму як нового виклику XXI ст. [1]. Будь-яка країна, в якій виникає дана проблема, повинна їй якось протистояти. Тому країни звернулися по допомогу в міжнародні організації з метою поліпшення наявних механізмів захисту від тероризму. Значних зусиль у цій сфері було досягнуто міжнародною морською організацією в Лондоні щодо захисту портів і суден, а також ВМО – щодо поліпшення контролю на кордонах і недопущення негативного впливу на міжнародну торгівлю.

Тому 24 червня 2005 р. під час роботи 105/106 сесії Ради ВМО представниками митних адміністрацій усіх на той час 166 держав-членів ВМО було схвалено Рамкові стандарти [4]. Зосереджуючи увагу на тому, що станом

на 10 січня 2007 р. вже 142 держави дали згоду щодо імплементації Рамкових стандартів на національному рівні, слід зазначити, що до цієї події жодна з розробок ВМО не отримувала такої підтримки з боку її членів. Завдяки цьому можна стверджувати, що Рамкові стандарти ВМО стали загальноприйнятим у світових митних відносинах інструментом, який створює належні умови для переходу на нові принципи безпечної торгівлі, завдяки розвитку нових форм співробітництва між митними адміністраціями та бізнесом [3]. Представники ВМО впевнені, що глобальна торгівля буде краще захищена від тероризму й інших міжнародних злочинів і стане більш чіткою та прозорою при новій системі стандартів безпеки.

Рамкові стандарти мають на меті: встановити стандарти, що забезпечують підвищення безпеки і полегшують функціонування міжнародного ланцюга постачань товарів на глобальному рівні з метою досягнення більшої визначеності і прогнозованості; забезпечити комплексне управління міжнародним ланцюгом руху товарів для усіх видів транспорту; зміцнити роль, функції і можливості митних служб у світлі загроз і можливостей XXI століття; зміцнити співпрацю між митними адміністраціями з метою розширення їх можливостей щодо виявлення партій товарів підвищеного ризику; зміцнити співпрацю між митними структурами і підприємницьким співтовариством; сприяти безперервному руху вантажів безпечним міжнародним ланцюгом постачань товарів.

Варто відмітити, що Рамкові стандарти складаються з чотирьох основних елементів. По-перше, вони передбачають гармонізацію вимог відносно попереднього електронного повідомлення про вантаж за експортних, імпортних та транзитних операцій. По-друге, усі країни беруть на себе зобов’язання послідовно підходити до питань управління ризиками з метою вирішення питань безпеки. По-третє, Рамкові стандарти вимагають за обґрунтованим запитом країни-отримувача вантажу від митної адміністрації країни-відправника здійснювати аналіз вантажу за допомогою системи управління ризиками та, за потреби, перевірки контейнерів і вантажів підвищеного ризику з використанням неінтрузивної апаратури (великоформатні рентген-апарати і детектори радіації). По-четверте, в Рамкових стандартах визначаються пільги, які митні служби надаватимуть компаніям, що дотримуються мінімальних стандартів безпеки міжнародного ланцюга постачань і використовують ефективні методи роботи.

Враховуючи виклики безпеці, Рамкові стандарти періодично оновлювалися і доповнювалися, всього дана резолюція ВМО мала 5 версій: 2005, 2007, 2010, 2012 та 2015 років. Остання версія Рамкових стандартів 2015 року у порівнянні з усіма попередніми має суттєву відмінність – до двох

існуючих «опор» додано «третю опору», сутність якої полягає у співробітництві митних адміністрацій та інших державних і міждержавних органів [2].

Стратегія «трьох опор» має багато переваг: ці опори передбачають наявність набору стандартів, скомпонованих таким чином, щоб гарантувати легке розуміння та оперативне застосування на міжнародному рівні. Крім того, Рамкові стандарти побудовані з урахуванням існуючих у ВМО заходів щодо забезпечення безпеки та полегшення торгівлі, а також програм, розроблених адміністраціями-членами.

У Рамкових стандартах зазначається, що митні адміністрації мають значні повноваження, зокрема, у сфері перевірки вантажу і товарів, що експортуються, імпортуються або ж переміщуються через територію країни транзитом, а також мають право не дозволити ввезення або вивезення. Митні адміністрації формують запити щодо імпортованих та експортованих товарів. За наявності відповідного законодавства вони можуть вимагати, щоб така інформація надавалась завчасно у електронному вигляді. Завдяки своїм унікальним повноваженням митні органи повинні відігравати важливу роль у процесі забезпечення безпеки та спрощення міжнародної торгівлі.

Відповідно до Стандарту 4 «Система управління ризиками» (Standard 4 – Risk-Management Systems) передбачено, що з метою виявлення потенційно небезпечних вантажів, митні адміністрації повинні створити та автоматизувати систему управління ризиками. Така система повинна включати механізм валідації оцінок загроз і рішень щодо відслідковування вантажів. Ефективний режим управління ризиками включає такий важливий компонент, як збір інформації, її обробку і поширення з метою забезпечення митного контролю і функціонування митних служб. Ця функція у поєднанні із Стандартними методами оцінки ризиків, що дозволяють отримувати відповідні індикатори ризику для проведення митними службами цільового відбору і перевірки вантажів й транспортних засобів, містяться в Глобальній інформаційно-розвідувальній стратегії ВМО (WCO Global Information and Intelligence Strategy).

Крім того, Рамковими стандартами визначено зміст категорії «вантаж (контейнер) підвищеного ризику» (Стандарт 5 «Вантаж або контейнер підвищеного ризику» (Standard 5 – High-Risk Cargo or Container)), під яким розуміються перевезення: за яким недостатньо інформації; за яким існує оперативна інформація про наявність підвищеного ризику; визнані перевезення підвищеного ризику за методикою бальної оцінки ризиків на основі елементів даних, що характеризують певну безпеку.

Стандартом 7 «Цільовий відбір і комунікація» Рамкових стандартів (Standard 7 – Targeting and Communication) встановлено, що митні адміністрації повинні передбачити можливість спільного цільового відбору і перевірки на основі стандартних наборів критеріїв цільового відбору із застосуванням сумісних механізмів комунікації і/або обміну інформацією. Ці елементи сприятимуть створенню в майбутньому системи взаємного визнання митного контролю. Реалізація цих завдань передбачає використання єдиних підходів щодо оцінювання та виявлення ризиків, розробки та застосування індикаторів ризику. Відповідно до цього, за основу необхідно брати наступні документи:

– Глобальна інформаційно-розвідувальна стратегія ВМО (WCO Global Information and Intelligence Strategy). В главі IV Глобальної інформаційно-розвідувальної стратегії ВМО містяться положення про стандартні методи оцінки ризиків, які є важливою частиною розвідувальної роботи і дозволяють отримати індикатори ризиків, необхідні співробітникам митниці для цільового відбору, перевірки вантажів і транспортних засобів;

– Документ ВМО «Стандартні методи оцінки ризиків» (WCO Standardized Risk Assessments document – SRAs). У цьому документі міститься п’ять груп індикаторів ризику для митних адміністрацій: «вид транспорту», «захист доходів», «наркотики і прекурсори», «безпека» та «інші заборони і обмеження», за якими наводяться стандартні критерії цільового відбору. Ці групи поділяються на декілька розділів, що містять індикатори ризиків, які постійно оновлюються;

– Документ ВМО «Загальний індикатор підвищеного ризику» (WCO General High-Risk Indicator document). У цьому документі містяться індикатори, які утворюють стандартні набори критеріїв цільового відбору, що дозволяють митним адміністраціям виявляти порушення митних правил в цілому. Документ містить наступні розділи: «Реквізити маніфесту перевізника»; «Виявлення країн підвищеного ризику»; «Товарні і транспортні чинники, які можуть свідчити про умови підвищеного ризику»; «Відомі товари підвищеного ризику, що використовується в цілях приховування»; «Перелік небезпечних вантажів, які потенційно можуть бути використані для здійснення терористичних актів» і «Чинники, які можуть відображати наявність підвищеного ризику такі, як контейнер, імпортер/експортер і перевізник». Ці набори індикаторів також регулярно оновлюються;

– Рекомендації ВМО щодо застосування індикаторів ризику для співробітників митних органів – «Чинники порушення прав інтелектуальної власності» (WCO Handbook for Customs Officers on Risk Indicators – Factors for Intellectual Property Infringement). Ці Рекомендації містять перелік фактів, що свідчать про наявність підвищеної небезпеки піратства і розповсюдження

контрафактної продукції. Ці 17 індикаторів ризику утворюють стандартний набір критеріїв цільового відбору, який повинен використовуватися співробітниками митних органів, безпосередньо працюючими з вантажами для визначення тих, які є найбільшою небезпечними з точки зору порушення прав інтелектуальної власності.

Таким чином, відповідно до Рамкових стандартів, ефективним вирішенням проблем забезпечення митної безпеки має стати створення системи, яка б включала не тільки методи державного контролю за безпекою, а й інструменти ідентифікації, моніторингу «критичних точок», оцінки ризиків та ефективності використання ресурсів за усім ланцюгом перевезень, який охоплює виробника, постачальника і кінцевого споживача продукції. Значну увагу приділено імплементації та розвитку системи управління митними ризиками шляхом координації діяльності зарубіжних митних адміністрацій щодо реагування на факти порушення митних правил. До пріоритетних завдань щодо вдосконалення застосування ризикоорієнтованих інструментів митного контролю відносять формування «оптимального» методу оцінки ризиків для забезпечення безпеки ланцюга перевезень з метою визначення і аналізу пріоритетних загроз та вразливих сторін.

Список використаних джерел

1. Бережнюк І. Г. Митне регулювання України: національні та міжнародні аспекти: монографія. Дніпропетровськ: Академія митної служби України, 2009. С. 414–430.

2. Комаров О. В. Механізми адміністрування митних ризиків в системі державного регулювання зовнішньоекономічної діяльності: дис. … канд. наук з держ. управ.: 25.00.02 / Університет митної справи та фінансів. Дніпро, 2017. 210 с.

3. Перепьолкін С. М. Міжнародне митне співробітництво: Рамкові стандарти Всесвітньої митної організації. *Митна справа.* 2007. № 1 (49). С. 6–8.

4. Рамочные стандарты безопасности и облегчения мировой торговли Всемирной таможенной организации. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/976_003 (дата звернення: 18.05.2018).

ТЮРІНА Н.М.
кандидат економічних наук, професор,
КАРВАЦКА Н.С.
кандидат економічних наук, доцент,
НАЗАРЧУК Т.В.
кандидат економічних наук, доцент,
Хмельницький національний університет

УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА В КОНТЕКСТІ ІНДИКАТОРІВ МИТНОГО КОНТРОЛЮ

У динамічному економічному ринковому середовищі, якому притаманна невизначеність, нечіткість і непевність щодо отримання очікуваного кінцевого результату, зростає рівень ризику, тобто небезпека невдачі, непередбачених втрат. Особливо це притаманне сфері зовнішньоекономічної діяльності, оскільки тут ризики наявні завдяки об'єктивним, притаманним світовій економіці категоріям конфліктності та невизначеності, відсутності повної інформації, неможливості точного прогнозу щодо багатьох параметрів економічних об'єктів та процесів.

У економічній літературі під ризиками ЗЕД переважно розуміють виникнення негативних факторів [2-5]: умови, можливі несприятливі події, що можуть викликати чи сприяти прояву причин нездійснення зовнішньоекономічної угоди підприємства, виникнення збитків, загрози втрат ресурсів, додаткових витрат, недоотримання прибутку суб'єктами ЗЕД; непередбачуваність зовнішньоекономічної операції, неповна інформація, помилки контрагента або через політичну, економічну ситуацію в країні, що бере участь в угоді.

Так, дійсно ризик завжди передбачає імовірнісний характер результату і при цьому в основному найчастіше розуміють ймовірність отримання саме несприятливого результату, тобто втрат. Однак, його можна описати і як ймовірність отримати результат, відмінний від очікуваного, у цьому сенсі стає можливим говорити як про ризик збитків, так і про ризик надприбутків. Відповідно до такої думки, під ризиком ЗЕД можна розуміти можливість позитивних та негативних відхилень від прогнозованого бажаного результату прийнятих рішень, пов'язаних з інтеграцією вітчизняного підприємства у світову економіку та здійсненням зовнішньоекономічних угод [6].

Зовнішньоекономічна діяльність, в першу чергу, пов'язана з саме переміщенням товарів і транспортних засобів через митний кордон країни. При

цьому товари та транспортні засоби підлягають обов'язковому митному контролю й митному оформленню відповідно до встановленого порядку, який мають знати і якого повинні дотримуватися учасники ЗЕД. Тобто, ризики ведення ЗЕД становлять комплекс взаємопов'язаних ризиків, що утворюються з контрактних ризиків, ризиків проведення міжнародних розрахунків, ризиків перевезень, ризиків митного оформлення та контролю.

Слід зазначити, що органи доходів і зборів, що формують та реалізують митну політику, категорію «ризик» розуміють у контексті наявності порушень митного законодавства, що спрямовані на ухилення від сплати митних платежів або незаконного переміщення товарів. І тут проявляється суб'єктивно-об'єктивна природа ризику, що породжується процесами як суб'єктивного характеру (в економіці діють реальні люди зі своїми досвідом, психологією, інтересами, смаками, схильністю чи несхильністю до ризику, зі своєю поведінкою тощо), так і такими, існування яких не залежить від волі та свідомості людей, результатом чого є порушення митних правил у наслідок умисних чи неумисних дій з боку учасників ЗЕД. Відповідно, важливою й необхідною складовою в організації ЗЕД є її ретельна підготовка та реалізація, яка можлива лише за умови кваліфікованого підходу усіх суб'єктів ЗЕД, які задіяні на усіх етапах переміщення товарів через митний кордон України.

Управління ризиком є процесом зменшення або уникнення збитків у разі створення або настання ризикових подій. Відповідно, програма управління ризиками у зовнішньоекономічній діяльності передбачає: ідентифікацію можливих зовнішньоекономічних ризиків та способи мінімізації економічних втрат, пов'язаних з ризиками (табл.1).

Таблиця 1 – Управління ризиками у зовнішньоекономічній діяльності

Джерела походження ризиків	Індикатори ризику, що беруться до уваги митними органами	Способи мінімізації економічних втрат
Контрактні ризики	Відсутність предмету угоди. Відсутність чіткого визначення товару, його кількісних і цінових показників. Взаємозалежність контрагентів угоди. Невідповідність фактурної ціни товару світовим цінам. Учасник контракту зареєстрований в офшорній зоні.	Попередня перевірка потенційного партнера, з яким планується укладати контракт. Необхідно обирати види характерів угод при укладенні контрактів тільки із законодавчо закріплених. Зазначення вартості самого виробу та вартості послуг по його установці. Зазначення ваги у кілограмах та традиційних для певного товару одиницях виміру (штуки, пара, комплект, набір тощо), визначення двох - трьох головуючих чинників якості. Доцільно окремо зазначити вартість товару та вартість пакування. Зазначення можливих варіантів розпорядження тарою.

Продовження таблиці 1

Джерела походження ризиків	Індикатори ризику, що беруться до уваги митними органами	Способи мінімізації економічних втрат
		Обумовлення у контракті обов'язкового надання акту торгово-промислової палати, як незалежного підтвердження виникнення непередбачених обставин та закладення контрагентами способів та методів можливого урегулювання проблем, що виникли.
Ризики валютних розрахунків	Форми та порядок розрахунків не відповідають чинному законодавству (наприклад, через третіх осіб). Проведення розрахунків через банк, зареєстрований в офшорній зоні. Розрахунки зустрічною поставкою товару.	Обачний вибір валюти платежу, форм та умов проведення оплати, внесення застережень щодо коливання курсу валюти платежів, порядок та умови фінансових санкцій за неналежне виконання умов контракту Бажано вказати вид ціни одиниці товару та механізм її застосування, зазначити у контракті кількість товару та вартість одиниці товару у традиційних одиницях виміру. Доцільно обрати один вид валюти для ціни та платежів або зафіксувати співвідношення валют на час виконання контракту, у разі зазначення у контракті двох видів валют, а також "закласти" до умов контракту можливість перегляду цінової політики контракту залежно від коливань основних світових валют.
Транспортні ризики	Нетрадиційний маршрут перевезень. Вид транспорту не відповідає властивостям товару. Розбіжності між вказаною вагою товару, його об’ємом та фактичною вагою.	Доцільно більш детально визначити всі концептуальні положення, введених у контракт умов поставки та визначити сторону контракту відповідальну за їх здійснення (вид транспорту та базисні умови поставки (відповідно до Міжнародних правил інтерпретації комерційних термінів чинної редакції), які визначають обов'язки контрагентів щодо поставки товару і встановлюють момент переходу ризиків від однієї сторони до іншої, а також конкретний строк поставки товару).
Ризики митного оформлення та контролю	Розбіжності у товаросупровідних документах. Застосування податкових пільг. Митне оформлення відбувається не за місцем акредитації суб’єкта ЗЕД. Порушення цілісності вантажного відділення транспортного засобу або митного забезпечення.	Якісна підготовка документів та виконання тарифного та нетарифного регулювання: отримання дозволу на здійснення ЗЕД; укладання договорів; отримання відповідних ліцензій тощо. Взаємодія суб’єктів ЗЕД у процесі підготовки митного оформлення та поетапне планування підготовки до митного оформлення. Поточний аналіз нормативно-правових актів, що регулюють діяльність суб’єктів ЗЕД

Джерело: складено авторами на основі [1;7]

Мінімізація збитку і зниження ризику - не ідентичні поняття. Друге означає або зменшення можливих збитків, або зниження ймовірності настання несприятливих подій. Для вибору найкращого методу зниження ризиків необхідно використовувати оцінку ймовірності появи ризикової події. В результаті політика учасника ЗЕД щодо потенційних ризиків може бути спрямована на: виключення ризиків, тобто відмови від здійснення будь-яких дій, пов'язаних з можливістю появи ризиків у ЗЕД; прийняття ризиків; зменшення ризиків (зниження рівня витрат від прийнятих ризиків); передачу ризиків партнеру або третій особі. Існують різні фінансові механізми управління, наприклад, страхування, які забезпечують компенсацію шкоди, ніяк не впливаючи ні на його розмір, ні на ймовірність настання.

Ретельно розроблена програма управління зовнішньоекономічними ризиками з урахуванням індикаторів митного контролю, кваліфікована її реалізація дасть можливість для вироблення ефективних заходів щодо усунення чи мінімізації ризиків у зовнішньоекономічних відносинах.

Список використаних джерел

1. Гуменюк А. Г. Система оцінки ризиків митного регулювання зовнішньоекономічної діяльності. *Вісник ОНУ імені І.І. Мечникова.* 2016. Т. 21, Вип 1. С. 185–189.

2. Григор'єва М. І., Кобржицький В. В. Удосконалення системи управління ризиками зовнішньоекономічної діяльності підприємств в Україні. *Інвестиції: практика та досвід. Економічна наука*. 2015. № 1. С. 25–29.

3. Дідківський М. І. Зовнішньоекономічна діяльність підприємства: навч. посіб. Київ: Знання, 2006. 462 с.

4. Рум’янцев А. П., Рум’янцева Н. С. Зовнішньоекономічна діяльність: навч. посібник. Київ: Центр навчальної літератури, 2004. 377 с.

5. Руденко Л. В., Скрипник М. І. Специфікація ризиків в зовнішній торгівлі. *Ризикологія в економіці та підприємництві:* збірник наукових праць за матеріалами міжнародної науково-практичної конференції. Київ: КНЕУ, Академія ДПС України, 2001. 453 с.

6. Свідерська А. Поняття та класифікація ризиків у зовнішньоекономічній діяльності підприємства. *Галицький економічний вісник*. Тернопіль: ТНТУ, 2014. Том 46. № 3. С. 113–121

7. Терещенко С. Контракт як джерело ризиків зовнішньоекономічної діяльності. *Вісник податкової служби України.* 2002. № 42.

МАШКО А.І.
кандидат економічних наук, доцент,
Тернопільський національний економічний університет

ЗАБОРОНИ ТА ОБМЕЖЕННЯ У СФЕРІ МІЖНАРОДНИХ ПОШТОВИХ ВІДПРАВЛЕНЬ: ВІТЧИЗНЯНІ РЕАЛІЇ ТА МІЖНАРОДНІ ВИМОГИ

Однією із важливих функцій, яка покладена на митні адміністрації, є організація та здійснення дієвого митного контролю за переміщенням товарів, з допомогою засобів міжнародного поштового обміну, у контексті дотримання правового поля в частині дії заборон та обмежень.

В українському законодавстві перелік заборон та обмежень щодо переміщення (пересилання) окремих видів товарів у міжнародних поштових та експрес-відправленнях визначений Митним кодексом України, який виокремлює 6 груп таких товарів [2]:

– товарів, заборонених Митним кодексом та іншими законодавчими актами України відповідно до ввезення на митну територію України або вивезення з цієї території;

– товарів, відправлених з порушенням митних правил;

– товарів, щодо яких відсутні відповідні дозвільні документи, у разі застосування заходів нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності;

– товарів, які за результатами проведення державного санітарно-епідеміологічного, ветеринарно-санітарного, фітосанітарного, екологічного, радіологічного контролю, а також державного контролю за дотриманням законодавства про харчові продукти, корми, побічні продукти тваринного походження, здоров’я та благополуччя тварин, не можуть бути пропущені через митний кордон України;

– товарів (одяг, взуття тощо), що були у використанні та перебувають у брудному стані, які за своїми ознаками можуть становити небезпеку для працівників поштового зв’язку, без документів про проведену фумігацію;

– товарів, що підпадають під визначення 1-24 груп УКТ ЗЕД, які переміщуються (пересилаються) на адресу громадян, крім продуктів харчування загальною вагою не більше 10 кілограмів в упаковці виробника.

Окрім того, Митний кодекс України містить відсилочну норму, згідно якої забороняється переміщення (пересилання) в міжнародних поштових відправленнях товарів, заборонених до пересилання відповідно до актів Всесвітнього поштового союзу, а також товарів, відправлених з порушенням вимог нормативно-правових актів з питань надання послуг поштового зв’язку.

Статею 18 Всесвітньої поштової конвенції «Відправлення що не допускаються. Заборони» виокремлено 5 основних груп таких товарів та передбачено, що усі країни-члени або їхні призначені оператори мають можливість доповнювати списки заборон, які містяться в статті 18 та які можуть бути застосовані відразу ж після їхнього внесення до відповідного довідника [1]:

1. Заборони для всіх категорій відправлень - вкладення зазначених нижче предметів забороняється в усіх категоріях відправлень: наркотиків та психотропних речовин, визначених Міжнародним комітетом з контролю за наркотиками, або інших незаконних речовин, заборонених у країні призначення; предметів непристойного чи аморального характеру; контрафактних і піратських предметів; інших предметів, увезення чи обіг яких заборонено в країні призначення; предметів, які за своїм характером або пакуванням можуть становити небезпеку для поштових працівників або населення, забруднювати чи псувати інші відправлення, поштове обладнання чи власність третьої сторони; документів, що мають характер поточного та особистого листування між особами, іншими, ніж відправник та одержувач, або особи, які проживають з ними.

2. Вибухові, займисті чи радіоактивні матеріали та небезпечні речі: вкладення вибухових, займистих або інших небезпечних речей, а також радіоактивних матеріалів забороняється в усіх категоріях відправлень; вкладення неспоряджених вибухових пристроїв та боєприпасів, у тому числі неспоряджених гранат, снарядів та інших аналогічних предметів, а також муляжів таких пристроїв і предметів заборонено в усіх категоріях відправлень; як виняток приймаються для пересилання небезпечні вантажі, точно вказані як такі, що допускаються в Регламентах.

3. Живі тварини: живих тварин забороняється пересилати в усіх категоріях відправлень. Як виняток приймаються для пересилання у відправленнях письмової кореспонденції, крім відправлень з оголошеною цінністю: бджоли, п’явки і шовковики; паразити і винищувачі шкідливих комах, які призначені для контролю цих комах, і які обмінюються між офіційно визнаними установами; мушки родини дрозофіла (Drosophilidae) для медико-біологічних досліджень для офіційно визнаних установ. Як виняток приймаються для пересилання в посилках: живі тварини, пересилання яких поштою дозволено поштовими правилами та/або внутрішнім законодавством зацікавлених країн.

4. Вкладення кореспонденції в посилки - заборонено вкладати у поштові посилки: кореспонденцію, за винятком архівних документів, якою

обмінюються особи, інші, ніж відправник та одержувач, або особи, які проживають з ними.

5. Монети, банківські білети й інші цінні предмети. Забороняється вкладати монети, банківські білети, банкноти або будь-які цінні папери на пред'явника, дорожні чеки, платину, золото чи срібло у виробах чи у необробленому вигляді, дорогоцінні камені, ювелірні вироби та інші цінні предмети: у відправлення письмової кореспонденції без оголошеної цінності; однак, якщо національне законодавство країн подання та призначення це дозволяє, такі предмети можуть пересилатися в закритому конверті як рекомендовані відправлення. У посилках без оголошеної цінності, крім випадків, коли відповідно до національного законодавства країн подання та призначення це дозволяється; У посилках без оголошеної цінності, якими обмінюються дві країни, які приймають посилки з оголошеною цінністю: крім того, кожна країна-член або призначений оператор може заборонити вкладання злитків золота в посилках з оголошеною цінністю або без оголошеної цінності, що виходять або надсилаються на її територію або пересилаються транзитом через її територію; вона може обмежити фактичну вартість цих відправлень.

Список використаних джерел

1. Всесвітня поштова конвенція: затверджена Указом Президента України № 316/2017 від 10.10.2017. URL: zakon5.rada.gov.ua/laws/show/055_001-12 (дата звернення: 15.05.2018).

2. Митний кодекс України: прийн. Верховною Радою України 13.03.2012 № 4495-VI (у ред. від 23.10.2013). URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4495-17/paran151#n151 (дата звернення: 15.05.2018).

КОРНІЙЧУК О.О.
Університет державної фіскальної служби України

НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРИ ЗДІЙСНЕННІ МИТНИХ ПРОЦЕДУР У СФЕРІ МІЖНАРОДНОГО ПОШТОВОГО ОБМІНУ

Аналізуючи нормативно-правову базу здійснення митних процедур у сфері міжнародного поштового обміну можна поділити її на дві групи - міжнародні та вітчизняні нормативно-правові акти (табл. 1).

Таблиця 1 – Нормативно-правова база здійснення митних процедур у сфері міжнародного поштового обміну

Міжнародні нормативно-правові акти	Вітчизняні нормативно-правові акти
Всесвітня поштова конвенція	Конституція України
Заключний протокол Всесвітньої поштової конвенції	Митний кодекс України
Загальний регламент Всесвітнього поштового союзу	Закон України «Про поштовий зв'язок»
Угоди про поштові платіжні послуги	Правила надання послуг поштового зв'язку
Статут Всесвітнього поштового союзу	Інструкція з організації митного контролю та митного оформлення міжнародних експрес-відправлень, що переміщуються (пересилаються) через митний кордон України
Регламент поштових посилок	Положення про митний контроль та митне оформлення міжнародних поштових відправлень
Регламент письмової кореспонденції	Інструкція про переміщення готівки і банківських металів через митний кордон України

Джерело: складено автором

Міжнародні нормативно-правові акти – основа загальновизнаних принципів та норм міжнародного права і є складовою частиною правової системи України.

Основоположним міжнародним документом, що регламентує основні принципи здійснення митних процедур у сфері міжнародного поштового обміну є Всесвітня поштова конвенція [1], яка підписана від імені України 11 жовтня 2012 року в м. Доха, набуття чинності якої відбулось 22.10.2017 (Указ Президента України № 316/2017 від 10.10.2017). Разом з Всесвітньою поштовою конвенцією також були підписані ключові документи Всесвітнього поштового союзу: Заключний протокол Всесвітньої поштової конвенції [2], Загальний регламент Всесвітнього поштового союзу [3], Угоди про поштові платіжні послуги [4].

Прийняття положень Всесвітньої поштової конвенції з метою вдосконалення правил надання послуг поштового зв'язку Україною шляхом затвердження Всесвітньої поштової конвенції і додатків до неї безпосередньо впливають на порядок регулювання діяльності у сфері надання послуг поштового зв'язку на законодавчому рівні, а також на якість, порядок і умови надання таких послуг.

Всесвітня поштова конвенція – це міжнародний нормативний акт, укладений країнами – членами Всесвітнього поштового союзу, яким

встановлюються правила, що застосовуються до міжнародної поштової служби. Всесвітній поштовий союз (англ. Universal Postal Union, UPU) є міждержавною спеціалізованою установою Організації Об'єднаних Націй. Створений з метою організації та вдосконалення поштової служби та поштових зв'язків в усьому світі та забезпечення міжнародного співробітництва у цій сфері. Всесвітній поштовий союз, шляхом прийняття і підписання країнами – членами ВПС Всесвітньої поштової конвенції, встановлює єдині міжнародні поштові зв'язки та вдосконалює обмін міжнародної пошти, сприяє поштовій співпраці країн – членів Союзу, встановлює тарифи для міжнародного поштового зв'язку, забезпечує механізм врегулювання спірних питань між країнами – членами Союзу тощо.

Головним документом Всесвітнього Поштового Союзу є його Статут [5], який містить мету діяльності та загальні положення. Він є дипломатичним документом, який має бути ратифікований компетентними органами кожної країни-члена ВПС.

Країни, які приймають цей Статут, становлять єдину поштову територію під найменуванням "Всесвітній поштовий союз" для взаємного обміну відправленнями письмової кореспонденції.

Метою Союзу є забезпечення організації і вдосконалення поштових зносин і створення в цій сфері сприятливих умов для розвитку міжнародного співробітництва.

Загальний регламент Всесвітнього поштового союзу [3] містить у собі такі питання як: організація, функції і діяльність Конгресів, Адміністративної ради, Ради поштової експлуатації та Консультативного комітету, діяльність Міжнародного бюро, подання, розгляд пропозицій, нотифікація прийнятих рішень та набрання чинності Регламентів та інших прийнятих рішень, питання фінансів та арбітражу, використання мов у рамках Союзу тощо.

Всесвітня поштова конвенція, Регламент поштових посилок [6] й Регламент письмової кореспонденції [7] охоплюють норми, що застосовуються до міжнародної поштової служби, а також положення, що стосуються служби письмової кореспонденції та служби поштових посилок. Ці акти є обов'язковими для всіх країн-членів.

Відповідно до ст. 2 Всесвітньої поштової конвенції, країна-учасниця повідомляє Міжнародному бюро ВПС назву та адресу оператора (операторів), офіційно призначених для надання поштових послуг і виконання зобов'язань, пов'язаних із членством у ВПС, зокрема, виконання правил, закріплених у Всесвітній поштовій конвенції. На території України таким призначеним оператором є Публічне акціонерне товариство «Укрпошта» (ПАТ «Укрпошта») та Державне підприємство спеціального зв'язку. Країни-члени забезпечують

виконання їхніми призначеними операторами зобов'язань, що випливають з Конвенції та її Регламентів.

Основними нормативними актами, які регулюють діяльність у сфері надання послуг поштового зв'язку в Україні, є положення ст. 31 Конституції України [8], Митний кодекс України [9], Правила надання послуг поштового зв'язку, затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 05.03.2009 р. №270 [10], Закон України «Про поштовий зв'язок» [11], нормативні акти УДППЗ «Укрпошта».

Також, главою 36 Митного кодексу України [9] визначено загальні правила переміщення (пересилання) міжнародних поштових та експрес-відправлень через митний кордон України, оподаткування митними платежами товарів, що переміщуються (пересилаються) у міжнародних поштових та експрес-відправленнях, заборони та обмеження щодо переміщення (пересилання) окремих видів товарів у міжнародних поштових та експрес-відправленнях, декларування товарів, що переміщуються (пересилаються) через митний кордон України у міжнародних поштових та експрес-відправленнях, порядок та умови здійснення митного та інших видів контролю товарів, що переміщуються (пересилаються) у міжнародних поштових та експрес-відправленнях.

Ще одним нормативно-правовим документом, що визначає правові, соціально-економічні та організаційні основи діяльності у сфері надання послуг поштового зв'язку, а також регулює відносини між органами державної влади та органами місцевого самоврядування, операторами поштового зв'язку і користувачами їх послуг є Закон України «Про поштовий зв'язок» [11]. Законом визначено поняття національного оператора поштового зв'язку та регламентовані митний контроль та митне оформлення міжнародних поштових відправлень (ст. 26) та міжнародне співробітництво (ст. 27).

Крім вищевказаних нормативно-правових документів, що регламентують здійснення митних процедур у сфері міжнародного поштового обміну, також є Правила надання послуг поштового зв'язку, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 05.03.2009 № 270 [10]. Правила визначають порядок надання послуг поштового зв'язку, права та обов'язки операторів поштового зв'язку і користувачів послуг поштового зв'язку та регулюють відносини між ними.

Нормативно-правовим документом, що регламентує митні процедури міжнародних експрес-відправлень, є Інструкція з організації митного контролю та митного оформлення міжнародних експрес-відправлень, що переміщуються (пересилаються) через митний кордон України [12], яка містить у собі такі розділи: загальні положення, погодження місця розташування центральних

сортувальних станцій (регіональних сортувальних станцій), обов'язки експрес-перевізника, порядок обліку та зберігання міжнародних експрес-відправлень, а також подання митному органу звітності про них, переміщення територією України міжнародних експрес-відправлень, що перебувають під митним контролем, митний контроль і митне оформлення вантажів експрес-перевізника при ввезенні їх на митну територію України.

Ще одним нормативно-правовим актом, який установлює порядок митного контролю та митного оформлення в місці міжнародного поштового обміну товарів та інших предметів, які переміщуються в міжнародних поштових відправленнях юридичних та фізичних осіб, є Положення про митний контроль та митне оформлення міжнародних поштових відправлень, затверджене наказом Державної митної служби України та Державного комітету зв'язку та інформатизації України від 27.10.1999 № 680/108 (із змінами, внесеними згідно з Наказом Держмитслужби від 04.02.2002 № 67/26) [13].

Інструкцією про переміщення готівки і банківських металів через митний кордон України [14] визначено питання пересилання готівки в Україну та за межі України в міжнародних поштових відправленнях і в міжнародних експрес-відправленнях (розділ 3).

Отже, варто відзначити, що питання щодо здійснення митних процедур у сфері міжнародного поштового обміну регламентоване та базується на низці нормативно-правових актів.

Список використаних джерел

1. Всесвітня поштова конвенція: затверджена Указом Президента України № 316/2017 від 10.10.2017. URL: zakon5.rada.gov.ua/laws/show/055_001-12 (дата звернення: 14.03.2018).

2. Заключний протокол Всесвітньої поштової конвенції. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/055_003-12/paran104#n104 (дата звернення: 14.03.2018).

3. Загальний регламент Всесвітнього поштового союзу. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/055_002-12/paran397#n397 (дата звернення: 14.03.2018).

4. Угода про поштові платіжні послуги. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/055_004-12/paran217#n217 (дата звернення: 15.03.2018).

5. Статут Всесвітнього поштового союзу. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_101 (дата звернення: 15.03.2018).

6. Регламент поштових посилок. URL: http://ukrposhta.ua/wp-content/uploads/2013/01/%D0%A0%D0%B5%D0%B3%D0%BB%D0%B0%D0%BC%D0%B5%D0%BD%D1%82-%D0%BF%D0%BE%D1%81%D1%8B%D0%BB%D0%BE%D0%BA.pdf (дата звернення: 15.03.2018).

7. Регламент письмової кореспонденції. URL: http://ukrposhta.ua/wp-content/uploads/2013/01/%D0%A0%D0%B5%D0%B3%D0%BB%D0%B0%D0%BC%D0%B5%D0%BD%D1%82-%D0%BA%D0%BE%D1%80%D1%80%D0%B5%D1%81%D0%BF%D0%BE%D0%BD%D0%B4%D0%B5%D0%BD%D1%86%D0%B8%D0%B8.pdf (дата звернення: 20.03.2018).

8. Конституція України. URL: http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр (дата звернення: 20.03.2018).

9. Митний кодекс України: прийн. Верховною Радою України 13.03.2012 № 4495-VI (у ред. від 23.10.2013). URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4495-17/paran151#n151 (дата звернення: 15.03.2018).

10. Правила надання послуг поштового зв'язку: затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 05.03.2009 № 270. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/270-2009-%D0%BF (дата звернення: 05.04.2018).

11. Про поштовий зв'язок: Закон від 04.10.2001 № 2759. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2759-14. (дата звернення: 05.04.2018).

12. Інструкція з організації митного контролю та митного оформлення міжнародних експрес-відправлень, що переміщуються (пересилаються) через митний кордон України: затверджено наказом Державної митної служби України 03.09.2007 № 728. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z1081-07 (дата звернення: 05.04.2018).

13. Положення про митний контроль та митне оформлення міжнародних поштових відправлень: затверджено наказом Державної митної служби України, Державного комітету зв'язку та інформатизації України від 27.10.1999 № 680/10. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0791-99 (дата звернення: 11.04.2018).

14. Інструкція про переміщення готівки і банківських металів через митний кордон України: затверджено постановою Правління Нацбанку України від 27.05.2008 № 148. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0520-08 (дата звернення: 11.04.2018).

КОШОНЬКО О.В.
кандидат економічних наук, доцент,
ФЕДОРИШИНА Л.М.
кандидат економічних наук, доцент,
Університет державної фіскальної служби України

ПОШТОВІ ТА ЕКСПРЕС-ВІДПРАВЛЕННЯ В КОНТЕКСТІ ЗДІЙСНЕННЯ МІЖНАРОДНОЇ ТОРГІВЛІ

Загальні правила переміщення (пересилання) міжнародних поштових та експрес-відправлень через митний кордон України визначені Митним кодексом України, Інструкцією з організації митного контролю та митного оформлення міжнародних експрес-відправлень, що переміщуються (пересилаються) через митний кордон України, Всесвітньою поштовою конвенцією, Регламентом поштових посилок, Регламентом письмової кореспонденції та іншими нормативно-правовими актами як вітчизняними, так і закордонними. Так, міжнародні поштові відправлення – це упаковані та оформлені відповідно до вимог актів Всесвітнього поштового союзу та Правил надання послуг поштового зв'язку листи, поштові картки, бандеролі, спеціальні мішки з позначкою «М», дрібні пакети, відправлення з оголошеною цінністю, поштові посилки, згруповані поштові відправлення з позначкою «Консигнація», відправлення міжнародної прискореної пошти «EMS», які приймаються для пересилання за межі України, доставляються в Україну або переміщуються через територію України транзитом операторами поштового зв'язку; міжнародні експрес-відправлення – належним чином упаковані міжнародні відправлення з документами чи товарним вкладенням, які приймаються, обробляються, перевозяться будь-яким видом транспорту за міжнародним транспортним документом з метою доставки одержувачу прискореним способом у визначений строк [1].

Міжнародний поштовий обмін забезпечується ПАТ «Укрпошта» та приватними поштово-логістичними операторами, що не тільки доставляють кореспонденцію протягом однієї-двох діб в середині країни, а й вийшли на міжнародний ринок і займаються доставкою посилок. Так, за 2017 р. Укрпошта доставила 5,9 млн кг імпортних та експортних відправлень, закріпивши лідерство в динамічному міжнародному сегменті логістики, та опрацювала 1 млн кг транзитних поштових відправлень [2]. Основними експортними країнами, до яких Укрпошта здійснювала доставку, в 2017 р. стали США, Ізраїль, Канада, Велика Британія, а найбільшими імпортерами – Китай, Нідерланди (як транзитний хаб), Ізраїль та США.

Як зазначає перший заступник генерального директора Укрпошти Олександр Перцовський, для експортерів активно пропагується і розвивається особистий кабінет на порталі ukrposhta.ua, в якому можна оформити всі митні декларації онлайн, отримати накопичувальні бонуси [2]. Крім того, в 2017 р. запрацювала система трекінг-відстеження відправлень з моменту відправлення до моменту вручення в іншій країні – таким чином поштові відправлення можна відслідкувати на сайті ukrposhta.ua та всіх клієнтських інтерфейсах (особистий кабінет, чат-боти, API) для 133 країн для письмової кореспонденції (листи/бандеролі/дрібні пакети) і 168 країн – для посилок.

Громадяни України мають право пересилати товари через митний кордон України у міжнародних поштових та експрес-відправленнях у порядку, встановленому главою 36 Митного Кодексу, крім товарів, заборонених до такого пересилання.

Варто зазначити, що досить потужно сприяє нарощуванню обсягів міжнародного поштового обміну розвиток міжнародної Інтернет-торгівлі. Водночас, якщо порівнювати ввізний та вивізний потік поштових відправлень, то рівень ввізного суттєво вищий. На даний момент з імпортних товарів, які надходять в Україну поштою, громадяни платять тільки мито, але лише в тому випадку, якщо сумарна фактурна вартість перевищує еквівалент 150 євро. Але при цьому «товари поштою» не обкладаються податками на додану вартість і на прибуток. З метою мінімізації зловживань при пересиланні на митну територію України товарів у міжнародних поштових та експрес-відправленнях, а також з урахуванням досвіду інших країн, можливо, було б доцільним запровадження кількісних обмежень щодо частоти використання митної пільги однією фізичною особою протягом певного проміжку часу [3].

Для простого споживача Інтернет-торгівля є вигідною, оскільки в даному випадку можна заплатити за товар в кілька разів менше, ніж в звичайному магазині. Водночас, це створює загрозу для вітчизняного бізнесу, адже за кордоном українці через Інтернет купують готові вироби – одяг, взуття, техніку, предмети побуту, що, відповідно, зменшує купівлю аналогічних товарів в Україні. Це поступово призводить до того, що населення перестає підтримувати вітчизняних виробників і підприємства знову повертаються до продажу сировини. Таким чином, міжнародні поштові відправлення, не дивлячись на їх переваги, пов’язані зі швидкістю доставки і відсутністю сплати мит (при фактурній вартості менше 150 євро), не завжди приносять користь. З одного боку – це можливість купити товари в будь-якій точці земної кулі за низькою ціною і з мінімальними часовими витратами, з іншого боку – це своєрідне «гальмо» для економічного зростання держави. Тому необхідно на

державному рівні забезпечити баланс між інтересами пересічних громадян та держави, зокрема наповненням бюджету.

Крім того, серйозною проблемою є недосконаліть нормативно-правової бази щодо Інтернет-торгівлі в Україні. Діючий Закон України «Про електронну комерцію» (із змінами і доповненнями, внесеними Законом України від 23 березня 2017 року № 1977-VIII), не може забезпечити гарантіями за рівнем обслуговування та якістю продукції населення України.

Що стосується взаємодії митниці і поштової служби, зокрема Укрпошти, в контексті здійснення міжнародних поштових відправлень, то варто вказати на недостатнє інформаційно-технічне забезпечення їх взаємодії. Розв'язання цієї проблеми можливе при впровадженні програмного забезпечення, інтегрованого з єдиною автоматизованою інформаційною системою митниці, що дозволяє в режимі реального часу відслідковувати етапи обробки міжнародних поштових відправлень; застосуванні системи попереднього інформування органів доходів і зборів про пересилання міжнародних поштових відправлень.

Таким чином, пересилання придбаних товарів у міжнародних поштових та експрес-відправленнях є одним із способів їх переміщення, який має свої особливості та вимагає посиленого контролю з боку держави.

Список використаних джерел

1. Митний кодекс України від 13.03.2012 № 4495-VI. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/4495-17/page (дата звернення: 05.05.2018).

2. Укрпошта перевезла майже 7 млн кг міжнародних відправлень у 2017 році. URL: https://np.pl.ua/2018/05/ukrposhta-perevezla-majzhe-7-mln-kh-mizhnarodnyh-vidpravlen-u-2017-rotsi/ (дата звернення: 06.05.2018).

3. Бутін А., Крініцин О. Поштові відправлення та особистий імпорт: реалії в Україні та міжнародна практика. URL: https://eba.com.ua/static/info-support/TFD_Presentation_posylky_191017.pdf (дата звернення: 15.05.2018).

РАЗУМЕЙ Г.Ю.
кандидат наук з державного управління,
Університет митної справи та фінансів
РАЗУМЕЙ М.М.
кандидат наук з державного управління,
Дніпропетровська митниця ДФС

ФОРМУВАННЯ КОНЦЕПЦІЇ ІНТЕГРОВАНОГО РИЗИК-МЕНЕДЖМЕНТУ У СФЕРІ МИТНОГО КОНТРОЛЮ

На сьогоднішній день система управління ризиками у сфері митного контролю України характеризується відособленим підходом, коли кожен ризик розглядається окремо, а фактичному аналізу та оцінці піддаються виключно ризики за основними напрямами діяльності митниці, такими як: контроль правильності класифікації, визначення країни походження, визначення митної вартості товарів, нетарифне регулювання та інше, що безпосередньо пов'язано з питаннями митного контролю та оформлення товарів. Сучасні виклики та загрози, які стоять перед митною системою України, спонукають до формування нової концепції управління ризиками. Удосконалення існуючої моделі системи управління ризиками має бути спрямоване на комплексне осмислення ризиків, які виникають у службовій діяльності працівників митниць при виконанні ними своїх посадових обов'язків. Мова йде, зокрема, про корупційні ризики, а також ризики, виявлення яких є неможливим у процесі митного оформлення товарів на підставі інформації, що наявна у митних базах даних Державної фіскальної служби України (далі – ДФС).

Для позначення підходу до управління ризиками, який поєднує у собі різновекторні по своїй природі ризики, часто використовуються, як рівнозначні, такі терміни: інтегрований ризик-менеджмент, комплексний ризик-менеджмент, стратегічний ризик-менеджмент, ризик-менеджмент у рамках усієї організації. Поняттям ризик-менеджменту частіше оперують у бізнес-середовищі, проте широкого застосування останнім часом воно набуло і в державному управлінні, зокрема у сфері державної митної справи. Так, концепт інтегрованого ризик-менеджменту як складової службової діяльності посадових осіб митниць передбачає одночасне управління митними та загальноуправлінськими ризиками службової діяльності посадових осіб митниць на всіх рівнях управлінської ієрархії, що базується на культурі прийняття ризику [1, с. 3]. Слід зазначити, що у міжнародному стандарті ISO GUIDE 73:2009 власне ризик-менеджмент визначається як скоординовані дії щодо управління організацією з урахуванням ризику [2]. Існує також низка

інших міжнародних митних документів, які присвячені управлінню ризиками, зокрема питанням інтегрованого ризик-менеджменту.

Так, у посібнику Всесвітньої митної організації (далі – ВМО) з розвитку доброчесності зазначено, що система управління ризиками не лише сприяє забезпеченню ефективного митного контролю, але й допомагає виявляти ризики, пов'язані із доброчесністю посадових осіб митниць [3]. Акцентовано увагу на тому, що інтегрований ризик-менеджмент має функціонувати на основі автоматизованих систем, і необхідним є формування інтегрованої культури управління ризиками, яка підтримує загальне бачення, місію та цілі в організації.

Про те, що управління ризиками може бути ефективним за умови, якщо воно стане частиною організаційної культури діяльності митниці, йдеться і у Компендіумі ВМО з управління ризиками [4]. Також наголошується на суттєвих можливостях системи управління ризиками у боротьбі з корупцією, а людський фактор може бути мінімізовано шляхом автоматизації процесу оцінки ризиків.

У свою чергу, в переглянутій Аруській Декларації ВМО [5] зазначено, що автоматизація митних процедур здатна усунути умови для корупції та запобігти використанню офіційних дискреційних повноважень посадовими особами митниць у протиправних цілях. Для цього слід унеможливити нерегламентований доступ працівників митниці до службових баз даних, зосередитись на сферах з підвищеним ступенем ризику, зменшити контакти між посадовими особами митниці та бізнес-середовищем з питань організації функціонування системи управління ризиками.

З метою подальшого розвитку системи управління ризиками в сфері митного контролю ДФС співпрацює з низкою авторитетних міжнародних організацій, зокрема з тими, які мають необхідні напрацювання та досвід роботи за напрямом комплексного аналізу ризиків. Так, в рамках проекту ЄС Twinning «Підтримка Державної фіскальної служби України в розвитку елементів інтегрованого управління кордонами у митній сфері» (2015–2017 роки) європейськими експертами було здійснено аналітичний огляд сучасного антикорупційного стану ДФС у сфері митних питань, проблем, що залишаються в сфері боротьби з корупцією, а також сформовано рекомендації щодо вдосконалення антикорупційної системи ДФС у митній сфері [6]. У даному дослідженні окрему увагу було приділено саме управлінню ризиками як механізму, що потенційно спроможний забезпечувати ефективний контроль ризикових партій товару і запобігання порушенням антикорупційного законодавства відповідно до кращої практики ЄС. Відзначено, що функціональний зв'язок між ризик-менеджментом і боротьбою з корупцією в

ДФС є дуже слабким, а результати роботи вітчизняної автоматизованої системи аналізу та управління ризиками (далі – АСАУР) не використовується з метою пост-митного контролю.

Однією із рекомендацій, наданої експертами проекту Twinning, є активне застосування фонових профілів ризику для виявлення та протидії корупції, адже фактично такі профілі ризику діють в режимі тестування профілів ризику в АСАУР. Їх використання регламентовано наказом Міністерства фінансів України, яким визначено, що для забезпечення можливості додаткового вивчення та/або уточнення області ризику, моніторингу області ризику та вжиття за результатами такого моніторингу заходів оперативного реагування можуть застосовуватись фонові профілі ризику, які не передбачають формування переліку митних формальностей [7]. Для імплементації інструментарію фонових профілів ризику потребує посилення взаємодія між профільними митними структурними підрозділами і підрозділами з питань запобігання та виявлення корупції, підрозділів внутрішньої безпеки як на центральному, так і на регіональному рівнях ДФС. З часом до взаємодії в рамках використання фонових профілів ризику можуть бути долучені спеціально уповноважені суб'єкти у сфері протидії корупції, а саме: органи прокуратури, Національної поліції, Національне антикорупційне бюро України, Національне агентство з питань запобігання корупції.

Також у рекомендаціях проекту Twinning є пункт про необхідність збільшення кількості інформаційних джерел для управління ризиками, зокрема укладання угод про доступ до інформаційних баз даних інших органів. Очевидно, що створення спільних баз даних з окремими органами державної влади та налагодження автоматизованого обміну попередньою інформацією відкриває нові можливості для АСАУР, адже тих даних, що є у розпорядженні ДФС на сьогоднішній день, недостатньо для повного аналізу та оцінки сучасних ризиків. Хоча АСАУР як сукупність програмно-інформаційних комплексів, що забезпечують функціонування системи управління ризиками під час митного контролю та оформлення товарів і транспортних засобів, охоплює десятки тисяч орієнтувань, регіональних та центральних електронних профілів ризику.

Як відомо, у зв'язку із новими нормами оподаткування податком на додану вартість товарів, що ввозяться громадянами у ручній поклажі та в супроводжуваному багажі, що набули чинності з 1 січня 2018 року, ДФС було здійснено відповідне профілювання митних ризиків для запобігання ухилення від оподаткування в повному обсязі громадянами, які перетинають митний кордон України повторно на в'їзд протягом 72 годин. При цьому АСАУР

спрацьовує тільки на основі тих даних, які акумулюються у внутрішніх базах ДФС.

Окрім традиційного підходу до розробки профілів ризику, необхідно робити акцент на міжвідомчих профілях ризику у форматі міжвідомчої взаємодії, як це передбачено «третьою опорою» Рамкових стандартів безпеки та спрощення всесвітньої торгівлі ВМО [8]. Наприклад, у межах співробітництва з Державною прикордонною службою України, для можливого запровадження міжвідомчих профілів ризику у пунктах пропуску авіаційного сполучення доцільно вносити до існуючих інформаційно-телекомунікаційних систем обох відомств дані про транспортні засоби та громадян (інформацію про вартість товарів неторгового обігу, номери повітряних суден, паспортні дані громадян тощо). Це створить необхідну базу для автоматизованого співставлення відомостей і здійснення контролю щодо кількості та ідентифікації транспортних засобів та громадян, які перетинають державний кордон через конкретний пункт пропуску за добу.

Крім цього, з метою створення єдиного інформаційного центру методично-інформаційного забезпечення митного аудиту слід інтегрувати, в першу чергу, митні та податкові бази даних. Митниці вже мають можливість переглядати реєстраційні дані про суб'єктів господарювання та дослідження зв'язків осіб, проте важливо вводити у дію нові профілі ризику АСАУР, які, зокрема, оцінюють стан платника податків та генерують митні формальності у разі виявлення тих підприємств, що припинені чи знаходяться на стадії ліквідації. Також необхідно розробляти та вводити у дію зміни до окремих профілів ризику АСАУР з метою автоматичного врахування таких даних, як: розмір статутного капіталу, кількість працюючих співробітників на підприємстві, категорію платника податків тощо.

Зазначені заходи є необхідними кроками для запровадження ризик-орієнтованого підходу до здійснення митного контролю з використанням методів митного аудиту. Наслідком роботи такої системи має стати, в тому числі, максимально націлений відбір об'єктів контролю для проведення перевірок після митного оформлення товарів, а також направлення запитів до інших державних органів та уповноважених органів іноземних держав для встановлення автентичності документів. Це не тільки сприятиме зміцненню митної безпеки України, але й стане фактором спрощення та прискорення здійснення митних процедур на державному кордоні, що є позитивним сигналом для бізнесу.

Перспективою є створення та інтеграція до АСАУР програмно-інформаційних комплексів ДФС, які стосується ризиків у службовій діяльності посадових осіб митниць, а саме – окремого модуля, що містить інформацію

про посади державної служби з підвищеними корупційними ризиками, дані про порушення законодавства конкретними посадовими особами, потенційний конфлікт інтересів та іншу інформацію, що може прямо чи опосередковано вплинути на ефективність здійснення митного контролю. За умови впровадження такої інтегрованої системи, в тому числі з використанням фонових профілів ризику, посадова особа підрозділу митного оформлення не зможе, наприклад, отримати в роботу за результатами автоматизованого розподілу митну декларацію, яку подає суб'єкт в умовах конфлікту інтересів.

Таким чином, слідуючи тенденціям розвитку міжнародного митного співробітництва, митна система України потребує формування національної концепції інтегрованого ризик-менеджменту, що має здійснюватись з урахуванням найкращого світового досвіду з даного питання.

Список використаних джерел

1. Кулик Г. Ю. Ризик-менеджмент в службовій діяльності посадових осіб митних органів України: автореф. дис. … канд. наук з держ. упр.: 25.00.03. Дніпропетровськ, 2013. 20 с.
2. Russian translation of Risk management – Vocabulary ISO GUIDE 73:2009 by the Russian Risk Management Society (RusRisk). URL: http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trade/wp6/documents/2011/ISO_GUIDE_73_Russian.pdf (Last accessed: 18.05.2018).
3. Integrity Development Guide. *World Customs Organization*, 2014. 89 p. URL: http://www.wcoomd.org/ (Last accessed: 18.05.2018).
4. Risk Management Compendium: Volume 1. *World customs organization*, 2011. 54 p. URL: http://www.wcoomd.org/ (Last accessed: 18.05.2018).
5. The Revised Arusha Declaration: Declaration of the Customs Co-operation council concerning good Governance and integrity in Customs. *World Customs Organization*, 2003. 2 p. URL: http://www.wcoomd.org/ (Last accessed: 18.05.2018).
6. Біла книга: прозорість у Державній фіскальній службі України. *Twinning проекту ЄС «Підтримка Державної фіскальної служби України в розвитку елементів інтегрованого управління кордонами у митній сфері» (2015–2017)*. Вільнюс: Митний департамент при Міністерстві фінансів Республіки Литва, 2017. 90 с.
7. Про затвердження Порядку здійснення аналізу та оцінки ризиків, розроблення і реалізації заходів з управління ризиками для визначення форм та обсягів митного контролю: наказ Міністерства фінансів України від 31.07.2015 № 684. URL: http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z1021-15 (дата звернення: 18.05.2018).

8. SAFE Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade – 2015 edition. *Official website of World Customs Organization*. URL: http://www.wcoomd.org/ (Last accessed: 18.05.2018).

НЕЛІПОВИЧ О.В.
Університет державної фіскальної служби України

НОРМАТИВНО-ПРАВОВА БАЗА УПРАВЛІННЯ МИТНИМИ РИЗИКАМИ В УКРАЇНІ

Основоположні принципи застосування системи управління ризиками для визначення форм та обсягів митного контролю закріплено з 2012 року в Митному кодексі України (далі - МКУ). Положення МКУ щодо безпосереднього застосування системи управління ризиками відповідають стандартним правилам 6.3 і 6.4 розділу 6 Загального додатка до Міжнародної конвенції про спрощення та гармонізацію митних процедур, розділу 4 статті 7 Угоди про спрощення процедур торгівлі СОТ, положенням Митного кодексу Союзу щодо управління ризиками, прийнятого відповідно до Регламенту (ЄС) № 952/2013 Європейського Парламенту та Ради від 9 жовтня 2013 року [1].

В табл. 1 наведена основна нормативно-правова база управління митними ризиками в Україні.

З урахуванням Рамкових стандартів забезпечення безпеки і спрощення процедур міжнародної торгівлі Всесвітньої митної організації, Компендіуму з управління ризиками Всесвітньої митної організації та кращого міжнародного досвіду з управління митними ризиками у 2015 році було удосконалено Порядок здійснення аналізу та оцінки ризиків, розроблення і реалізації заходів з управління ризиками, передбачений частиною другою статті 363 МКУ, до якого включено положення про можливість здійснення таргетингу, розподілу ризиків на фіскальні ризики та ризики безпеки, а також пріоритетів митниць щодо їх аналізу, оцінки та вжиття відповідних заходів.

Отже, основні підходи до застосування інструментів системи управління ризиками в митній системі України закріплені в оновленому Порядку здійснення аналізу та оцінки ризиків, розроблення і реалізації заходів з управління ризиками в митній системі України, який затверджений наказом Міністерства фінансів України від 31.07.2015 № 684. Зазначений Порядок визначає, що представляє собою автоматизована система аналізу та управління ризиками (АСАУР) – сукупність програмно-інформаційних комплексів, які забезпечують функціонування системи управління ризиками Держмитслужби

України під час контролю із застосуванням системи управління ризиками (далі - СУР) [2].

Таблиця 1 – Основні нормативно-правові документи, що регулюють питання управління митними ризиками в Україні

Міжнародні	Вітчизняні
1. Міжнародна конвенція про спрощення та гармонізацію митних процедур.	1. Концепція створення, упровадження і розвитку с системи аналізу та керування ризиками та Положення про систему й селекції факторів ризику при визначенні окремих форм митного контролю.
2.Угода про спрощення процедур торгівлі СОТ.	2. Програма економічних реформ на 2010-2014 роки «Заможне суспільство, конкурентноспроможна економіка, ефективна держава».
3.Митний кодекс Союзу щодо управління ризиками, прийнятий відповідно до Регламенту (ЄС) № 952/2013 Європейського Парламенту та Ради від 9 жовтня 2013 року.	3. Концепція реформування діяльності митної служби України «Обличчям до людей».
4.Рамкові стандарти забезпечення безпеки і спрощення процедур міжнародної торгівлі Всесвітньої митної організації.	4. Митний кодекс України.
	5. Порядок здійснення аналізу та оцінки ризиків, розроблення і реалізації заходів з управління ризиками в митній системі України.
5.Компендіум з управління ризиками Всесвітньої митної організації.	6. Стратегія розвитку системи управління ризиками у сфері митного контролю на період до 2022 року.

Основне завдання АСАУР полягає у тому, щоб на підставі всіх діючих профілів ризику здійснити оцінку ризику митної декларації, яка прийнята до митного оформлення та видати повідомлення із вказівками необхідних заходів, що слід зробити для перевірки законності зовнішньоекономічної операції посадовій особі, яка здійснює митне оформлення та митний контроль. АСАУР дозволяє автоматизувати оцінку ризику за кожною митною декларацією.

Після перевірки усіх профілів ризику, визначення форм контролю за кожним профілем, здійснюється завершальний етап – формування загального переліку форм контролю за митними деклараціями з відповідними коментарями для вказівки інспектору, на що направлена дана форма контролю.

Аналіз, виявлення та оцінка ризиків, розроблення і реалізація практичних заходів з управління ризиками, аналіз результатів та коригування вжитих заходів здійснюються органами Державної фіскальної служби (далі - ДФС) (їх структурними підрозділами) в межах компетенції ДФС визначає структурний підрозділ ДФС, на який покладено функції з координації застосування СУР.

Розроблення і реалізація практичних заходів з управління ризиками здійснюються з урахуванням результатів: аналізу та оцінки ризиків; аналізу необхідних ресурсів та очікуваних результатів реалізації запланованих заходів.

Управління ризиками для визначення форм та обсягів митного контролю здійснюється на стратегічному, тактичному та оперативному рівнях. На стратегічному рівні управління ризиками за результатами аналізу, виявлення та оцінки ризиків ДФС визначає пріоритетні напрями розробки та реалізації заходів з управління ризиками та затверджує реєстр ризиків. На тактичному рівні управління ризиками органами ДФС (їх структурними підрозділами) в межах компетенції за результатами аналізу, виявлення та оцінки ризиків та відповідно до реєстру ризиків розробляються заходи з управління ризиками. Для цього використовуються такі інструменти: профілі ризику; орієнтування; індикатори ризику; методичні рекомендації щодо роботи посадових осіб митниць з аналізу, виявлення та оцінки ризиків; випадковий відбір.

В Порядку зазначено, що контроль із застосуванням СУР, який здійснюється відповідно до статті 337 МКУ, може бути автоматизованим, неавтоматизованим та комбінованим. Автоматизований контроль із застосуванням СУР здійснюється із використанням інформаційних технологій, у тому числі АСАУР. Неавтоматизований контроль із застосуванням СУР здійснюється у випадках, коли оцінка ризику у конкретному випадку здійснення митного контролю товарів, транспортних засобів не може бути здійснена автоматизовано. Комбінований контроль із застосуванням СУР полягає у поєднанні автоматизованого та неавтоматизованого контролю із застосуванням СУР. До комбінованого контролю із застосуванням СУР належить таргетинг.

Залежно від способу наповнення профілів ризику значеннями індикаторів ризику застосовуються центральні (наповнюються структурними підрозділами ДФС або органом ДФС, до компетенції якого належить проведення досліджень і експертної діяльності (далі - спеціалізований орган ДФС)) та регіональні (наповнюються митницями ДФС) профілі ризику.

Особлива увага у нормативному документі приділена опису дій при виявленні некоректної роботи (помилок) АСАУР, в результаті чого форми та обсяги митного контролю не можуть бути визначені автоматизовано. У такому випадку посадова особа митниці (митного поста) ДФС здійснює неавтоматизований контроль із застосуванням СУР шляхом оцінки ризику відповідно до документальних профілів ризику, орієнтувань, переліків індикаторів ризику, методичних рекомендацій, у тому числі за результатами аналізу поданих для митного контролю документів (їх копій), відомостей, результатів застосування технічних засобів митного контролю, а також на підставі вимог нормативно-правових актів, що регулюють порядок проведення митного контролю та митного оформлення товарів і транспортних засобів, та в разі виявлення підстав для визначення форм та обсягів митного контролю

самостійно формує Перелік митних формальностей за результатами застосування СУР. Сформований посадовою особою митниці (митного поста) ДФС Перелік митних формальностей за результатами застосування СУР в установленому порядку погоджується із керівником (заступником керівника, старшим зміни) ПМО або особою, яка виконує його обов'язки.

Розвиток та вдосконалення діючої в Україні системи управління митними ризиками в рамках реформи митниці з метою побудови сучасної, гнучкої, багатофункціональної системи, яка ефективно функціонуватиме та розвиватиметься як на центральному, так і на регіональному рівнях, вимагає адекватного нормативно-правового забезпечення. У зв'язку з цим Міністерством фінансів України розроблено Стратегію розвитку системи управління ризиками у сфері митного контролю на період до 2022 року та План заходів з її реалізації, які схвалив Уряд.

Зауважимо, що Планом заходів з реалізації Стратегії розвитку системи управління ризиками у сфері митного контролю на період до 2022 року передбачено здійснення регіонального профілювання ризиків митницями, а саме внесення з використанням автоматизованої системи митного оформлення митницями в установленому порядку регіональних алгоритмів автоматизованого аналізу та оцінки ризиків за митними деклараціями (п.15) [1].

Реалізація Стратегії дасть змогу забезпечити ефективне функціонування в Україні сучасної, адаптованої, багатофункціональної системи управління митними ризиками, яка буде мати здатність вдосконалюватися та розвиватися як на центральному, так і на регіональному рівні, з використанням різноманітних джерел інформації, основною метою якої є досягнення оптимального балансу між спрощенням процедур міжнародної торгівлі та забезпеченням належного рівня митного контролю.

Список використаних джерел

1. Про розвиток системи управління ризиками у сфері митного контролю на період до 2022 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 27.12.2017 № 978-р. URL: http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/978-2017-%D1%80 (дата звернення: 20.05.2018).

2. Про затвердження Порядку здійснення аналізу та оцінки ризиків, розроблення і реалізації заходів з управління ризиками для визначення форм та обсягів митного контролю: наказ Міністерства фінансів України від 31.07.2015 № 684. URL: http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z1021-15 (дата звернення: 18.05.2018).

АВТОРИ

Адамів Марта Євгенівна – кандидат економічних наук, асистент кафедри зовнішньоекономічної та митної діяльності Національного університету «Львівська політехніка»

Артеменко Андрій Володимирович – в.о. начальника митного поста «Чорноморський» Одеської митниці ДФС

Бережнюк Іван Григорович – доктор економічних наук, доцент, в.о. начальника Київської митниці ДФС

Бережнюк Іван Іванович – начальник відділу митного оформлення-3 митного поста «Західний» Київської міської митниці ДФС України

Брендак Аліна Іванівна – аспірант кафедри економічної політики та врядування Національної академії державного управління при Президентові України

Будз Олег Федорович – аспірант кафедри менеджменту і міжнародного підприємництва Національного університету «Львівська політехніка»

Вовчанська Ілона Михайлівна – студент кафедри зовнішньоекономічної та митної діяльності Національного університету «Львівська політехніка»

Гавловська Наталія Іванівна – доктор економічних наук, доцент, професор кафедри менеджменту Хмельницького національного університету

Гелик Мирослава Михайлівна – магістр спеціальності 072. Фінанси, банківська справа та страхування Хмельницького національний університету

Дорофеєва Лілія Максимівна – кандидат юридичних наук, доцент, доцент кафедри адміністративного, фінансового та інформаційного права Ужгородського національного університету, начальник юридичного відділу Закарпатської митниці ДФС

Дубицька Лілія Вікторівна – магістр спеціальності 072. Фінанси, банківська справа та страхування Хмельницького національний університету

Карвацка Наталія Станіславівна – кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри економіки, менеджменту та адміністрування Хмельницького національний університету

Коляда Світлана Петрівна – кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри міжнародного менеджменту Університету митної справи та фінансів

Комаров Олег Вікторович – кандидат наук з державного управління, заступник директора Департаменту з митних технологій ПАТ КБ “ПРИВАТБАНК”

Корнійчук Олеся Олександрівна – молодший науковий співробітник відділу дослідження митних ризиків Науково-дослідного центру митної справи Науково-дослідного інституту фіскальної політики Університету державної фіскальної служби України

Кошонько Олена Василівна – кандидат економічних наук, доцент, старший науковий співробітник відділу дослідження митних ризиків відділу дослідження митних ризиків Науково-дослідного центру митної справи Науково-дослідного інституту фіскальної політики Університету державної фіскальної служби України

Ларіонова Катерина Леонідівна – кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри фінансів, банківської справи та страхування Хмельницького національного університету

Машко Андрій Іванович – кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри фінансів ім. С.І. Юрія Тернопільського національного економічного університету

Медвідь Юрій Олександрович – науковий співробітник відділу дослідження митних ризиків Науково-дослідного центру митної справи Науково-дослідного інституту фіскальної політики Університету державної фіскальної служби України

Мельник Ольга Григорівна – доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри зовнішньоекономічної та митної діяльності Національного університету «Львівська політехніка»

Микитенко Тетяна Владиславівна – кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри митної справи Університету державної фіскальної служби України

Мікуліч Наталія Володимирівна – магістр спеціальності 071. Облік і оподаткування Хмельницького національного університету

Назарчук Тетяна Валеріївна – кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри економіки, менеджменту та адміністрування Хмельницького національного університету

Неліпович Олена Володимирівна – науковий співробітник відділу дослідження митних ризиків Науково-дослідного центру митної справи Науково-дослідного інституту фіскальної політики Університету державної фіскальної служби України

Несторишен Ігор Васильович кандидат економічних наук, доцент, провідний науковий співробітник відділу дослідження митних ризиків Науково-дослідного центру митної справи Науково-дослідного інституту фіскальної політики Університету державної фіскальної служби України

Очерет Андрій Юрійович – начальник відділу декларування товарів управління декларування та митних режимів Департаменту організації митного контролю Державної фіскальної служби України

Поплавська Ольга Віталіївна – викладач кафедри економічної теорії Хмельницького національного університету

Разумей Галина Юріївна – кандидат наук з державного управління, помічник ректора Університету митної справи та фінансів

Разумей Максим Миколайович – кандидат наук з державного управління**,** в.о. начальника відділу з управління ризиками Дніпропетровської митниці ДФС

Руда Тетяна Василівна – кандидат економічних наук**,** старший науковий співробітник, провідний науковий співробітник відділу дослідження митних зобов'язань Науково-дослідного центру митної справи Науково-дослідного інституту фіскальної політики Університету державної фіскальної служби України

Рудніченко Євгеній Миколайович – доктор економічних наук, доцент, професор кафедри менеджменту Хмельницького національного університету

Рудніченко Микола Миколайович – доцент кафедри фізвиховання Хмельницького національного університету

Теплий Андрій Ігорович – начальник відділу по роботі з УЕО управління митних режимів Департаменту організації митного контролю Державної фіскальної служби України

Тодощук Андрій Васильович – кандидат економічних наук, доцент кафедри зовнішньоекономічної та митної діяльності Національного університету «Львівська політехніка»

Туржанський Віталій Анатолійович – кандидат економічних наук, доцент, старший науковий співробітник відділу дослідження митних ризиків Науково-дослідного центру митної справи Науково-дослідного інституту фіскальної політики Університету державної фіскальної служби України

Тюріна Ніла Марківна – кандидат економічних наук, професор, завідувач кафедри економіки, менеджменту та адміністрування Хмельницького національного університету

Федоришина Лариса Миколаївна – кандидат економічних наук, доцент, науковий співробітник відділу дослідження митних ризиків Науково-дослідного центру митної справи Науково-дослідного інституту фіскальної політики Університету державної фіскальної служби України

Фрадинський Олександр Анатолійович – кандидат економічних наук, доцент, старший науковий співробітник, завідувач відділу дослідження митних ризиків Науково-дослідного центру митної справи Науково-дослідного інституту фіскальної політики Університету державної фіскальної служби України

Хома Дмитро Михайлович – кандидат економічних наук, доцент, завідувач кафедри обліку, аудиту та фінансів ПВНЗ «Університет економіки і підприємництва»

Чорна Віта Олександрівна – магістр спеціальності 072. Фінанси, банківська справа та страхування Хмельницького національний університету

Мережеве електронне видання

АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ НАЦІОНАЛЬНОЇ БЕЗПЕКИ ТА СПРОЩЕННЯ ПРОЦЕДУР МІЖНАРОДНОЇ ТОРГІВЛІ

Збірник тез
ІІ науково-практичної інтернет-конференції
(м. Ірпінь – м. Хмельницький, 18-30 травня 2018 року)

Відповідальний редактор
Фрадинський О.А.

Технічне редагування
Несторишен І.В., Туржанський В.А.