МІНІСТЕРСТВО ФІНАНСІВ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНИЙ ПОДАТКОВИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Навчально-науковий інститут економічної безпеки та митної справи

Кафедра митної справи та товарознавства

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на тему

Удосконалення процедури переміщення вантажів через митний кордон України в режимі «Транзит»

Здобувача вищої освіти 4 курсу,
групи ММБ-19-1,
спеціальності 073 «Менеджмент»
ОПП «Менеджмент митної справи» _____ *підпис здобувача вищої освіти* Мирвода Яна Володимирівна

Науковий керівник
науковий ступінь вчене звання _____ *підпис керівника* Мельник Олена Володимирівна, к.е.н., доц.

Гарант освітньої програми
науковий ступінь вчене звання _____ *підпис керівника* Микитенко Тетяна Владиславівна, к.е.н., доц.

Допущено до захисту за рішенням
кафедри митної справи та
товарознавства
протокол від 17.05.2023 № 14 _____ *підпис завідувача кафедри* Гребельник Олександр Петрович, д.е.н., проф.

Ірпінь 2023

Реєстрація № 3 11.06.2023

(дата) (підпис відповідальної особи)

Результати перевірки до захисту

(до захисту, на доопрацювання) (дата) (підпис)

Результат захисту 92 (дев'яносто два) 19.06.2023

(оцінка) (дата) (підпис)

Голова комісії: _____ І.В. Довбенко

(підпис) (ініціали, прізвище)

Члени комісії:

_____ О.П. Гребенюк

(підпис) (ініціали, прізвище)

_____ О.В. Мамонтенко

(підпис) (ініціали, прізвище)

_____ Т.В. Мисютенко

(підпис) (ініціали, прізвище)

БЛАНК ОЦІНЮВАННЯ КВАЛІФІКАЦІЙНОЇ РОБОТИ

Об'єкти контролю	Діапазон оцінки в балах	Фактична кількість балів	Примітки	Дата, П.І.П.: голови комісії членів комісії, секретаря, (підписи)
ОЦІНЮВАННЯ КВАЛІФІКАЦІЙНОЇ РОБОТИ КОМІСІЄЮ ПО ЗАХИСТУ				
І. Доповідь	від 0 до 10			
2. Роздатковий матеріал	від 0 до 5			
3. Знання теоретичного та практичного матеріалу, вміння відповідати на запитання	від 0 до 25			
5. Апробація (участь у конференціях)	від 0 до 10			
РАЗОМ БАЛІВ	від 0 до 50			
ЗАГАЛЬНА КІЛЬКІСТЬ БАЛІВ	від 0 до 100	92		

ПЕРЕВЕДЕННЯ ОЦІНКИ ЗА 100-БАЛЬНОЮ ШКАЛОЮ ДО НАЦІОНАЛЬНОЇ ШКАЛИ ТАШКАЛИ ЄКТС

Оцінка за 100-бальною шкалою	Оцінка за шкалою ЄКТС	Оцінка за національною шкалою	Дата	П.І.П.: голови, членів комісії, секретаря, (підпис)
92	A	відмінно	14.06.2023	

Правила переведення оцінок до національної шкали та шкали ЕКТС

Оцінка за 100-бальною шкалою	Оцінка за шкалою ЄКТС	Оцінка за національною шкалою
90-100	A	5 (відмінно)
80-89	B	4 (добре)
70-79	C	
60-69	Б	3 (задовільно)
50-59	E	
35-49	ЄХ	2 (незадовільно)

МІНІСТЕРСТВО ФІНАНСІВ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНИЙ ПОДАТКОВИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Навчально-науковий інститут економічної безпеки та митної справи
Кафедра митної справи та товарознавства

ЗАТВЕРДЖУЮ
Завідувач кафедри митної справи та товарознавства
О.П. Гребельник
01.03.2023

Завдання на кваліфікаційну роботу (проєкт)
здобувачу вищої освіти
Мирводи Яни Володимирівни
(Прізвище, ім'я, по батькові)

1. Тема випускної кваліфікаційної роботи : **Удосконалення процедури переміщення вантажів через митний кордон України в режимі «Транзит»**
Затверджена наказом ректора від «07» 10 2022 № 4
2. Строк здачі закінченої роботи 12.05.2023
3. Цільова установка та вихідні дані до роботи
Мета роботи: визначити теоретико-організаційні та практичні базиси застосування процедури спільного транзиту при переміщенні товарів через митний кордон України та розробити рекомендацій щодо вдосконалення транзитних спрощень;
Об'єкт дослідження: процедури переміщення вантажів через митний кордон України в режимі «Транзит»;
Предмет дослідження: митний режим транзит, його функціонування та механізм застосування транзитних спрощень в Україні;
4. Перелік графічного матеріалу містить 2 таблиці, 7 рисунків, 1 додаток.
Зміст випускної кваліфікаційної роботи (перелік питань за кожним розділом)

У першому розділі дослідити теоретичні аспекти переміщення вантажів через митний кордон України в режимі «транзит». Розкрити зміст митного режиму транзит та порядок його реалізації та визначити особливості проведення митного контролю із застосуванням процедури спільного транзиту.

У другому розділі провести аналіз практики функціонування митного режиму «транзит» в Україні, а саме: провести аналіз транзитних потоків через митну територію України, надати оцінку ефективності запровадження комп'ютеризованої системи NCTS в роботу митних органів України.

У останньому, третьому, розділі кваліфікаційної роботи запропонувати перспективи подальшого розвитку транзитних спрощень в Україні.
5. Календарний план виконання роботи

№	Назва етапів випускної кваліфікаційної роботи	Строк виконання етапів робот	
		За планом	Фактичн
1	Вибір теми, вивчення літературних джерел, постановка проблеми та складання плану роботи	01.09.2022	01.09.202
2	Вибір та вивчення навчальної, наукової та методичної літератури за темою	02.10.2022	02.10.202
3	Видача завдання науковим керівником	08.02.2023	08.02.202
4	Підготовка першого розділу роботи та подання її керівнику	10.02.2023	10.02.202
5	Підготовка другого розділу роботи та подання її керівнику	10.03.2023	10.03.202
6	Підготовка третього розділу роботи та подання її керівнику	10.04.2023	10.04.202
7	Доопрацювання роботи з урахуванням зауважень керівника	10.05.2023	10.05.202
8	Подання роботи для перевірки на наявність плагіату	11.05.2023	11.05.202
9	Попередній захист роботи	12.05.2023	12.05.202
10	Отримання відгуку керівника роботи	06.06.2023	06.06.202
11	Отримання зовнішньої рецензії	09.06.2023	09.06.202
12	Допуск роботи зав. кафедрою до захисту	09.06.2023	09.06.202
13	Захист роботи	15.06.2023	15.06.202

6. Дата видачі завдання «08» лютого 2023

7. Керівник кваліфікаційної роботи _____ Мельник О.В.
(підпис) (прізвище, ініціали)

8. Гарант освітньо-професійної програми _____ Микитенко Т.В.
(підпис) (прізвище, ініціали)

9. Завдання до виконання отримав
здобувач вищої освіти _____ Мирвода Я.В.
(підпис) (прізвище, ініціали)

Відгук наукового керівника кваліфікаційної роботи (проєкту)

Мирводи Яни Володимирівни на тему „Удосконалення процедури переміщення автотранспортних засобів через митний кордон України в режимі „Транзит"

Обрана для кваліфікаційної роботи тема є надзвичайно актуальною в сучасних умовах. Текст роботи відповідає поставленій меті й завданням. Робота має логічну структуру. Питання, поставлені в межі кваліфікаційної роботи, розкриті достатньо повно. Студенткою при написанні роботи зроблені посилання на джерела, матеріали та окремі результати з яких наведені в роботі, та на ідеях і висновках яких розроблені питання удосконалення практики функціонування митного режиму „Транзит". Оформлення відповідає вимогам. Робота рекомендується до захисту на ЕК з позитивною оцінкою.

Науковий керівник кваліфікаційної роботи (проєкту)

(підпис) 13.06.2023 (дата)

Висновок кафедри про кваліфікаційну роботу (проєкт)

Кваліфікаційна робота (проєкт) здобувача вищої освіти

Мирводи Яни Володимирівни

(прізвище, ініціали)

після попереднього захисту розглянута на засіданні кафедри, протокол від «17» 05 2023 № 14 допущена/не допущена до захисту на екзаменаційній комісії.

Завідувач кафедри _____ Гребельник О.П.

(підпис) (прізвище, ініціали)

РЕЦЕНЗІЯ
на випускну кваліфікаційну роботу
студентки 4 курсу бакалаврату денної форми навчання
спеціальності «Менеджмент»
ОП «Менеджмент митної справи»
Державного податкового університету
Мирводи Яни Володимирівни
на тему: «Удосконалення процедури переміщення вантажів через митний кордон України в режимі «Транзит»

Випускна кваліфікаційна робота виконана Мирводою Я.В. на актуальну тему, адже в контексті інтеграції України у світовий економічний простір проблематика переміщення вантажів через митний кордон набуває особливого значення.

В першому розділі ВКР авторкою висвітлено теоретичні аспекти переміщення вантажів в режимі «транзит», розглянуто зміст та порядок реалізації переміщення, акцентовано увагу на особливостях митного контролю при процедурі спільного транзиту.

Аналітичний розділ роботи присвячено дослідженню практичних аспектів функціонування митного режиму «транзит. Значну увагу авторка приділила аналізу транзитних потоків у розрізі видів транспорту, внутрішнього (каботаж) та прохідного транзиту, визначила проблемні питання функціонування митного режиму «транзит». Окремо акцентовано увагу на процедурі спільного транзиту, понятті АЕО, процедурі та термінах отримання авторизації, визначенні основних позитивних ефектів від застосування NCTS.

Результуючим розділом випускної кваліфікаційної роботи стало висвітлення Мирводою Я.В. перспектив розвитку транзитних спрощень в Україні.

Основні положення роботи є достатньо аргументованими. Зміст роботи відповідає вимогам та плану, матеріал подано у зрозумілій формі, наукові положення досить аргументовані, робота добре структурована, містить значну кількість статистичної інформації.

Випускна кваліфікаційна робота Мирводи Я.В. на тему: «Удосконалення процедури переміщення вантажів через митний кордон України в режимі «Транзит» відповідає вимогам, що встановлюються до ВКР ОС бакалавр ОП «Менеджмент митної справи» та рекомендується до захисту.

Рецензент
доцент, кандидат економічних наук,
доцент кафедри міжнародного менеджменту
Державного торговельно-економічного університету Оксана П'ЯНКОВА

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ВІДДІЛ КАДРІВ
Підпис [illegible] засвідчую.
Начальник відділу кадрів
Н. Шевченко

ННІ економічної безпеки та митної справи

Кафедра митної справи та товарознавства

ДОВІДКА

про перевірку кваліфікаційної (дипломної) роботи на академічний плагіат

П. І. Б. автора роботи

Мирвода Яна Володимирівна

Курс/група _____ММБ-19-1_____

Тема кваліфікаційної роботи

Удосконалення процедури переміщення вантажів через митний кордон України в режимі «Транзит»

П. І. Б. наукового керівника

Мельник Олена Володимирівна

Дата захисту: 15.06.2023

За результатом перевірки оригінальний текст у роботі становить 100,00%. Відсоток схожості (складається з правомірних запозичень – посилання, цитування; і неправомірних запозичень – пояснення щодо відсотку тексту, який не є оригінальним (н/д, стаття або інші роботи автора, які є у базі, але вони не зазначені в літературних джерелах) 0,00%, цитат 2,04%.

Відповідальна особа за перевірку на кафедрі М. Іщук

АНОТАЦІЯ

Удосконалення процедури переміщення вантажів через митний кордон України в режимі «Транзит»

Мета даного дослідження полягає у визначенні теоретико-організаційних та практичних базисах застосування процедури спільного транзиту при переміщенні товарів через митний кордон України та розробленні рекомендацій щодо вдосконалення транзитних спрощень.

Завданням роботи є: опис змісту митного режиму транзит та порядок його реалізації; визначення особливостей проведення митного контрою із застосуванням процедури спільного транзиту; проведення аналіз транзитних потоків через митну територію України; надання оцінки ефективності запровадження комп'ютеризованої системи NCTS в роботу митних органів України; встановлення перспективи подальшого розвитку транзитних спрощень в Україні.

Предметом дослідження є митний режим транзит, його функціонування та механізм застосування транзитних спрощень в Україні.

Об'єктом дослідження виступають теоретичні та практичні аспекти митних процедур при переміщенні товарів через митний кордон України в режимі транзит. Базою дослідження являється Державна митна служба України.

За результатами дослідження сформульовані пропозиції щодо перспектив подальшого розвитку транзитних спрощень в Україні. Одержані результати можуть бути використані у діяльності контролюючих митних органів. Розглянуті та запропоновані орієнтири удосконалення процедури переміщення вантажів через митний кордон України в режимі транзит, можуть бути використані у процесі практичної діяльності митних органів.

Кваліфікаційна робота містить 60 сторінок, 2 таблиці, 7 рисунків, список використаних джерел налічує 42 найменування, 1 додаток.

Ключові слова: процедура спільного транзиту, митна справа, нова комп'ютеризована транзитна система (NCTS), митний режим, митний контроль.

Рік виконання та рік захисту дипломної роботи 2023.

ANNOTATION

Improvement of the procedure for moving goods across the customs border of Ukraine in the "Transit" mode

The purpose of this study is to determine the theoretical, organizational and practical bases of the application of the joint transit procedure when moving goods across the customs border of Ukraine and to develop recommendations for improving transit simplifications.

The tasks of the work are: a description of the content of the transit customs regime and the procedure for its implementation; determination of the specifics of customs control using the joint transit procedure; analysis of transit flows through the customs territory of Ukraine; providing an assessment of the effectiveness of the introduction of the computerized NCTS system into the work of the customs authorities of Ukraine; establishment of prospects for the further development of transit simplifications in Ukraine.

The subject of the study is the transit customs regime, its functioning and the mechanism of application of transit simplifications in Ukraine.

The object of the research is the theoretical and practical aspects of customs procedures when goods are moved across the customs border of Ukraine in the transit mode. The basis of the research is the State Customs Service of Ukraine.

Based on the results of the study, proposals were formulated regarding the prospects for the further development of transit simplification in Ukraine. The obtained results can be used in the activities of controlling customs authorities.

The considered and proposed benchmarks for improving the procedure for moving goods across the customs border of Ukraine in transit mode can be used in the process of practical activities of customs authorities.

The qualification work contains 60 pages, 2 tables, 7 figures, the list of used sources includes 42 names, 1 appendix.

Key words: common transit procedure, customs, New Computerized Transit System (NCTS), customs regime.

The year of completion and defense of the thesis is 2023.

ЗМІСТ

ВСТУП 4

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ПЕРЕМІЩЕННЯ ВАНТАЖІВ ЧЕРЕЗ МИТНИЙ КОРДОН УКРАЇНИ В РЕЖИМІ ТРАНЗИТ 7

1.1. Зміст митного режиму транзит та порядок його реалізації 7

1.2 Особливості проведення митного контролю із застосуванням процедури спільного транзиту 16

РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ПРАКТИКИ ФУНКЦІОНУВАННЯ МИТНОГО РЕЖИМУ ТРАНЗИТ В УКРАЇНІ 27

2.1. Аналіз транзитних потоків через митну територію України 27

2.2 Оцінка ефективності запровадження комп'ютеризованої системи NCTS в роботу митних органів України 34

РОЗДІЛ 3. ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШОГО РОЗВИТКУ ТРАНЗИТНИХ СПРОЩЕНЬ В УКРАЇНІ 48

ВИСНОВКИ 53

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ 56

ДОДАТКИ 62

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. Кожна держава завжди намагається позиціонувати себе на міжнародному рівні як сильна, незалежна та правова країна. На сьогоднішній день Україна має на меті стати повноправним членом НАТО та Європейського Союзу, але щоб досягти бажаного результату необхідно формувати стабільну економічну систему, сприяти вільному обігу товарів та забезпечувати всі умови для належного розвитку підприємництва.

Україна має унікальне територіальне положення, яке можна визначити як транспортний міст між Європою, Азією та Близьким Сходом. Але, на превеликий жаль, наша країна не користується своїм транспортним потенціалом у повній мірі, кожного року втрачає у кількості та обсягах міжнародних транзитних перевезень, а це призводить до значного недоотримання фінансових надходжень (податків і зборів) до бюджету країни.

Тому, дуже важливо в сучасних умовах нестабільної економічної, політичної ситуації, та, навіть, соціальної - знайти інструменти пожвавлення цієї складової макроекономіки України. Основна роль у залученні транзитних вантажів належить державі, тому що, саме за допомогою державних рішень можна зменшити адміністративні бар’єри, покращити інформаційне забезпечення, створивши зручні умови як для вантажовідправників і вантажоодержувачів, так і логістичних операторів.

Зростання торговельних потоків товарів через митний кордон України можливе за умови застосування митними адміністраціями спрощених митних процедур та удосконалення їх до єдиних міжнародних стандартів. Слід зазначити, що всі питання які, безпосередньо, пов’язані зі спрощенням та підвищенням ефективності митних процедур, вирішуються через співпрацю в рамках міжнародних організацій. Не дивлячись на здійснені значні кроки у напрямку вдосконалення митної системи України присутня низка проблем та недоліків, які потребують нагального вирішення. Одним із ключових питань на шляху до євроінтеграції на сьогодні залишається, забезпечення здійснення

спільного транзиту, що вимагає додаткового вивчення його сутності, особливостей реалізації та міжнародного досвіду з точки зору практичного застосування.

Регулювання митного режиму транзиту в контексті реформування національної митної системи досліджено у працях Гладкої Н. [1]. Суттєвими є напрацювання Сидорович О. та Герчаківського С. [2], які дослідили особливості інформаційного забезпечення митної справи України в контексті цифрової стратегії розвитку суспільства. Зокрема, актуалізовано необхідність автоматизації митних процедур з метою їх спрощення. У праці Алішаускаса В. [3] розкрито основні аспекти та необхідність спрощення процедури транзиту між Україною та ЄС з метою удосконалення зовнішньоекономічних зв'язків. Отже, подальший системний аналіз митних процедур, які застосовуються при переміщенні товарів через митний кордон України та шляхи їх вдосконалення із застосуванням досвіду розвинених іноземних країн є надзвичайно важливим на сьогодні, що й обумовлює актуальність даного дослідження.

Метою дослідження – визначити теоретико-організаційні та практичні базиси застосування процедури спільного транзиту при переміщенні товарів через митний кордон України та розробити рекомендацій щодо вдосконалення транзитних спрощень.

Виходячи з поставленої мети, слід визначити такі завдання:

- описати зміст митного режиму транзит та порядок його реалізації;
- визначити особливості проведення митного контрою із застосуванням процедури спільного транзиту;
- провести аналіз транзитних потоків через митну територію України;
- дати оцінку ефективності запровадження комп'ютеризованої системи NCTS в роботу митних органів України;
- установити перспективи подальшого розвитку транзитних спрощень в Україні.

Об'єкт дослідження: Процедури переміщення вантажів через митний кордон України в режимі «Транзит» .

Предмет дослідження : Митний режим транзит, його функціонування та механізм застосування транзитних спрощень в Україні.

Методи дослідження: У ході дослідження застосовано комплекс загальнонаукових методів: теоретичного узагальнення – для узагальнення наукових досягнень і зарубіжного досвіду щодо формування та реалізації митного режиму транзит, визначення його змісту; структурно-логічного та системного та статистичного аналізу – для здійснення аналізу транзитних потоків через митну територію України; когнітивного моделювання – для оцінювання ефективності запровадження комп'ютеризованої системи NCTS в роботу митних органів України; кластерного аналізу – для визначення найбільш пріоритетних напрямів розвитку транзитних спрощень в Україні.

Базою дослідження являється Державна митна служба України.

Науково-практична значимість одержаних результатів: Розглянуті та запропоновані орієнтири удосконалення процедури переміщення вантажів через митний кордон України в режимі транзит, можуть бути використані у процесі практичної діяльності митних органів.

Структура роботи – Кваліфікаційна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел і додатків. Загальний обсяг роботи становить 60 сторінок. Робота містить 2 таблиці, 7 рисунків. Список використаних джерел налічує 42 найменування.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ПЕРЕМІЩЕННЯ ВАНТАЖІВ ЧЕРЕЗ МИТНИЙ КОРДОН УКРАЇНИ В РЕЖИМІ ТРАНЗИТ

1.1. Зміст митного режиму транзит та порядок його реалізації

У науковій літературі існує багато робіт, які присвячені визначенню змісту та сутності понять «митний режим транзит» та значно менше, де використовується поняття «митна процедура транзиту». Попередній аналіз численних наукових публікацій вказує про неправильне розуміння такого поняття як «митний транзит» .

Так, М. Г. Шульга ототожнює поняття “митний режим” і “митний транзит”, перекладаючи фрагменти тексту Кіотської конвенції наступним чином: “Спеціальний додаток Е визначає, що: а) митний транзит – це митний режим, відповідно до якого товари транспортуються під митним контролем з одного митного органу в інший митний орган” [15]. Далі автор характеризує митні формальності, які здійснюються під час митного транзиту. Тобто, їх поділяють на такі наступні два етапи митного оформлення: 1) забезпечення дотримання встановленого законодавством України порядку переміщення товарів, транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України; 2) забезпечення статистичного обліку ввезення на митну територію України товарів і транспортних засобів комерційного призначення та їх вивезення за її межі й транзиту через її територію [4, с. 12].

А от для прикладу Мельник О.М. зазначає, що цю досліджувану категорію необхідно розуміти як одну із визначених Митним кодексом України 2012 р. митних режимів, тим самим прирівнювати поняття “митний режим” і “митна процедура”. Крім того, науковий діяч стверджує, що під час транзиту між митними органами України та користувачами даного режиму виникають суспільні відносини двох типів. До першого ж належать відносини між митними органами та фізичними особами (громадянами): 1) резидентами, тобто фізичними особами (громадянами України, іноземними громадянами, особами

без громадянства), які мають постійне місце проживання на території України, у тому числі які тимчасово знаходяться за кордоном; 2) нерезидентами – фізичними особами (іноземними громадянами, громадянами України, особами без громадянства), що мають постійне місце проживання за кордоном України, у тому числі які тимчасово перебувають на території України. До наступного другого типу слід зарахувати суспільні відносини, які виникають між митними органами України та суб'єктами ЗЕД [5, с. 142].

Однак слід врахувати й інші думки вчених, які стверджують на те, що за Митним кодексом України формулювання терміну «митний режим» потрібно замінити на термін «митна процедура».

Науковці Баязітов Л.Р. та Кунєв Ю.Д. визначають, що митна процедура – унормована та уніфікована (за ознакою споріднення характеру обтяжень, що допускається залишити після "випуску") сукупність умов і вимог процесу звільнення суб'єктивного права від усіх або частини обтяжень, обумовлених наявністю певних юридичних обов'язків [6, с. 15] . Констатовано порушення у національному митному законодавстві співвідношення понять "митний режим" і "митна процедура" та інших, пов'язаних із ними. Виокремлено й досліджено один із чинників проблем порушення співвідношення понять, такий як коректність перекладів міжнародних нормативно-правових актів, які ратифікує Україна в митній сфері. Акцентовано увагу на факті, що через особливості перекладу Кіотської конвенції українською мовою (має силу закону) змінено навіть предмет конвенції: словосполучення "Customs procedures and practices", що конкретизує сферу застосування норм усього міжнародного акта, перекладено як "митні правила і процедури".

Кунєва З.Ю. у своїй дисертаційній роботі зазначає, що на системотвірну роль терміна "митне законодавство" для формування в митному праві системи несуперечливих митно-правових понять учені наголошують уже тривалий час. Тому для реалізації потенціалу і місця митних формальностей доцільно ввести в Митний кодекс України поняття "митне законодавство України" та здійснити

зміну поняття “митний режим” на поняття “митна процедура” за текстом усього кодексу, починаючи з визначення основних понять ст. 4. Такі зміни підштовхнуть законодавця до проведення повної ревізії Митного кодексу України на відповідність нормам Кіотської конвенції, до якої Україна приєдналася у 2006 р., але основні положення якої ще не імплементовані в митне законодавство України [7, с. 169].

Для підтвердження положень науковців І. Г. Бережнюка, Л. Р. Баязітова, Ю. Д. Кунєва, З. Ю. Кунєвої та більш поглибленого дослідження проблеми щодо визначення поняття “митний транзит” необхідно звернутись до міжнародних нормативно-правових актів і національного законодавства, та шляхом зіставлення й аналізу з’ясувати причини його неправильного тлумачення.

Так, Кіотська конвенція розрізняє національний митний транзит (товари переміщуються від одного митного органу до іншого в межах однієї митної території) та міжнародний митний транзит (переміщення здійснюється більше ніж через одну митну територію – міжнародним митним транзитом). Митний транзит – це митний режим, відповідно до якого товари транспортуються під митним контролем з одного митного органу в інший митний орган [8].

Відповідно до Конвенції про процедуру спільного транзиту «транзит» - означає процедуру, під якою товари переміщуються під контролем компетентних органів з однієї Договірної сторони до іншої Договірної сторони або до тієї самої Договірної сторони принаймні через один кордон [8].

Згідно з Митним кодексом України транзит – це митний режим, відповідно до якого товари та/або транспортні засоби комерційного призначення переміщуються під митним контролем між двома митними органами України або в межах зони діяльності одного митного органу без будь-якого використання цих товарів, без сплати митних платежів та без

застосування заходів нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності [9].

Незважаючи на важливу роль митного режиму транзит у зовнішньоекономічних відносинах держави, його не можна віднести до групи основних митних режимів, оскільки він передбачає умовне повне звільнення від оподаткування ввізним митом, податком на додану вартість та акцизним збором (ст. 90, 286 МК України; ст. 206.6, 213.3.3 ПК України) [13], [16].

Транзит відноситься до преференційних митних режимів, мета застосовування яких полягає у стимулюванні суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності держави, розвитку національної промисловості, сприянні міжнародним торговельним, економічним відносинам і взаємовідносинам у гуманітарній сфері.

Переміщення транспортних засобів (далі – ТЗ) комерційного призначення та товарів у митному режимі транзит здійснюється як внутрішнім чи прохідним транзитом, або ж каботажем.

Під прохідним транзитом слід вважати переміщення товарів від пункту пропуску (ввезення) на митну територію України до пункту пропуску (вивезення) за її межі.

Внутрішній транзит та каботаж здійснюється наступним чином:

1. Від ввезення (пункту пропуску) товарів та ТЗ комерційного призначення на митну територію України до митного органу, який знаходиться на митній території України;
2. Від митного органу, який розташований на митній території України до пункту пропуску (вивезення) за межі митної території України;
3. З одного пункту, який розташований на митній території України в інший пункт на митній території України, навіть якщо частина цього перевезення здійснюється за межами митної території України;

4. Від об’єктів, створених у виключній (морській) економічній зоні України та на які поширюється виключна юрисдикція України, до митних органів, які знаходяться на території України зайнятій сушею, і навпаки.

Каботаж – перевезення товарів українського та іноземного походження морським (річковим) судном без виходу з територіальних вод і в межах водних шляхів, з одного пункту митної території України в інший, де буде здійснюватися їх вивантаження. Під час каботажного перевезення іноземні товари перебувають під митним контролем.

Умови, відповідно до яких, товари та транспортні засоби комерційного призначення поміщаються в митний режим транзиту:

- Застосовується до товарів та ТЗ комерційного призначення, які ввозяться на митну територію України та до тих, які вже перебувають на ній;
- Товари та ТЗ комерційного призначення можуть бути поміщені в митний режим транзиту незалежно від їх митного статусу;
- До митного режиму транзит можуть поміщатися будь – які товари, за винятком тих, які заборонені законодавством для ввезення або транзиту через митну територію України;
- Для того щоб товари та ТЗ комерційного призначення були поміщені в митний режим транзиту, декларант зобов’язаний:

- Подати документ в якому визначається вартість товару (митна декларація, інвойс, товарно – транспортний документ на перевезення або інший);
- Надати митному органу дозвільний документ на транзит через митну територію України, який видається відповідними уповноваженими органами, у випадках, визначених законодавством;
- Відповідно до р. Х Митного кодексу України, забезпечити виконання зобов’язання зі сплати митних платежів;
- До товарів та ТЗ комерційного призначення, які поміщаються в митний режим транзиту можуть застосовуватись засоби, які зазначені в ч.2,3 ст.326 Митного кодексу України для забезпечення ідентифікації;

- До піддонів, тари та інших подібних товарів, що не мають індивідуальних ідентифікаційних ознак, засоби для забезпечення ідентифікації можуть не застосовуватись.

При переміщенні товарів та ТЗ комерційного призначення у митному режимі транзит необхідно дотримуватись таких вимог:

1) Поміщені у митний режим транзиту товари та ТЗ комерційного призначення повинні:

a) Використовуватись лише з метою транзиту, будь – яка інша мета використання заборонена відповідно до законодавства України;

b) Перебувати у незмінному стані, окрім природніх змін їх кількісних або якісних характеристик за дотримання нормальних умов зберігання та транспортування;

c) Дотримуватись строків доставки , визначених ст.95 Митного кодексу України, до митних органів призначення;

d) Мати цілісний та неушкоджений вигляд засобів забезпечення ідентифікації, у разі їх застосування.

2) Під час перебування на митній території України ТЗ комерційного призначення, поміщені у митний режим транзиту, можуть піддаватися операціям з ремонту та технічного обслуговування, якщо виникла в цьому необхідність;

3) Допускається переміщення товарів транспортним засобом , що здійснює перевезення лише в межах митної території України та не підлягає митному контролю, за умови забезпечення ідентифікації цих товарів і дотримання інших вимог.

Перелік документів необхідних для декларування товарів та ТЗ комерційного призначення у митний режим транзиту:

Транзит товарів супроводжується товарно-транспортною накладною, складеною мовою міжнародного спілкування. Залежно від обраного виду транспорту такою накладною може бути:

1) Авіаційна вантажна накладна (Air Waybill);

2) Міжнародна автомобільна накладна (CMR);

3) Накладна СМГС;

4) Коносамент (Bill of lading).

Крім цього, транзит товарів може супроводжуватися (за наявності):

- рахунком-фактурою (invoice) або іншим документом, у якому позначено вартість товару;
- пакувальним листком (специфікацією);
- вантажною відомістю (Cargo Manifest);
- книжкою МДП (Carnet TIR).

При декларуванні транзитних товарів відповідно до митного законодавства України митним органам подається митна декларація. У разі транзиту товару в межах одного пункту пропуску митна декларація не подається.

Строки транзитних перевезень наведені в табл. 1.1.:

Таблиця 1.1.

Строки транзитних перевезень

Вид транспорту	**Термін перебування**
Автомобільний	10 діб (у разі переміщення в зоні діяльності однієї митниці – 5 діб)
Залізничний	28 діб
Авіаційний	5 діб
Морський та річковий	20 діб
Трубопровідний	31 доба

Трубопровідний (з перевантаженням на інші види транспорту)	90 діб

Джерело: [14]

Перевантаження товарів, з одного ТЗ на інший, у митному режимі транзит, здійснюється з дозволу митних органів та в зоні їх діяльності. Без дозволу, але з попереднім інформуванням митних органів, здійснюється перевантаження в процесі якого не порушуються митні пломби та інші засоби забезпечення ідентифікації. Для проведення ремонту або заміни пошкодженої упаковки, маркування, сортування у митному режимі транзит, необхідний дозвіл органів доходів і зборів. Для отримання дозволу декларант має подати митним органам тільки товаро – транспортний документ для перевезення товару. У разі відмови надання дозволу митні органи зобов'язані невідкладно повідомити декларанта про причини та підстави такого рішення, у письмовій чи електронній формі.

Навантаження та вивантаження товарів, які перевозяться каботажем, здійснюються в морських портах за місцем розташування органів доходів і зборів. Дозволи на проведення навантаження та вивантаження товарів надаються митними органами за попереднім запитом. У разі відмови надання дозволу, митні органи мають невідкладно повідомити особу, яка звернулася за отриманням дозволу, про причини та підстави такої відмови , письмовою або електронною формою. При одночасному каботажному перевезенні товарів українського та іноземного походження, митні органи дозволяють навантаження або вивантаження українських товарів у найкоротший термін після прибуття судна в місце призначення навантаження чи розвантаження. За письмовим проханням власника товарів, які транспортуються каботажем, чи уповноваженої ним особи митні органи дозволяють здійснити, під контролем посадових осіб цього органу, навантаження або вивантаження товарів в іншому пункту, ніж там, де було попередньо зазначено, у тому числі поза місцем розташування і робочим часом, встановлених для митних органів, зі справлянням відповідної плати, передбаченої Митним кодексом України. Для каботажного перевезення товарів митним органам подається документ, що

містить перелік товарів, призначених для такого перевезення, відомості про судно, що здійснюватиме таке перевезення, а також назву українського порту або портів, де повинно здійснюватися вивантаження зазначених товарів. Даний документ, після виконання митних формальностей, є підставою для здійснення одного каботажного перевезення зазначених у ньому товарів.

Українські та іноземні товари, поміщені у митний режим транзиту, зберігають свій статус.

Митний режим транзиту завершується:

- вивезенням товарів, транспортних засобів комерційного призначення, поміщених у цей митний режим, за межі митної території України (після вивезення останньої партії товарів);

- фактичним доставленням товарів до митного органу призначення при ввезенні товарів на митну територію України з метою подальшого їх розміщення у відповідний митний режим;

- розміщенням товарів, транспортних засобів комерційного призначення в інший митний режим;

- у разі конфіскації товарів, їх повної втрати внаслідок аварії або дії обставин непереборної сили, за умови підтвердження факту аварії або дії обставин непереборної сили у встановленому порядку.

Отже, таким чином визначено, що в понятті “транзит” у національному митному законодавстві було виявлено недоліки нормотворчої діяльності, що можуть спричинити неправильне розуміння терміну та призвести до помилок у подальшій дослідницькій діяльності. Встановлено розбіжності у визначенні поняття “митний транзит” в національному та міжнародному законодавствах. Причиною помилки можна вважати здійснений неправильний переклад терміну “транзит” і відсутність розуміння сутності поняття “митна процедура”.

Варто зазначити, що транзит є важливим режимом для розвитку всієї економіки держави, тож йому належить особливе місце серед інших, оскільки він сприяє пожвавленню зовнішньоекономічних відносин України з іншими державами. Окрім того, транзит є стимулом міжнародної торгівлі за рахунок міждержавних перевезень, завантаженості транспортних шляхів, ділової активності у сфері транспортних послуг, сприяє діяльності вантажно-митних комплексів і зростанню їх кількості, спонукає до розвитку транспортної інфраструктури . Визначено, що митний режим транзиту відноситься до преференційних митних режимів та передбачає умовне повне звільнення від оподаткування.

1.2 Особливості проведення митного контролю із застосуванням процедури спільного транзиту

12 вересня 2019 року Верховною Радою України прийнято Закон України №78-IX «Про режим спільного транзиту та запровадження національної електронної транзитної системи» (далі – Закон), метою якого є імплементація в національне законодавство положень Конвенції про процедуру спільного транзиту відповідно до зобов'язань, взятих в рамках Угоди про асоціацію між Україною та ЄС.

На сьогодні, Конвенція про процедуру спільного транзиту об'єднує 36 Договірних сторін, які запровадили єдині правила декларування та контролю за транзитними переміщеннями товарів із використанням спільного IT продукту (NCTS). Країни-підписанти Конвенції: 27 країн ЄС, 4 країни ЄАВТ (Ісландія, Норвегія, Ліхтенштейн і Швейцарія), Великобританія, Туреччина, Північна Македонія, Сербія та Україна.

Питання процедури спільного транзиту в Україні регулюються та керуються безпосередньо положеннями Конвенції про процедуру спільного

транзиту, а також нормативно-правовими актами, розробленими з метою виконання положень Конвенції.

Для виконання митних формальностей за процедурою спільного транзиту відповідно до статей 4; 5 глави II Доповнення I до Конвенції, зазвичай, використовується електронна транзитна система. Договірні сторони Конвенції за взаємною згодою ухвалюють інструменти для застосування електронної транзитної системи, що встановлюють:

− правила, що визначають і регулюють повідомлення, якими обмінюються митниці, якщо це необхідно для застосування митного законодавства;

− спільний набір даних та формат повідомлень із даними, обмін якими здійснюється згідно з митним законодавством.

При цьому для цілей процедури спільного транзиту митні органи використовують Спільну комунікаційну мережу/Спільний системний інтерфейс Європейського Союзу.

Процедура спільного транзиту, що передбачена цією Конвенцією, полягає, зокрема, у використанні для одного транскордонного переміщення товару єдиної гарантії та єдиного адміністративного документа (митної декларації) під час здійснення митного контролю товарів митницями країн – їхнього відправлення, транзиту та призначення.

Відображення відомостей про товари в графах єдиного адміністративного документа здійснюється в уніфікований спосіб, узгоджений на міжнародному рівні, задля забезпечення однакового сприйняття та тлумачення таких відомостей митними органами різних країн світу. Це сприяє:

− належній ідентифікації асортименту та кількості товарів, що обертаються у зовнішній торгівлі, з метою застосування щодо них передбачених законодавством заходів митно-тарифного регулювання

зовнішньоекономічної діяльності та належного формування дохідної частини державного бюджету;

− полегшенню торгівлі та збільшенню товарообігу через спрощення та прискорення митного контролю товарів завдяки онлайн використанню спільної електронної транзитної системи;

− протидії транскордонним комерційним шахрайствам (через неможливість фальсифікації на шляху транзиту відомостей про товари), боротьбі з порушеннями митного законодавства, ефективному захисту суспільства.

Необхідність використання єдиного адміністративного документа (митної декларації) під час процедури спільного транзиту зумовило потребу приєднання України до Конвенції про спрощення формальностей у торгівлі товарами [10] від 20 травня 1987 р. Для товарів, які є предметом торгівлі між договірними сторонами, формальності, пов’язані зі здійсненням такої торгівлі, виконуються з використанням єдиного адміністративного документа (ЄАД), що ґрунтується на формі декларації, зразок якої наведено у Додатку I до цієї Конвенції [10]. Цей єдиний адміністративний документ, залежно від обставин, використовують як декларацію або документ про експорт, транзит чи імпорт.

Суб’єктом процедури є особа, яка подає транзитну декларацію або від імені якої подається така декларація. Декларантом при цьому визначається особа, яка подає транзитну декларацію від свого імені або особу, від імені якої подається така декларація.

Використання сучасних інформаційних технологій при процедурі спільного транзиту Нової комп’ютеризованої транзитної системи (New Computerized Transit System – NCTS) передбачається статтями 4; 5 глави II Доповнення I до Конвенції [11]. NCTS доступна лише для країн-учасниць.

NCTS надає можливість запровадити обмін інформацією між митницями країн спільного транзиту про всі етапи митного оформлення товарів з

використанням за встановленим форматом електронних повідомлень в режимі реального часу та підвищити ефективність застосування системи аналізу ризиків.

Необхідність використання системи фінансових гарантій для забезпечення сплати заборгованостей, пов'язаних із застосуванням процедури спільного транзиту, передбачено главою IV ("Гарантії") Доповнення I до Конвенції про процедуру спільного транзиту.

Згідно зі ст. 10 Доповнення I до Конвенції суб'єкт процедури має надати гарантію для забезпечення сплати боргу, який може виникнути щодо товарів, поміщених під процедуру спільного транзиту.

Індивідуальна гарантія покриває одну транзитну операцію (за однією декларацією) та не може використовуватися повторно.

Загальна гарантія покриває декілька транзитних операцій у формі зобов'язання, наданого гарантом, у разі застосування спрощення (використання загальної гарантії чи звільнення від гарантії).При цьому вивільнена після завершення окремої транзитної операції частина суми загальної фінансової гарантії, що резервувалася за такою операцією, стає доступною для наступних транзитних операцій.

З набуттям 01.10.2022 чинності Закону України від 15.08.2022 No 2510-IX "Про внесення змін до Митного кодексу України та інших законів 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" [12] гарантом (ст. 316 МКУ [13] в оновленій редакції) можуть виступати банки, страховики, фінансові компанії, які мають право на провадження діяльності з надання гарантій. Вказані установи при цьому мають відповідати умовам, передбаченим ст. 316 МКУ, та бути включеними до

Реєстру гарантів NCTS. Чинний на сьогодні NCTS розміщено на офіційному веб-сайті Держмитслужби у розділі “Статистика та реєстри” .

Положення ст. 12 Доповнення I до Конвенції [11] передбачають, що гарант зобов’язується сплатити забезпечену суму боргу, що може виникнути щодо товарів, які поміщуються під процедуру спільного транзиту. Розрахунок суми митного боргу, з урахуванням положень ст. 18 Доповнення I до Конвенції, Наказу Міністерства фінансів України “Про деякі питання забезпечення сплати митного боргу в режимі спільного транзиту” від 06.04.2021 No 200 [14], здійснюється на основі найвищих ставок митних платежів, що застосовуються до товарів, без застосування будь-яких пільг чи преференцій.

Митні процедури в митниці призначення розпочинаються з моменту фактичної доставки та пред’явлення товарів, які були поміщені та випущені у режим спільного транзиту, транспортних засобів комерційного призначення та супровідних документів з транзитними супровідними документами (далі – ТСД) в зону митного контролю митниці призначення.

Для цілей аналізу та оцінки ризиків в електронній транзитній системі (далі – ЕТС) використовується випадковий відбір.

За результатами випадкового відбору в ЕТС можливе визначення таких рівнів ризику та відповідного їм переліку митних формальностей:

рівень ризику «2» – проведення ідентифікаційного митного огляду (без розкриття пакувальних місць і без обстеження транспортного засобу) із забезпеченням ідентифікації товарів та транспортних засобів шляхом здійснення цифрової фотозйомки (митні формальності «201-1» та «911-1» відповідно до Класифікатора митних формальностей, що можуть бути визначені за результатами застосування системи управління ризиками, затвердженого наказом Міністерства фінансів України від 20.09.2012 № 1011 (далі – Класифікатор МФ));

рівень ризику «3» або «4» – проведення митного огляду з метою перевірки відповідності відомостей, зазначених на упаковці, маркуванні товару, відомостям, зазначеним у митній декларації та інших документах, поданих до митного оформлення із забезпеченням ідентифікації товарів та транспортних засобів шляхом здійснення цифрової фотозйомки (митні формальності «205-1» та «911-1» відповідно до Класифікатора МФ);

рівень ризику «5» – проведення часткового митного огляду (з розкриттям до 20 відсотків пакувальних місць і вибірковим обстеженням транспортного засобу, з метою перевірки відповідності кількості та опису товарів і транспортних засобів даним, зазначеним у митній декларації) із забезпеченням ідентифікації товарів та транспортних засобів шляхом здійснення цифрової фотозйомки (митні формальності «202-1» та «911-1» відповідно до Класифікатора МФ).

У митниці відправлення контроль із застосуванням автоматизованої системи аналізу та управління ризиками (далі – АСАУР) здійснюється із використанням модуля АСАУР для декларацій T1UA (АСМО «Інспектор» → «NCTS» → «Форми митного контролю по NCTS») та модуля АСАУР у модулі «Журнал пункту пропуску» АСМО «Інспектор».

Для забезпечення синхронності процесу здійснення митного контролю у пунктах пропуску посадовій особі митниці відправлення рекомендується перед перевіркою декларації T1UA із використанням закладки «Форми митного контролю по NCTS» сформувати відповідний запис про переміщення у модулі «Журнал пункту пропуску» АСМО «Інспектор».

Після внесення інформації про переміщення до модуля «Журнал пункту пропуску» АСМО «Інспектор» посадова особа митниці відправлення здійснює перевірку із застосуванням АСАУР.

Спочатку здійснюється перевірка із застосуванням модуля АСАУР для декларацій T1UA (АСМО «Інспектор» → «NCTS» → «Форми митного контролю по NCTS»).

Після перевірки із застосуванням модуля АСАУР для декларацій T1UA здійснюється перевірка переміщення із застосуванням модуля АСАУР у модулі «Журнал пункту пропуску».

У разі необхідності проведення додаткових митних формальностей, окрім визначених АСАУР, посадова особа фіксує їх у модулі «Журнал пункту пропуску».

При визначенні переліку митних формальностей, а також внесенні результатів їх виконання, посадові особи митниці відправлення керуються положеннями Порядку здійснення аналізу та оцінки ризиків, розроблення і реалізації заходів з управління ризиками для визначення форм та обсягів митного контролю, затвердженого наказом Міністерства фінансів України від 31.07.2015 № 684 та зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 21 серпня 2015 року за № 1021/27466 (зі змінами).

Посадова особа митниці відправлення вносить в ЕТС інформацію про початок проведення митного контролю задекларованих товарів. ЕТС надсилає суб'єкту режиму електронне повідомлення про початок проведення митного контролю товарів, задекларованих у митній декларації окремого типу (Control decision notification, Повідомлення про проведення митницею відправлення додаткових митних формальностей [IE060]) .

Під час проведення процедур митного контролю митниця відправлення має право застосовувати технічні засоби митного контролю та вчиняти дії, передбачені частиною п'ятою статті 6 Закону України №78-IX «Про режим спільного транзиту та запровадження національної електронної транзитної системи» .

У разі визначення необхідності проведення митного огляду митниця відправлення інформує перевізника про час та місце проведення такого огляду.

За результатами проведення митного огляду складається Акт про проведення митного огляду установленої форми, один примірник якого залишається у справах митниці відправлення, а другий надається перевізнику для пред'явлення в митницю призначення.

Результати проведення митних формальностей фіксуються у відповідних модулях АСУР , автоматизованої системи митного оформлення (далі - АСМО) «Інспектор» («Форми митного контролю по NCTS» та закладка «АСАУР» модуля «Журнал пункту пропуску»).

У разі відсутності митних формальностей, визначених у модулі «Журнал пункту пропуску», у поле «Примітки/Обґрунтування» модуля «Форми митного контролю по NCTS» при закритті митних формальностей вносяться також реквізити документів, які підтверджують виконання відповідних митних формальностей (у разі наявності).

Після проведення процедур митного контролю, а також внесення результатів виконання митних формальностей у відповідних модулях АСАУР АСМО «Інспектор» («Форми митного контролю по NCTS» та закладка «АСАУР» модуля «Журнал пункту пропуску»), результати такого контролю посадова особа митниці відправлення вносить в ЕТС шляхом обрання коду результату відповідно до Класифікатора кодів результатів.

Товари не можуть бути поміщені в режим спільного транзиту, якщо за результатами митного контролю виявлено розбіжності між відомостями, зазначеними у митній декларації окремого типу в ЕТС, та фактичними відомостями про товари, що пред'явлені митниці відправлення, та/або відомостями, зазначеними у товаросупровідних документах на такі товари. У разі якщо за результатами митного контролю встановлено розбіжності, ЕТС надсилає суб'єкту режиму електронне повідомлення про неможливість випуску

товарів у режим спільного транзиту (No release for transit, Неможливість випуску товарів у режим спільного транзиту - [IE051]) .

Під час внесення в ЕТС результатів проведеного митного контролю посадова особа митниці відправлення вносить в ЕТС інформацію про своє власне ім'я, прізвище, номер службового посвідчення та детально описує результати проведеного митного контролю із зазначенням його форм і обсягів.

Товари можуть бути поміщені в режим спільного транзиту без проведення митного огляду товарів на підставі перевірки документів за умови відсутності інших форм митного контролю, визначених за результатами застосування системи управління ризиками. Інформацію про поміщення товарів у режим спільного транзиту без проведення митного огляду товарів на підставі перевірки документів посадова особа митниці відправлення вносить в ЕТС з результатом митного контролю "Визнано задовільним" (код А2).

Отже, з приєднанням України до Конвенції про процедуру спільного транзиту та початком міжнародного застосування NCTS (з 1 жовтня 2022 р.) у суб’єктів зовнішньоекономічної діяльності лишилась можливість використовувати діючу національну систему контролю доставки товарів. Проте прогнозується припинення її в подальшому використанні, оскільки NCTS є сучасніша, а умови для роботи в обох системах стануть паритетними, зокрема щодо необхідності застосування гарантій при переміщенні товарів.

Приєднання до Конвенції про процедуру спільного транзиту з використанням системи NCTS, дає змогу Україні:

− запровадити в режимі реального часу обмін митною інформацією щодо транзитних товарів з 35-ма країнами-учасницями;

− використовувати єдину митну декларацію та єдину фінансову гарантію, що будуть чинними при переміщенні товарів територіями договірних сторін Конвенції від країни-відправлення до країни-призначення;

− отримувати від митних органів договірних сторін Конвенції достовірну інформацію про транзитні переміщення товарів, що прямують в Україну з країн-учасниць Конвенції, до моменту ввезення цих товарів на митну територію нашої держави;

− запровадити спеціальні транзитні спрощення (загальна фінансова гарантія, звільнення від гарантії, авторизований вантажовідправник/ вантажоодержувач, самостійне накладення пломб);

Перелік видів транзитних спрощень, основні умови для їх отримання та застосування при спільному транзиті та використанні NCTS встановлено розділом III Доповнення I до Конвенції про процедуру спільного транзиту. Найбільш вагомими серед таких спрощень вважаються використання загальної гарантії чи звільнення від гарантії, самостійне накладення відправником пломб спеціального типу, можливість вивезення товарів без їхнього пред'явлення митниці відправлення.

Постановою Кабінету Міністрів України від 12.08.2020 № 705 "Деякі питання надання дозволу на застосування транзитного спрощення" [17] врегульовано процедуру та порядок проведення митними органами оцінки відповідності підприємства умовам для надання дозволу на застосування транзитного спрощення, а також затверджено форми документів, необхідних для надання таких дозволів.

Дозволи на застосування транзитних спрощень, залишаться чинними й після приєднання України до цієї Конвенції (на етапі міжнародного застосування NCTS).

Залучення якомога більшої кількості суб'єктів ЗЕД до процедури спільного транзиту ґрунтується також на встановленні партнерських зв'язків між митною адміністрацією та всіма іншими учасниками системи транзиту.

РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ПРАКТИКИ ФУНКЦІОНУВАННЯ МИТНОГО РЕЖИМУ ТРАНЗИТ В УКРАЇНІ

2.1. Аналіз транзитних потоків через митну територію України

Україна, як трансконтинентальна країна з важливими транспортними коридорами, активно використовує митний режим транзиту для забезпечення транспортних потоків через свою територію.

Митний режим транзиту передбачає перевезення вантажів через територію України без сплати митних платежів та інших обов'язкових платежів. Цей режим застосовується для вантажів, які не призначені для внутрішнього споживання в Україні, а тільки для транзиту через її територію.

Для здійснення транзиту вантажів через територію України потрібно оформити цей вантаж в митний режим транзиту . Для цього необхідно подати заяву до митного органу, надати документи на вантаж та довести його призначення для транзиту.

У процесі функціонування митного режиму транзиту в Україні, митні органи забезпечують контроль за виконанням умов транзитного режиму, зокрема, за дотриманням встановлених термінів транзиту та за наявністю необхідних документів на вантаж.

Загалом, практика функціонування митного режиму транзиту в Україні є достатньо ефективною та дозволяє забезпечувати безперебійний транспортний транзит вантажів через територію країни.

Аналізуючи практику функціонування митного режиму транзиту в Україні, можна виділити кілька проблемних питань. По-перше, наявність низки технічних обмежень, які ускладнюють процедуру митного контролю наприклад: 1. Розміри транспортного засобу: якщо транспортний засіб занадто великий або важкий, його може бути складно перевірити на митниці;

2. Складність упаковки товарів: якщо товари пакуються не згідно з міжнародними стандартами, їх може бути важко перевірити на митниці;

3. Наявність підроблених документів: якщо документи, що супроводжують товари, містять помилки або є підробленими, то перевірка може зайняти більше часу;

4. Необхідність спеціального обладнання: деякі товари потребують спеціального обладнання для перевірки, що може бути відсутнім на митниці;

5. Необхідність проведення додаткових тестів: якщо товари потребують додаткових тестів або аналізів, то це може затримати процес митного контролю;

6. Відсутність необхідної інформації: якщо надіслана інформація про товари неповна або недостатня, то перевірка може затриматися до отримання додаткової інформації. Це може призвести до затримки транзитних вантажів та втрат підприємствами, які використовують митний режим транзиту.

По-друге, тривалість митного оформлення в Україні є значною проблемою. Для того, щоб перевезти товар через Україну, потрібно пройти кілька митних контрольних пунктів, що може зайняти значну кількість часу. Це негативно впливає на конкурентоспроможність транспортних компаній, які використовують митний режим транзиту.

По-третє, нерівномірний розвиток інфраструктури митного контролю в різних регіонах України є ще однією проблемою. У деяких областях митний контроль відбувається дуже повільно, що призводить до додаткових витрат для транспортних компаній та підприємств.

Також важливим є роль митного контролю транзитних перевезень. Україна укладає міжнародні договори з країнами-партнерами та використовує новітні технології для забезпечення безпеки та контролю за транзитними перевезеннями.

За даними Державної митної служби України, обсяг транзитних перевезень через Україну у 2020 році склав 63,7 мільйона тонн.

Основними напрямками транзитних перевезень є транспортування товарів з країн Європи до країн Східної та Центральної Азії, а також до Казахстану та Китаю. Найбільші обсяги транзиту відбуваються через автомобільні та залізничні вузли, такі як Львів, Харків, Одеса, Київ, Чернігів та інші.

За даними Державної митної служби України, найбільші обсяги транзитного транспорту складаються з автомобільних перевезень (більше 90% від загального обсягу транзиту). Залізничний транспорт становить лише 6% від загального обсягу транзиту, а морський транспорт - менше 1%. Обсяги транзитних перевезень наведено в рис.2.1.



Рис.2.1. Обсяги транзитних перевезень за видами транспорту

Розроблено автором за даними : [18]

Основними товарами, які транспортуються через митну територію України, є металобрухт, нафта та нафтопродукти, хімічна продукція, зерно та інші сільськогосподарські продукти, вугілля та інші види палива.

За даними Міністерства інфраструктури України, у 2020 році через територію України пройшло близько 19,8 мільйонів тонн нафти та нафтопродуктів, що на 8,7% менше, ніж у 2019 році. Крім того, транзит трубопровідної газу через Україну склав 55,8 мільярдів кубометрів, що на 37,6% менше, ніж у 2019 році.

За даними звіту Тимчасової слідчої комісії Верховної Ради України з питань перевірки та оцінки стану акціонерного товариства "Українська залізниця" обсяги транзиту стають дедалі меншими. У загальному вантажообігу частка транзитних вантажів становить 7 %, у загальних обсягах перевезень - 4 %. У 2021 році обсяги перевезень транзитних вантажів становили 11,5 млн тонн, що на 1 млн тонн, або на 8,3 % менше, ніж у 2020 році. У 2020 році обсяг транзитних перевезень становить 12,5 млн. тонн, що на 12,8%, або на 1,9 млн. тонн менше ніж у 2019 році. Щодо вантажообігу млн. т-км за 2021 рік транзит становить 13 016,1 млн. т-км. , що на 8,8% менше ніж у 2020 році. У свою чергу 2020 рік має показник 14 276,4 млн. т-км, що на 6,2%, або на 938,8 млн. т-км., менше ніж у 2019 році.

З нижченаведених показників слід зазначити, що протягом 2021-2019 років відбувалась тенденція зниження транзитних перевезень. Це обумовлено тим, шо більша частка транзитного вантажопотоку формується в Російській Федерації (далі – РФ) і політика, яку проводить РФ по відношенню до України містить вагомі ризики як в політичному так і в зовнішньоекономічному напрямку. Крім того, негативно впливати на обсяги перевезень можуть і конвенційні заборони.

Найменування	2021 рік	% до 2020	2020 рік	% до 2019	2019 рік
Перевезено, млн. тонн, у т.ч.	314,3	102,9%	305,5	97,6%	321,9
Транзит	11,5	91,7%	12,5	87,2%	14,4
Вантажообіг, млн. т-км, у т.ч.	180 361,0	102,7%	175 587, 2	96,6%	181 844,7
Транзит	13 016, 1	91,2%	14 276,4	93,8%	15 216,2

Табл.2.2. Обсяги перевезень вантажів в митному режимі транзит АТ «УЗ»

Розроблено автором за даними: [19]

Динаміку обсягів транзитних перевезень АТ «УЗ» наведено в Рис. 2.3:

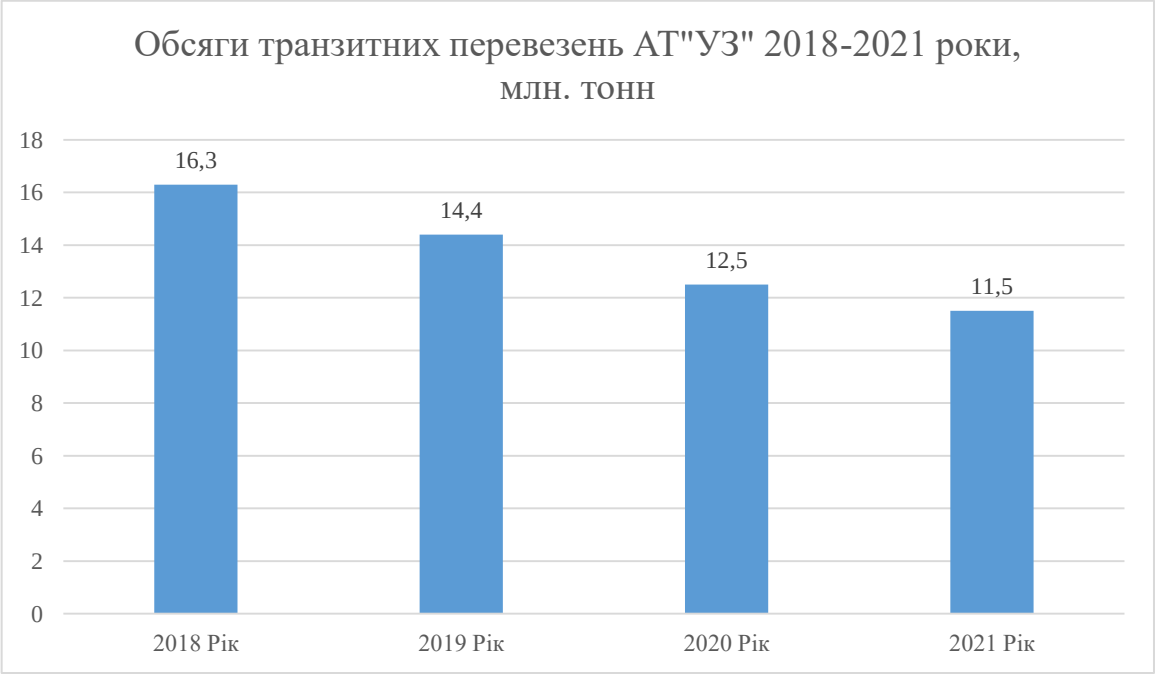


Рис.2.3. Динаміка обсягів транзитних перевезень АТ «УЗ»

Розроблено автором за даними: [19]

За даними Державної митної служби України наведено обсяги оформлення митних декларацій протягом 2020-2022 років.

Показник	**Одиниця виміру**	*Січень-грудень 2020 року*	*Січень-грудень 2021 року*	*Січень-грудень 2022 року*
Оформлено митних декларацій форми МД-2:	тис. шт.	**4 464,6**	**5 159,3**	**3 534,3**
на внутрішній транзит (каботаж)	тис. шт.	89,3	106,8	22,5
на прохідний транзит*	тис. шт.	339,4	395,3	79,2
Оформлено митних декларацій форми МД-2 за процедурою електронного декларування:	тис. шт.	**4 314,0**	**5006,5**	**3501,3**
на внутрішній транзит (каботаж)	тис. шт.	88,9	106,6	22,5
на прохідний транзит*	тис. шт.	220,8	269,9	58,6

Рис. 2.4. Обсяги оформлення митних декларацій 2020 – 2022рр.

Розроблено автором за даними: [18]

За останні роки, до повномасштабного вторгнення, в Україні спостерігається зростання обсягу транзитного вантажопотоку через автомобільний транспорт. У зв'язку з цим, уряд країни розробив програму розвитку автомобільних доріг, яка передбачає будівництво нових трас та реконструкцію існуючих.

У сфері залізничного транспорту також спостерігається збільшення транзитного вантажопотоку. Проте, на відміну від автомобільного транспорту, залізничний транспорт стикається з проблемами у забезпеченні якісного обслуговування вантажопотоку та нестачі інвестицій у розвиток інфраструктури.

У морському транспорті транзитний вантажопотік також збільшується. Зокрема, розвиток портів та розширення їхніх функцій дозволяє залучати більше транзитних вантажів, що сприяє розвитку економіки країни.

Однак, не зважаючи на зростання транзитного вантажопотоку, в Україні існують проблеми зі забезпеченням якісного обслуговування транспортних потоків, а також зі збереженням інфраструктури транспорту.

Україна має доступ до морських портів на Чорному та Азовському морях, а також до залізничних та автомобільних шляхів, які сполучають її з країнами Європи та Азії. На території України проходять такі транспортні маршрути, як "Новий шовковий шлях" та "Північний потік-2".

Транзитна функція України часто супроводжується проблемами, такими як корупція, нестабільність у політичній та економічній ситуації, а також конфлікт з Росією. Прикладом корупції можуть виступати такі дії: 1. Підробка документів: транзитні компанії можуть підробляти документи щодо вантажу, що проходить транзитом через їх територію, з метою зменшення митних платежів або отримання інших неправомірних переваг.

2. Неправомірні затримки: транзитні компанії можуть затримувати вантажі на кордонах з метою отримання хабарів або інших привілеїв.

3. Незаконне використання транзитного коридору: компанії можуть використовувати транзитний коридор для перевезення свого власного вантажу, що суперечить законодавству.

4. Підробка вимог: транзитні компанії можуть підробляти вимоги митниць та інших контролюючих органів з метою отримання переваг.

5. Схеми легалізації грошей: транзит може бути використаний як частина схеми легалізації грошей, коли гроші, отримані від корупційних дій, перекладаються через транзитний коридор.

6. Відмивання грошей: транзит може бути використаний як частина схеми відмивання грошей, коли гроші, отримані від незаконних дій, перекладаються через транзитний коридор.

Ці проблеми можуть негативно вплинути на транзитний потік через Україну та на економіку країни в цілому.

Однак, на сьогоднішній день український транзитний потенціал знаходиться під загрозою через ризики, пов'язані зі зміною геополітичної ситуації в регіоні та конкуренцією з іншими країнами-транзитниками. Воєнний стан завжди має негативний вплив на економіку, зокрема і на транзитний потенціал країни. За період воєнного стану зменшується кількість транспорту, що проходить через територію країни, зменшується обсяг торгівлі, знижується кількість іноземних інвестицій. Також можуть бути обмеження на пересування громадян та транспортних засобів, що також впливає на транзитний потенціал. Під час воєнного конфлікту на території країни, транзитні шляхи можуть бути повністю перекриті або знищені, що ще більше ускладнює ситуацію. Тому воєнний стан негативно впливає на транзитний потенціал України та знижує її конкурентоспроможність в міжнародному співтоваристві.

2.2 Оцінка ефективності запровадження комп’ютеризованої системи NCTS в роботу митних органів України

Відповідно до Закону України від 30 серпня 2022 року № 2555-IX «Про приєднання України до Конвенції про процедуру спільного транзиту» з 1 жовтня 2022 року Україна приєдналася до Конвенції про процедуру спільного транзиту (далі – Конвенція) та розпочала міжнародне застосування електронної транзитної системи NCTS.

Спільний транзит – одне з ключових питань економічної інтеграції між Україною та ЄС, тому зазначена подія є важливим досягненням не тільки

Департаменту запровадження міжнародної транзитної системи (далі – Департамент) та Державної митної служби України, а й важливим кроком для України.

Приєднання України до Конвенції підсумовує певний етап роботи Департаменту та передбачає подальші кроки щодо розвитку міжнародної транзитної системи. Так, Департаментом у контексті приєднання до Конвенції також здійснюються підготовчі заходи до переходу на NCTS P5, який заплановано на IV квартал 2023 року.

Щоб отримати у 2022 році запрошення до Конвенції, Україна мала ухвалити законодавство, яке дозволить використовувати NCTS та інструменти системи спільного транзиту; мати відповідну IT систему, розгорнути її на митницях, провести навчання посадових осіб митниць, роз'яснити особливості нової системи бізнесу, створити Службу підтримки, пройти тестування на відповідність системи вимогам Конвенції. Усі ці елементи в подальшому оцінювались DG TAXUD та представниками країн-учасниць Конвенції під час попередньої та фінальної оціночних місій.

Попри те, що зобов'язання України приєднатися до Конвенції про процедуру спільного транзиту були закріплені ще в Угоді про асоціацію з ЄС у 2014 році, а питання щодо надання Україні статусу неформального спостерігача для приєднання до Конвенції розглядалось ще у 2008 році, активна робота в Україні за цим напрямом розпочалась після прийняття Закону України від 12 вересня 2019 року № 78-IX «Про режим спільного транзиту та запровадження національної електронної транзитної системи» та виокремлення в структурі Держмитслужби підрозділу, а в подальшому і створення Департаменту, основним завданням якого була реалізація заходів щодо приєднання України до Конвенції про процедуру спільного транзиту.

Законодавча та організаційно-технічна складові, які координувалися відповідно Міністерством фінансів України та Державною митною службою

України, напрацьовувалися та реалізовувалися паралельно завдяки тісній комунікації в рамках спільних робочих груп та за участі проектів ЄС – EU4PFM та RST Мінфіну.

З лютого по червень 2022 року Держмитслужба успішно завершила Conformance testing Mode 1-3, тобто тестування на відповідність вимогам Конвенції національного застосунку NCTS, у тому числі і міжнародний етап з іншими країнами-членами Конвенції. Таким чином, Україна підтвердила технічну готовність приєднатися до Конвенції про процедуру спільного транзиту.

Також у цей період спільно з експертами EU4PFM та перекладачами Урядового офісу координації європейської та євроатлантичної інтеграції Секретаріату Кабінету Міністрів України було опрацьовано та термінологічно узгоджено переклад Конвенції про процедуру спільного транзиту та переклад Конвенції про спрощення формальностей у торгівлі товарами.

23-24 червня 2022 року була проведена фінальна оціночна місія ЄС. За результатами місії було отримано позитивні висновки. У липні 2022 року Держмитслужба офіційно отримала Звіт фінальної оціночної місії DG TAXUD щодо готовності України приєднатися до Конвенції про процедуру спільного транзиту та Конвенції про спрощення формальностей у торгівлі товарами, а 25 серпня 2022 року – офіційне запрошення, що, з урахуванням подачі Україною інструменту приєднання до депозитарію Конвенції 31 серпня 2022 року, дозволило забезпечити початок міжнародного застосування NCTS з 1 жовтня 2022 року.

З метою забезпечення повноцінного застосування положень Конвенції на території України було прийнято наступні нормативно правові акти:

Закон України від 15 серпня 2022 року № 2510-IX «Про внесення змін до Митного кодексу України та інших законів 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»;

постанову Кабінету Міністрів України від 27 вересня 2022 року № 1092 «Деякі питання реалізації положень Митного кодексу України щодо надання авторизацій»;

наказ Міністерства фінансів України від 07.10.2022 № 325 «Про затвердження Порядку реалізації положень Конвенції про процедуру спільного транзиту на території України».

Національне застосування NCTS тривало півтора роки. За цей час (17 березня 2021 року – 30 вересня 2022 року) в системі зареєструвалося близько 1 500 суб'єктів господарювання. При цьому кожне друге зареєстроване підприємство подало хоча б одну декларацію T1UA. Загалом під час національного застосування NCTS було подано майже 10 000 декларацій T1UA, з них близько 7 000 декларацій T1UA були успішно оформлені. Пік оформлень декларацій T1UA припав на лютий 2022 року, коли було подано майже 2 000 декларацій, а оформлено – більше 1 500. Після початку повномасштабної війни Росії проти України обсяги оформлень декларацій спільного транзиту почали помітно зростати лише у липні 2022 року (після проведення у червні 2022 року фінальної оціночної місії DG TAXUD). У два останні місяці національного застосування NCTS (серпень та вересень 2022 року) кількість поданих та оформлених декларацій перевищувала 1 000 T1UA на місяць.

Першою країною, з якої було відправлено вантаж для доставки в Україну під процедурою спільного транзиту, стала Німеччина. Україною також випущено товари під процедуру спільного транзиту для доставки в Німеччину.

Упродовж жовтня 2022 року – березня 2023 року загальна кількість транзитних декларацій на в'їзд в Україну перевищила 900, з них майже 300 було оформлено у березні 2023 року. Топ-5 країн відправлення – Бельгія, Німеччина, Польща, Латвія та Туреччина.

Кількість переміщень, розпочатих в Україні, за 6 місяців перевищила 1900, з них майже 800 – у березні, що вдвічі більше ніж у попередньому місяці. До топ-5 країн-призначення увійшли Латвія, Німеччина, Польща, Литва та Італія.

Конвенція про процедуру спільного транзиту є основою для транзитного переміщення товарів між країнами-учасницями Конвенції. Її норми дозволяють забезпечувати належний контроль за транзитними товарами, сприяють запобіганню шахрайству із супровідними документами. Зокрема, використання однієї транзитної декларації для доставки вантажів з однієї країни в іншу, згідно із процедурою спільного транзиту, зменшує вартість митних процедур та час, необхідний для їх проходження, а тому зменшує черги на кордоні, що означає швидший потік товарів.

Терміни пред'явлення товарів:

- дата видачі товарної накладної

- термін дії контракту на поставку товару

- термін, встановлений договором купівлі-продажу

Процедура спільного транзиту - це міжнародна транспортна процедура, що дозволяє переміщувати товари через території кількох країн без сплати мита та інших податків до моменту їх ввезення на митну територію країни призначення. Терміни проведення процедури спільного транзиту визначаються міжнародними договорами та національним законодавством країн, що беруть участь у процесі.

Варто зазначити, що процедура спільного транзиту передбачає припинення нарахування митних та акцизних зборів, мита, ПДВ та інших зборів з товарів при їх переміщенні від митниці відправлення до митниці призначення. Цю митну процедуру можуть використовувати економічні оператори з метою полегшення переміщення товарів від однієї договірної

сторони до іншої, проте немає зобов’язання щодо використання саме цього виду транзитної процедури.

Керівництво процедурою здійснюють митні управління, різні договірні сторони через мережу митних установ, а саме:

– митниці відправлення;

– транзитні митниці;

– митниці призначення;

– гарантійні митниці.

У 2022 році розпочався процес надання підприємствам транзитних спрощень, передбачених Конвенцією. Головними видами авторизацій у процедурі спільного транзиту (NCTS) є «використання загальної гарантії», «статус авторизованого вантажовідправника», «статус авторизованого вантажоодержувача» та «використання пломб спеціального типу».

Трейдери мають можливість отримати дозволи на застосування декількох спрощень одночасно. До того ж, спрощення, які притаманні спільному транзиту, можуть отримати країни, які ще не доєднались до Конвенції, проте мають таку стратегічну прерогативу та напрацьовані й імплементовані практичні заходи у цьому напрямі.

«Авторизований вантажовідправник» та «авторизований вантажоодержувач»: як це працює? Практично все спілкування підприємства, яке має транзитні спрощення «авторизований вантажовідправник» та «авторизований вантажоодержувач» з митницею у процедурі спільного транзиту відбувається дистанційно. Всі необхідні дії підприємство може здійснювати самостійно, або їх здійснює митниця віддалено, без необхідності фізично доставляти вантажі до місць, де митниця зазвичай виконує митні формальності. Тобто, авторизований вантажовідправник може декларувати товари не пред’являючи їх митниці відправлення, а авторизований

вантажоодержувач, в свою чергу, може отримати товари не пред'являючи їх в митниці призначення. Щодо «використання пломб спеціального типу», сутність полягає в тому, що підприємство, яке отримало дане спрощення може самостійно накладати пломби з власним унікальним маркуванням та номером. «Використання загальної гарантії» - декілька декларацій – одна гарантія. Загальна фінансова гарантія у процедурі спільного транзиту використовується для покриття кількох транзитних операцій (у тому числі одночасних), причому після вивільнення частини зарезервованої суми загальної фінансової гарантії, така сума стає доступною для наступних транзитних операцій. Використання загальної фінансової гарантії є основним способом гарантування транзитних переміщень у ЄС та інших країнах-учасницях Конвенції.

Подати заяву на отримання спрощень може підприємство, яке оформило не менше 50 декларацій у режимі спільного транзиту (T1UA). Приклад заповнення декларації T1UA відповідно до встановленого законодавством порядку на Порталі трейдера наведено в Додатку А . Виняток становить «загальна фінансова гарантія» - подати заяву на її отримання може навіть підприємство, яке ще не оформило 50+ декларацій в NCTS, але підтвердило відповідність критерію забезпечення практичних стандартів компетенцій чи професійної кваліфікації відповідальної посадової особи підприємства.

Всі перелічені спрощення, які можуть отримати українські підприємства, зменшують логістичні витрати та в першу чергу, скорочують час митних формальностей.

26 вересня 2022 року Держмитслужбою надано одразу чотири дозволи на застосування основних транзитних спрощень: «загальна фінансова гарантія», «самостійне накладання пломб спеціального типу», «авторизований вантажовідправник» та «авторизований вантажоодержувач». Підприємством, яке отримало ці спрощення стало Товариство з обмеженою відповідальністю (далі – ТОВ) «Епіцентр К».

Отримані спрощення надають змогу підприємству поміщувати товари під процедуру спільного транзиту, а також отримувати їх на території своїх складських приміщень без заїзду у митницю відправлення чи митницю призначення відповідно, що зменшує логістичні витрати, а також скорочує час на проходження митних формальностей. Півтора роки тому ТОВ «Епіцентр К» стало одним із перших підприємств, які долучилися до подання декларацій в NCTS при національному застосуванні системи, і за підсумками увійшло в ТОП-10 компаній, які оформили найбільше декларацій спільного транзиту.

Обов'язкові умови для отримання статусу:		
Авторизований вантажовідправник	Авторизований вантажоодержувач	Використання пломб спеціального типу
Має авторизації на застосування транзитних спрощень «використання загальної гарантії» та «використання пломб спеціального типу»	Заявляє про регулярність одержання товарів, які були поміщені під процедуру спільного транзиту	Надає копію сертифікату відповідності пломб спеціального типу затвердженим характеристикам та технічним специфікаціям

Рис. 2.5. Обов’язкові умови для отримання авторизацій

Розроблено автором за даними:[19]

Основними вимогами для отримання авторизації є:

Підприємство-резидент

- Заявляє про намір регулярно здійснювати операції під процедурою спільного транзиту;
- Відповідає критеріям:

1. «дотримання вимог митного та податкового законодавства України, а також відсутність фактів притягнення до кримінальної відповідальності»;

2. «належна система ведення бухгалтерського обліку, комерційної та транспортної документації»;

3. «забезпечення практичних стандартів компетенції або професійної кваліфікації відповідальної посадової особи підприємства».



Рис. 2.6. Терміни отримання авторизацій

Джерело: [19]

Держмитслужбою проводиться активна робота щодо залучення підприємств для надання авторизації на застосування транзитних спрощень відповідно до Конвенції. Так, уже надано 25 авторизацій на застосування транзитних спрощень, з них 9 авторизацій на використання загальної гарантії, 14 авторизацій – на об’єкти авторизованих вантажовідправників та вантажоодержувачів, а також 2 авторизації на використання пломб

спеціального типу. Більше 10 заяв від підприємств знаходяться на різних етапах розгляду.



Рис. 2.7. Кількість наданих авторизацій на застосування транзитних спрощень

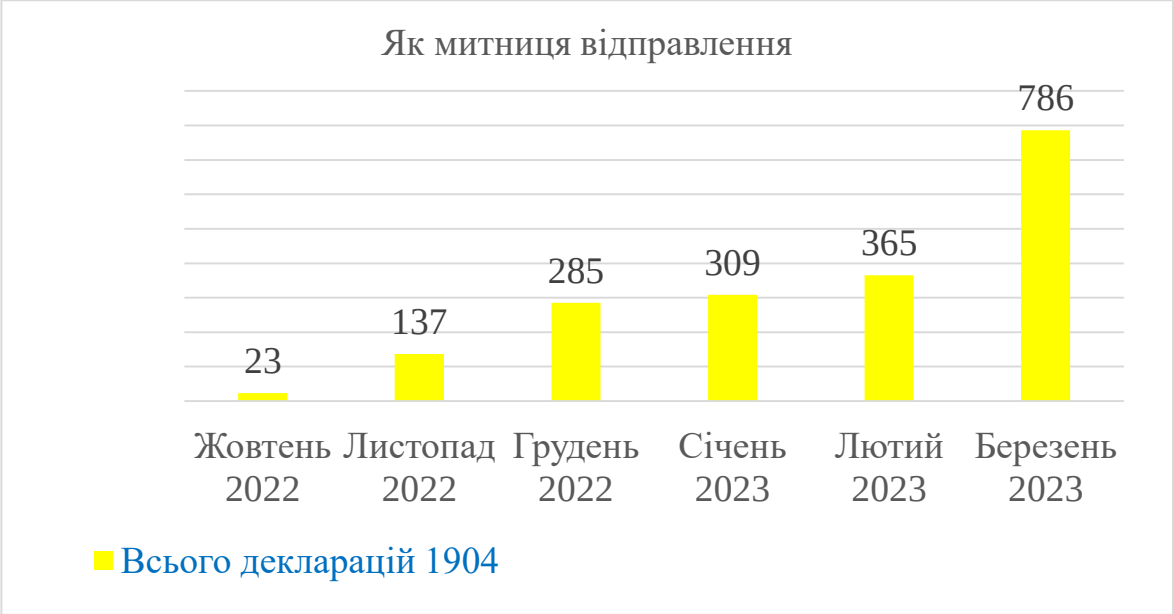
Розроблено автором за даними: [19]

З 1 жовтня 2022 року в системі управління гарантіями NCTS Держмитслужбою зареєстровано 12 загальних гарантій, 8 з яких є чинними станом на початок квітня 2023 року.

Також, Держмитслужбою здійснюється взаємодія з митними органами інших країн в рамках адміністративної допомоги відповідно до Конвенції. За 6 місяців було ініційовано більше 70 запитів щодо належного завершення процедури спільного транзиту та опрацьовано майже 100 запитів, отриманих від митних адміністрацій інших країн.

В рамках надання консультацій як представникам бізнесу, так і посадовим особам митних органів, з початку міжнародного застосування NCTS

Службою підтримки з питань спільного транзиту Держмитслужби опрацьовано більше 500 запитів.



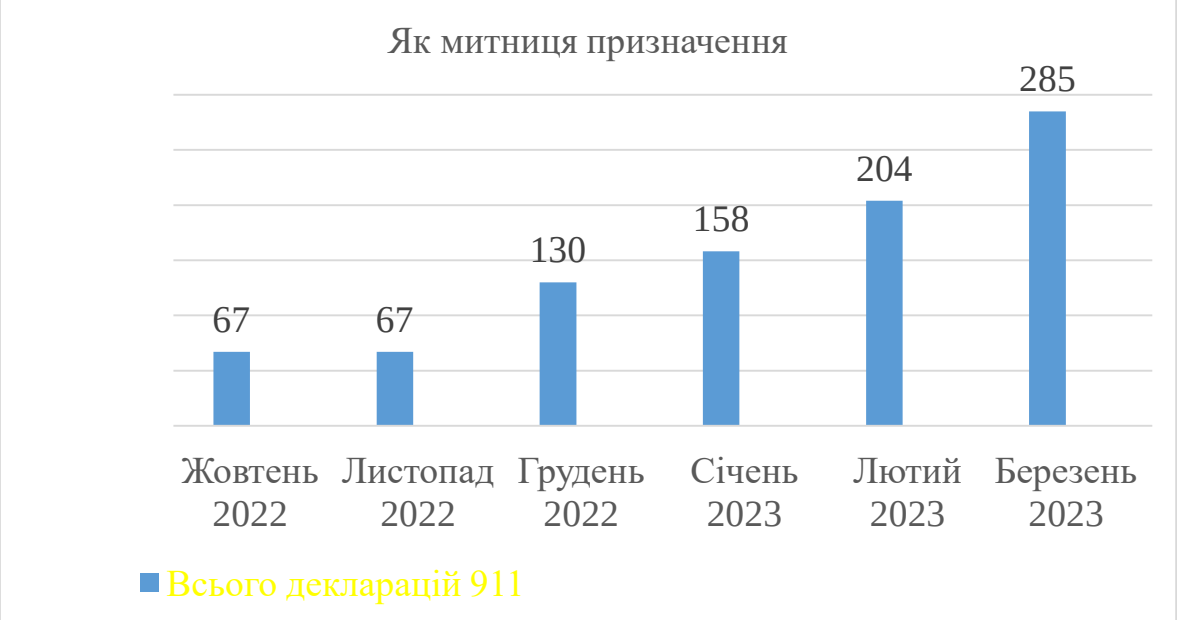


Рис. 2.8. Результати перших пів року міжнародного застосування NCTS.Розподіл оформлених декларацій по місцях.

Розроблено автором за даними: [19]

З наведеного прикладу слід зазначити, що українські експортери все більше переконуються в перевагах процедури спільного транзиту, з кожним місяцем кількість декларацій Т1 впевнено зростає.

Держмитслужба розробила ІТ рішення, яке дозволить фінансовим гарантам взаємодіяти із системою NCTS засобами електронного зв'язку для забезпечення гарантування товарів у режимі спільного транзиту. 24 квітня Держмитслужба запускає роботу веб-сервісу, який дозволятиме гарантам, які мають право гарантувати переміщення товарів під процедурою спільного транзиту, подавати гарантії в електронному вигляді. Таким чином, взаємодія між Держмитслужбою, гарантами та суб'єктами процедури щодо реєстрації гарантії в NCTS та отримання даних для роботи з нею, відбуватиметься в електронній формі. Структура та формат повідомлень визначені наказом Держмитслужби від 13.04.2023 № 143 «Про електронну реєстрацію гарантій для цілей спільного транзиту», який розміщено на веб-сайті Держмитслужби у підрозділі «Нормативно-правова база» розділу «Спільний транзит (NCTS)».

Система дозволяє безпаперово взаємодіяти гарантам, суб'єктам процедури та Держмитслужбі в питанні реєстрації гарантій для цілей спільного транзиту. До запровадження сервісу суб'єкту процедури потрібно було отримувати оригінал паперової гарантії у гаранта, привозити таку гарантію для реєстрації в Держмитслужбу і лише після цього отримувати дані, необхідні для її застосування. Веб-сервіс дозволяє гаранту подати гарантію в електронному вигляді із застосуванням КЕП безпосередньо до Держмитслужби, що значно пришвидшує процес реєстрації нових гарантій. Після успішної реєстрації гарантії гаранту повертається інформація щодо присвоєного їй реєстраційного номера (GRN), а суб'єкт процедури в Особистому кабінеті на веб-порталі «Єдине вікно» може переглянути інформацію щодо зареєстрованих на його ім'я гарантій.

Так, фінансовим гарантам воно дозволяє взаємодіяти з електронною системою управління фінансовими гарантіями (GMS) у рамках таких операцій:

1. Реєстрація фінансової гарантії;
2. Внесення змін в зареєстровану фінансову гарантію;
3. Відкликання фінансової гарантії;
4. Запит актуальної інформації щодо фінансової гарантії (поточний статус та дані, інформація про застосування та інформація про вивільнення).

Трейдери завдяки цьому рішенню зможуть:

- Отримати інформацію про зареєстровану гарантію;
- Отримати інформацію про зміну фінансової гарантії;
- Змінювати коди доступу гарантії.

Вже на наступний день після запуску системи управління гарантіями NCTS було зареєстровано перші три електронні гарантії із використанням веб-сервісу подачі гарантами електронних гарантій для застосування при спільному транзиті (NCTS).

Отже, комп'ютеризована система NCTS (New Computerized Transit System) має значний вплив на роботу митних органів України. Основні позитивні ефекти включають:

1. Автоматизація процесу транзиту товарів: NCTS дозволяє митним органам автоматизувати процес транзиту товарів через територію України, що спрощує процес контролю та забезпечує безперебійний транзит товарів відправника до отримувача.

2. Зменшення часу пропуску товарів через кордон: завдяки автоматизації транзитного процесу, час пропуску товарів через кордон зменшується, що забезпечує більш ефективну роботу митних органів та сприяє розвитку бізнесу в Україні.

3. Зниження витрат на паперову документацію: NCTS дозволяє знизити витрати на паперову документацію та зробити процес оформлення транзиту

більш прозорим та простим для підприємств, що сприяє зниженню корупції та сприяє розвитку бізнесу в Україні.

4. Збільшення доходів держави: завдяки більш ефективному контролю транзитного руху товарів, митні органи можуть збільшувати доходи держави та зменшувати вірогідність порушення митних правил.

У системі NCTS митні органи можуть відстежувати переміщення транзитних вантажів на всьому їх шляху через території різних країн. Система автоматично здійснює облік відправлення, прибуття та проходження вантажу через кожен митний пункт. Крім того, митники можуть швидко та ефективно спілкуватися з колегами в інших країнах щодо стану транзитного вантажу та його документів.

У разі порушення правил транзиту вантажів, система NCTS автоматично генерує спеціальні повідомлення та передає їх відповідним митним службам для подальшого контролю та вжиття заходів щодо вирішення проблеми.

Введення комп’ютеризованої системи NCTS дозволило забезпечити більш ефективний та прозорий транзит товарів через територію України та сприяло розвитку бізнесу в країні.

РОЗДІЛ 3. ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШОГО РОЗВИТКУ ТРАНЗИТНИХ СПРОЩЕНЬ В УКРАЇНІ

Розвиток транзитних спрощень в Україні є важливою темою для економічного розвитку країни. Україна має важливе геополітичне положення, яке дає їй можливість стати транзитним коридором між Європою та Азією. Проте, наразі український транзитний коридор не є конкурентоспроможним через відсутність необхідних інфраструктурних та технічних засобів.

Розвиток транзитних спрощень означає зменшення формальних процедур та збільшення швидкості транспортування товарів через територію країни. Це досягається шляхом спрощення митних процедур, зниження податків та митних зборів, встановлення електронних систем контролю та моніторингу.

Такі заходи сприяють збільшенню обсягів транзитного транспорту та зниженню вартості перевезень, що забезпечує зростання економіки країни.

Транзитні спрощення в Україні - це заходи, які спрощують процедури транзитного переміщення товарів через територію України з метою зменшення витрат та часу на цей процес.

Основні транзитні спрощення в Україні включають:

1. Електронне оформлення документів - дозволяє зменшити час на оформлення необхідних документів та забезпечити швидкий доступ до них.

2. Відкриття спеціальних транспортних коридорів - забезпечує швидкий транзит перевезення товарів через територію України.

3. Спрощення процедур митного контролю - забезпечує зменшення часу на митний контроль товарів, що проходять транзитом через Україну.

4. Використання електронних систем моніторингу - дозволяє забезпечити контроль за переміщенням товарів та зменшити кількість фізичних інспекцій.

5. Система "єдиного вікна" - дозволяє забезпечити взаємодію між різними органами державної влади та зменшити кількість документів, які потрібно оформити при транзитному переміщенні товарів.

Такі спрощення допомагають забезпечити швидкий та ефективний транзитний рух товарів через територію України, що сприяє розвитку міжнародної торгівлі та забезпечує економічний розвиток країни.

Для розвитку транзитних спрощень в Україні необхідно провести реформи в різних сферах. Зокрема, важливо розвивати логістичну інфраструктуру, вдосконалювати митний контроль, спрощувати митні процедури та зменшувати їх терміни, розвивати електронний митний сервіс та створювати сприятливі умови для приваблення іноземних інвестицій.

Наразі у країні існують значні проблеми у логістичній сфері, в першу чергу це пов’язано з введенням воєнного стану на території України. Наступними є : застарілість транспортної інфраструктури, недостатність інвестицій у розвиток логістики, відсутність високотехнологічних логістичних центрів та недостатня конкурентоспроможність логістичних послуг.

Однією з найважливіших проблем є стан доріг та залізниць. За даними Всесвітнього банку, українська дорожня мережа є однією з найгірших серед країн Європи та Центральної Азії. Також залізнична інфраструктура потребує серйозного ремонту та модернізації.

Іншою проблемою є недостатність інвестицій у розвиток логістики. Україна є досить привабливою країною для інвестицій у логістику, оскільки має вигідне географічне положення та великий потенціал для розвитку транспортної інфраструктури. Проте, недостатня увага до цієї сфери з боку влади та бізнесу призводить до того, що інвестицій у логістику недостатньо.

Також в Україні відсутні високотехнологічні логістичні центри, які б удосконалювали процеси логістики та дозволяли б підвищувати її ефективність. Наявність таких центрів допомогла б зменшити витрати на логістику та збільшити швидкість доставки товарів.

Щоб поліпшити ситуацію з логістичною інфраструктурою в Україні, необхідно здійснювати інвестиції у розвиток транспортної інфраструктури та підвищувати ефективність логістичних процесів.

Також необхідно вдосконалювати законодавство в галузі транспорту та транспортних перевезень, зокрема, узгоджувати внутрішнє законодавство з міжнародними стандартами та угодами.

Уряд України вже проводить ряд заходів для розвитку транзитних спрощень, зокрема, запроваджує електронну митну систему та будує нові логістичні центри. Проте, для досягнення успіху в цій сфері необхідно продовжувати працювати над реформами та залучати іноземні інвестиції.

Україна має великий потенціал для подальшого розвитку транзитних спрощень, що сприятиме збільшенню експортної та транзитної активності, а також залученню інвестицій до країни. Основні перспективи подальшого розвитку транзитних спрощень в Україні включають:

1. Підвищення рівня автоматизації: розвиток комп’ютеризованих систем, таких як NCTS, дозволить зменшити ризики порушення митних правил та прискорити процес пропуску товарів через кордон.

2. Запровадження електронного декларування: електронна декларація дозволить зменшити витрати на паперову документацію та зробити процес транзиту більш прозорим та простим для підприємств.

3. Створення сприятливого інвестиційного клімату: розвиток транзитних спрощень може привернути іноземні інвестиції та сприяти розвитку бізнесу в Україні.

4. Розвиток інфраструктури: розвиток інфраструктури, такої як порти, залізниці та автошляхи, дозволить забезпечити більш ефективний транспорт товарів через територію України.

5. Співпраця з міжнародними організаціями: співпраця з міжнародними організаціями, такими як ЄС та Європейський банком реконструкції та розвитку, може допомогти забезпечити додаткові інвестиції та технічну підтримку для розвитку транзитних спрощень в Україні.

В цілому, подальший розвиток транзитних спрощень в Україні є важливим для забезпечення економічного розвитку країни та її інтеграції в світову економіку.

Одним із способів удосконалення процедури переміщення вантажів через митний кордон України в режимі транзит є використання електронних транспортних документів.

Електронні транспортні документи – це електронні документи, які містять інформацію про вантаж та його переміщення, і які можуть бути використані для здійснення митного контролю та митного оформлення вантажу.

Використання електронних транспортних документів сприятиме покращенню ефективності та швидкості переміщення вантажів через митний кордон, а також зменшенню витрат на паперову документацію та зберігання її протягом визначеного терміну.

Для використання електронних транспортних документів необхідно створити спеціальну інфраструктуру, яка дозволить передавати та зберігати ці документи в електронному вигляді. Також необхідно визначити правила використання електронних транспортних документів та забезпечити їх взаємодію з митними органами.

У процесі розробки та впровадження електронних транспортних документів необхідно дбати про захист інформації, що міститься в них, від

несанкціонованого доступу та змін. Для цього можуть використовуватися різні методи захисту, наприклад, шифрування, підписання електронним підписом, аутентифікація користувачів тощо.

Узагальнюючи, використання електронних транспортних документів – це один зі способів удосконалення процедури переміщення вантажів через митний кордон України в режимі транзит, який сприятиме покращенню ефективності та швидкості переміщення вантажів, а також зменшенню витрат на паперову документацію та зберігання її протягом визначеного терміну. При розробці та впровадженні електронних транспортних документів необхідно дбати про захист інформації, що міститься в них, від несанкціонованого доступу та змін.

Щоб досягти бажаного результату у транзитному потенціалу України необхідно провести низку змін. Для покращення функціонування та залучення суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності до використання транзитних потоків слід удосконалити такі фактори: логістичну інфраструктуру; митний контроль; митні процедури (а саме їх спрощення та скорочення термінів проходження); створення сприятливих умов для зацікавлення іноземних інвесторів та співпрацю з міжнародними організаціями. Так як Україна має повні наміри на вступ до ЄС, то й законодавча база повинна відповідати міжнародним стандартам, що в свою чергу створить сприятливі умови для процвітання різних сфер, в тому числі й політичної та економічної діяльності.

ВИСНОВКИ

За результатами проведеного дослідження можна зробити наступні висновки:

1.Визначено, що транзит – це митний режим, відповідно до якого, здійснюється проїзд пасажирів або перевезення вантажів з однієї країни в іншу через проміжну країну. Транзит є надзвичайно важливою складовою ціноутворення логістичного процесу транспортування вантажу від виробника до споживача та має складну розгалужену структуру. Даний митний режим має умовне повне звільнення від оподаткування. Відноситься до преференційних митних режимів. Здійснюється прохідним, внутрішнім транзитом або каботажем. Іноземні та українські товари, поміщені у митний режим транзиту, зберігають свій статус.

2. Зазначено, що для реалізації митного режиму транзит необхідно дотримуватися певних правил. У першу чергу, товари повинні бути зареєстровані в митниці відправлення, яка зобов'язана підтвердити відповідність товарів заявленому опису та встановленим митним правилам. Далі, товари повинні бути доставлені до митниці призначення, де проводиться їх митне оформлення. Під час транзиту товарів через територію країни заборонено відкривати пакування та здійснювати будь-які митні процедури, які можуть затримати переміщення товарів. Також, виникає заборона на продаж та використання товарів на території країни транзиту, за винятком випадків, коли це необхідно для забезпечення безпеки товарів. У разі порушення правил митного режиму транзит, можуть бути застосовані санкції, такі як вилучення товарів, штрафи для відправника та перевізника, а також заборона на переміщення товарів через територію країни в майбутньому.

3.Визначено, що для цілей процедури спільного транзиту митні органи використовують Спільну комунікаційну мережу/Спільний системний інтерфейс Європейського Союзу. Процедура спільного транзиту полягає у використанні для одного транскордонного переміщення товару єдиної гарантії та єдиного

адміністративного документа (митної декларації) під час здійснення митного контролю товарів митницями країн – їхнього відправлення, транзиту та призначення. Конвенцією про процедуру спільного транзиту визначено використання сучасних інформаційних технологій, тобто NCTS для країн-учасниць, вона дає можливість обмінюватись інформацією між митницями країн спільного транзиту.

4.Виявлено, що митний режим транзиту - це процедура перевезення товарів через територію країни без їх митного оформлення та сплати митних платежів на цій території. Для покращення практики функціонування митного режиму транзиту в Україні необхідно зважати на відповідність законодавства ЄС та розвивати митну інфраструктуру, зокрема, шляхом впровадження сучасних технологій митного контролю. Також необхідно забезпечити координацію роботи між митними органами та іншими державними органами, що забезпечують контроль за транзитними вантажами.

5. Досліджено практику функціонування процедури спільного транзиту в Україні. З'ясовано, що Німеччина стала першою країною, з якої було відправлено вантаж ,під процедурою спільного транзиту, в Україну. Також Німеччина входить до топ-5 країн відправлення. Першим підприємством яке отримало транзитні спрощення є ТОВ «Епіцентр К». Перевагами спільного транзиту все більше користуються українські експортери, на проведеному аналізі помітно видно, що з кожним місяцем кількість поданих декларацій Т1 значно зростає. Це, в свою чергу, свідчить про ефективність впровадження даної системи в роботу митних органів.

6. Визначено, що найчастіше транзитом через Україну перевозяться нафта, газ, вугілля, зерно, залізна руда, металопродукція, хімічні речовини, автомобілі та інші вантажі. В 2020 році транзитні перевезення через Україну зменшилися через пандемію COVID-19, а в 2022 році причиною зменшення транзитних потоків через Україну стало повномасштабне вторгнення Російської Федерації.

7. Виявлено найголовніші проблеми, які перешкоджають суб’єктам зовнішньоекономічної діяльності користуватись транзитним потенціалом України. Такими проблемами є: недостатній рівень технічного обслуговування транзитної інфраструктури, корупція, нестабільність у політичній та економічній ситуації, а також конфлікт з Росією. Україна є важливою транзитною країною, оскільки розташована на перехресті доріг між Європою та Азією. Розвиток транзитного потенціалу України є надважливим завданням для забезпечення стабільного економічного розвитку країни та її інтеграції в світову економічну систему.

8.Доведено, що залучення нових транзитних спрощень в митну систему України буде вірним рішенням. Адже це, в першу чергу, задовольнятиме потреби національних та іноземних експортерів, наблизить Україну до міжнародних стандартів та полегшить роботу митних органів. Чим менше корупції, тим ефективніша робота та діяльність в основному.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Гладка Н. Правове регулювання митного режиму транзиту в контексті реформування національної митної системи. Правова позиція. Вінниця, 2020. № 1(26). 26-29 с.

2. Сидорович О., Герчаківський С. Інформаційне забезпечення митної справи України в контексті цифрової стратегії розвитку суспільства. Світ фінансів. Тернопіль, 2021. Вип. 1. С. 210-225.

3. Алишаускас В. Транзит без препятствий: как упростить торговлю Украины и ЕС. Європейська правда. URL: https://www.eurointegration.com.ua/rus/experts/2021/06/30/7124859/ (дата звереннння 06.02.2023)

4. Шульга М. Г. Митний режим транзиту. Теорія і практика правознавства : електр. наук. фах. вид. Нац. ун-ту "Юрид. акад. України ім. Ярослава Мудрого". Харків, 2013. Вип. 2. 12 с.

5. Мельник О.М. Характеристика транзиту як виду митного режиму. Європейські перспективи. Серія : Фінансове право. Ірпінь, 2013. № 12. 140–144 с.

6. Ю. Д. Кунєв, Л. Р. Баязітов. Вісник Академії митної служби України: Серія: "Право". Дніпро, 2014. № 2 (13). 7–23 с.

7. Кунєва З. Ю. Митні формальності: основи адміністративно-правової моделі: дис... канд. екон. наук. Запоріжжя, 2017. 63 с.

8. Міжнародна конвенції про спрощення і гармонізацію митних процедур (Кіотська конвенція) від 18.05.1973. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_643. (дата звернення 08.02.2023)

9. Мостовий А.С. Зміни в митному праві Європейського Союзу. Дніпро, 2006. № 5. 33–38 с.

10. Про приєднання України до Конвенції про спрощення формальностей у торгівлі товарами : ЗАКОН УКРАЇНИ від 30.08.2022 р. № №

2554-IX. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2554-20#Text (дата звернення: 06.02.2023).

11. Конвенція про процедуру спільного транзиту : Конвенція Європ. асоц. вільн. торгівлі (EFTA) від 20.05.1987 р. : станом на 1 жовт. 2022 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_001-87#Text (дата звернення: 06.02.2023).

12. Про внесення змін до Митного кодексу України та інших законів 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 : Закон України від 28.07.2022 р. № 2510-IX : станом на 15 серп. 2022 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2510-20#Text (дата звернення: 06.02.2023).

13. Митний кодекс України : Кодекс України від 13.03.2012 р. № 4495-VI : станом на 3 трав. 2023 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17#Text (дата звернення: 06.02.2023).

14. Про деякі питання забезпечення сплати митного боргу в режимі спільного транзиту : Наказ М-ва фінансів України від 06.04.2021 р. № 200. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0648-21#Text (дата звернення: 07.02.2023).

15. Додаток III до Протоколу про внесення змін до Міжнародної конвенції про спрощення та гармонізацію митних процедур (Спеціальні додатки) : Правила Ради Мит. Співробітництва від 26.06.1999 р. : станом на 5 жовт. 2006 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/976_008#Text (дата звернення: 07.02.2023).

16. Податковий кодекс України : Кодекс України від 02.12.2010 р. № 2755-VI : станом на 6 трав. 2023 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17#Text (дата звернення: 11.05.2023).

17. Деякі питання надання дозволу на застосування спеціального транзитного спрощення : Постанова Каб. Міністрів України від 12.08.2020 р. №

705 : станом на 1 жовт. 2022 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/705-2020-п#Text (дата звернення: 08.02.2023).

18. Державна митна служба України. URL: https://customs.gov.ua/

19. Акціонерне Товариство «Українська залізниця».URL: https://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/general_information/indicators_of_transit/ (дата звернення 20.03.2023)

20. Офіційний сайт Державного комітету статистики України. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/ (дата звернення 25.03.2023)

21. Деякі питання реалізації положень Митного кодексу України щодо надання авторизацій : Постанова Каб. Міністрів України від 27.09.2022 р. № 1092. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1092-2022-п#Text (дата звернення: 20.03.2023).

22. Про затвердження Порядку реалізації положень Конвенції про процедуру спільного транзиту на території України : Наказ М-ва фінансів України від 07.10.2022 р. № 325 : станом на 11 листоп. 2022 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1309-22#Text (дата звернення: 25.03.2023).

23. Про внесення змін до Митного кодексу України та інших законів 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 : Закон України від 28.07.2022 р. № 2510-IX : станом на 15 серп. 2022 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2510-20#Text (дата звернення: 25.03.2023).

24. Деякі питання реалізації положень Митного кодексу України щодо надання авторизацій : Постанова Каб. Міністрів України від 27.09.2022 р. № 1092. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1092-2022-п#Text (дата звернення: 25.03.2023).

25. Міністерство інфраструктури України. Міністерство інфраструктури України. URL: https://mtu.gov.ua/ (дата звернення: 10.03.2023).

26. Тимчасові комісії Верховної Ради України - Офіційний портал Верховної Ради України. Офіційний портал Верховної Ради України. URL: https://www.rada.gov.ua/documents/tskVRU/ (дата звернення: 17.03.2023)

27. Веб-портал Єдине Вікно. Веб-портал Єдине Вікно. URL: https://cabinet.customs.gov.ua/ (дата звернення: 15.03.2023).

28. Міністерство Фінансів України. Міністерство Фінансів України. URL: https://mof.gov.ua/uk/common_transit_mode-473 (дата звернення: 12.03.2023).

29. Про спрощення і гармонізацію митних процедур: Міжнародна конвенція

30. від 18.05.1973 р. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_643 (дата звернення 15.02.2023)

31. Основи митної справи в Україні : підручник / за ред. П. В. Пашка. К.:Знання, 2008. 651 с.

32. Митний контроль та митне оформлення. Навч. посібник /О.Ю.Сидорович, О. В. Годованець, І. П. Кекіш. Тернопіль : ЗУНУ, 2021. 250 с.

33. Кунєв Ю.Д., Кунєва З.Ю. Митні формальності: проблеми реалізації в Україні. Митна безпека: науковий журнал. Випуск 2. 2018. URL:http://ojs.nusta.edu.ua/index.php/ojs3/article/view/177/244.

34. Кормич Б. А. Митні режими або митні процедури: європейські стандарти термінології та класифікації. Lex portus. 2017. № 2. С. 142-153. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/LP_2017_2_15.

35. Конвенція про договір міжнародних перевезень № 995_234 Женева, 19 травня 1956 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_234#Text.

36. Десятнюк О. М., Харкавий М. О. Новітня парадигма реалізації митного контролю в умовах спрощення митних процедур. Ефективна економіка. 2015. № 3. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2015_3

37. Мережко Н., Караваєв Т., Калуга Н. Подолання бар'єрів у міжнародній торгівлі через спрощення митних процедур. Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право. 2018. № 3. С. 5–20.

38. Руда Т.В., Особливості застосування процедури спільного транзиту в контексті норм міжнародного законодавства. Хмельницький, 2021. С. 1–8.

39. Луценко І. С. Транзитний потенціал України: стан та шляхи покращення. Національний технічний Університет України "Київський інститут ім. Ігоря Сікорського". Київ, 2022. С. 1-12

40. Дорожня карта приєднання України до спільної транзитної процедури ЄС/ЄАВТ: міжвідомчий документ від 28.09. 2018 Державної фіскальної служби України, Міністерства фінансів України, Урядового офісу координації європейської та євроатлантичної інтеграції Секретаріату Кабінету Міністрів України. URL: https://tax.gov.ua/pro-sts-ukraini/arhiv/naglyadovarada/dorojnya-karta-priednannya-ukraini-do-s/.

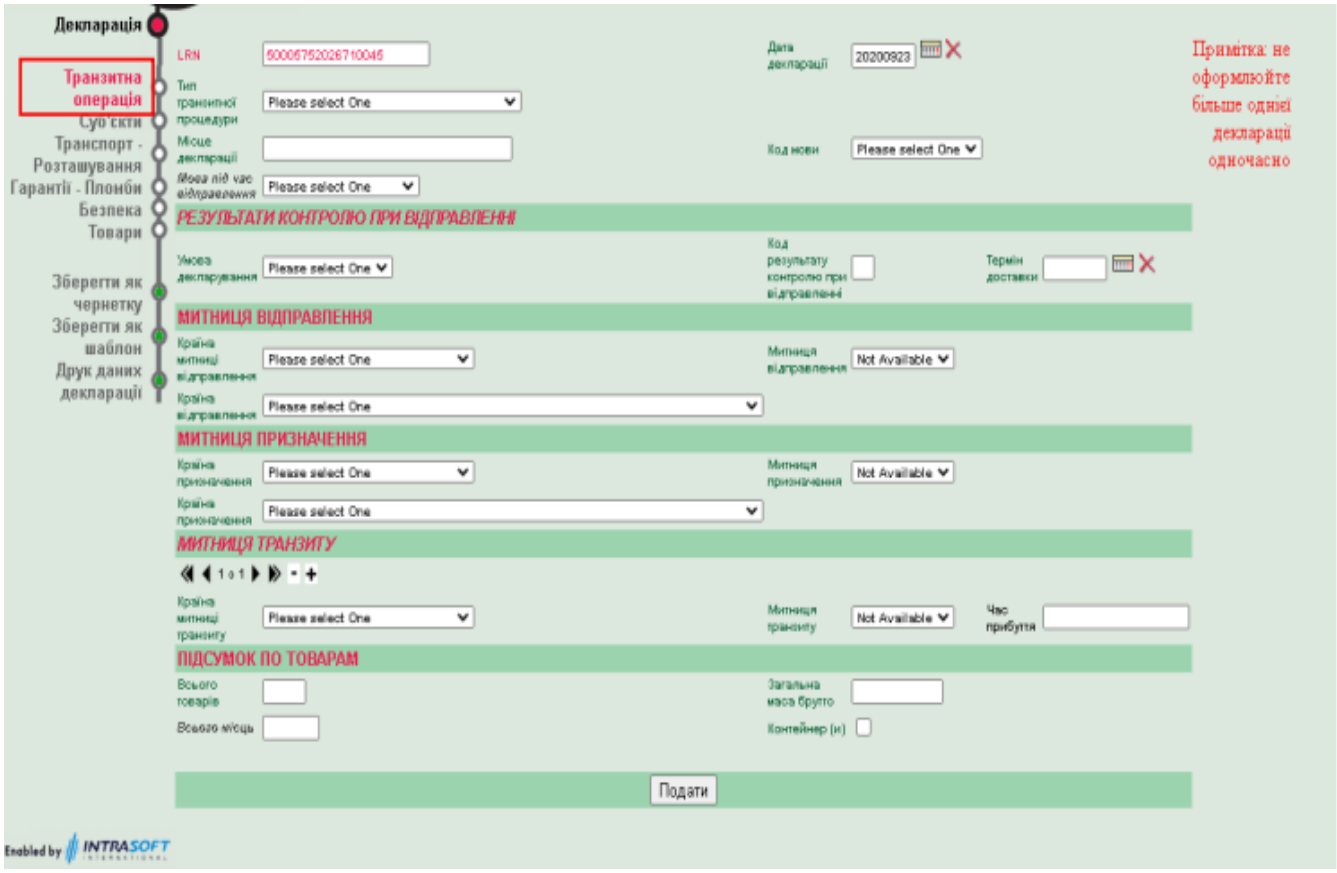
41. Про запровадження пілотного проєкту з тестування роботи національної електронної транзитної системи. Наказ Державної митної служби України від 13.11.2020 № 520. ВР України. URL: https://customs.gov.ua/documents/pro-zaprovadzhennia-pilotnogo-proiektu-z-testuvannia-roboti-natsionalnoyi-elektronnoyitranzitnoyi-sistemi -153.

42. Про затвердження Порядку роботи служби підтримки з питань спільного транзиту Держмитслужби. Наказ Державної митної служби України від 23.11.2021 № 926. ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0926913-21#Text.

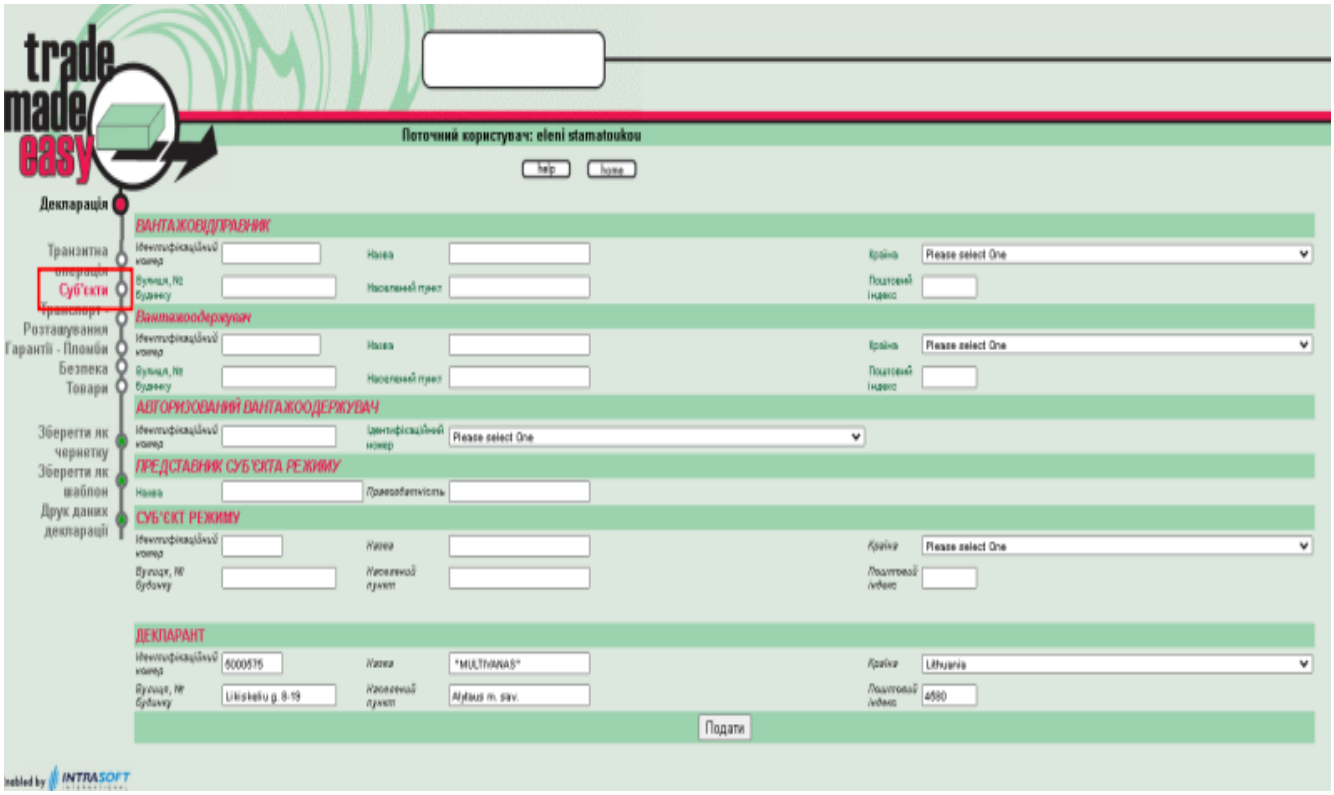
ДОДАТКИ

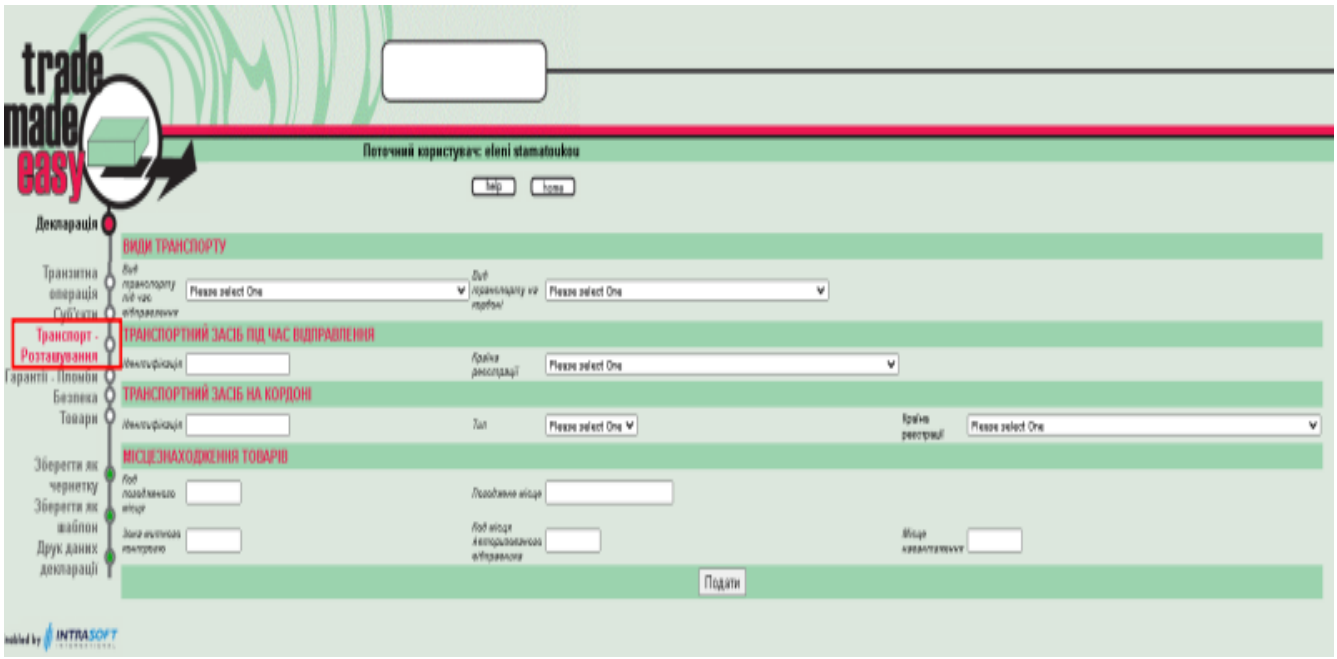
Додаток А

Декларація T1UA заповнюється відповідно до Порядку заповнення митних декларацій окремих типів, затвердженого наказом Міністерства фінансів України від 22.12.2020 № 795 (далі – Порядок № 795). Заповнення декларації T1UA відповідно до встановленого законодавством порядку на Порталі трейдера виглядає так.



Продовження додатку А





Продовження додатку А

