



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



III науково-практична інтернет-конференція

«АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ  
НАЦІОНАЛЬНОЇ БЕЗПЕКИ  
ТА СПРОЩЕННЯ ПРОЦЕДУР  
МІЖНАРОДНОЇ ТОРГІВЛІ»

17-24 травня 2019 р.

*Збірник тез інтернет-конференції*



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

**АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ТА  
СПРОЩЕННЯ ПРОЦЕДУР МІЖНАРОДНОЇ ТОРГІВЛІ**

*Збірник тез III науково-практичної інтернет-конференції  
(м. Ірпінь – м. Хмельницький, 17–24 травня 2019 року)*

**Мережеве електронне видання**

Ірпінь – Хмельницький, 2019

*Рекомендовано до друку як мережеве електронне видання  
Вченою радою Науково-дослідного інституту фіскальної політики  
(протокол № 5 від 13 червня 2019 року)*

**Редакційна колегія:** д-р екон. наук, професор **Пашко П.В.** (голова); д-р юрид. наук, професор **Цимбал П.В.** (заступник); канд. екон. наук, старш. наук. співроб. **Коротун В.І.** (заступник); канд. пед. наук, старш. наук. співроб. **Нагорічна О.С.** (заступник); канд. екон. наук, доцент, старш. наук. співроб. **Фрадинський О.А.**; канд. екон. наук, доцент **Прус Л.Р.**; канд. юрид. наук, доцент **Хома В.О.**; канд. екон. наук, доцент **Несторишен І.В.**; канд. екон. наук, старш. наук. співроб. **Руда Т.В.**; канд. екон. наук, доцент **Яковенко О.В.**; канд. екон. наук, доцент **Туржанський В.А.**

**Актуальні проблеми забезпечення національної безпеки та спрощення процедур міжнародної торгівлі :** збірник тез III науково-практичної інтернет-конференції (м. Ірпінь – м. Хмельницький, 17–24 травня 2019 року). Хмельницький: Науково-дослідний центр митної справи, 2019. 138 с.

У збірнику опубліковано тези доповідей III науково-практичної інтернет-конференції «**Актуальні проблеми забезпечення національної безпеки та спрощення процедур міжнародної торгівлі**». Публікації відображають результати наукових пошуків авторів, присвячені висвітленню актуальних питань: забезпечення національної та митної безпеки України в умовах глобалізації; сприяння міжнародній торгівлі у контексті спрощення митних процедур; митне регулювання в системі важелів впливу держави на зовнішньоекономічну діяльність; боротьба з контрабандою та порушеннями митних правил як пріоритет економічної політики України; кадровий менеджмент в умовах інституційних змін.

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

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

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

УДК 339.543:656.073.5

**Мережеве електронне видання**

7,40 умовн.-друк. арк. Об'єм файлу 1,95 Мб.

**Виготовлювач**

29019, Науково-дослідний центр митної справи Науково-дослідного інституту фіскальної політики  
Університету державної фіскальної служби України, вул. Тернопільська, 13/3, м. Хмельницький

©Науково-дослідний центр митної справи  
Науково-дослідного інституту фіскальної політики, 2019  
©Колектив авторів, 2019

## ЗМІСТ

|                                                                                                         |          |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| <b>Вступне слово.....</b>                                                                               | <b>9</b> |
| <br><b>Секція 1. НАЦІОНАЛЬНА БЕЗПЕКА В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ</b>                                          |          |
| <b>Федоришина Л.М.</b>                                                                                  |          |
| Поняття ризиковості у митній справі.....                                                                | 11       |
| <b>Климчук О.В.</b>                                                                                     |          |
| Формування енергетичної політики на засадах сталого розвитку для забезпечення національної безпеки..... | 14       |
| <b>Руда Т.В.</b>                                                                                        |          |
| Безпекова складова в контексті здійснення морських контейнерних перевезень.....                         | 17       |
| <b>Молдован Е.С.</b>                                                                                    |          |
| Функціонування безмитної торгівлі в Канаді: уроки національної безпеки для України.....                 | 20       |
| <b>Вонберг Т.В.</b>                                                                                     |          |
| Соціальна відповідальність як складова соціальної безпеки держави.....                                  | 23       |
| <b>Сластьоненко О.О., Воробей О.С.</b>                                                                  |          |
| Правове регулювання фінансових відносин у ЗЕД: проблеми та перспективи розвитку.....                    | 26       |
| <b>Гавловська В.І.</b>                                                                                  |          |
| Дуальність глобалізаційних процесів з позиції впливу на економічну безпеку макрорівня.....              | 29       |
| <b>Притис В.І.</b>                                                                                      |          |
| Застосування методології гнучкого управління в умовах глобалізаційних викликів і загроз.....            | 32       |
| <b>Семенюк Н.О.</b>                                                                                     |          |
| Сучасні тенденції забезпечення зовнішньоекономічної безпеки України...                                  | 35       |
| <b>Слободян В.В.</b>                                                                                    |          |
| Розвиток контейнерних перевезень в умовах глобалізації України.....                                     | 39       |

## **Секція 2. СПРИЯННЯ МІЖНАРОДНІЙ ТОРГІВЛІ У КОНТЕКСТІ СПРОЩЕННЯ МИТНИХ ПРОЦЕДУР**

**Разумей М.М., Разумей Г.Ю.**

Регіональний ризик-менеджмент в умовах законодавчих обмежень..... 44

**Комаров О.В.**

Механізми забезпечення вибіркової митного контролю: суб'єктний підхід при управлінні ризиками..... 48

**Фрадинський О.А.**

Система управління ризиками в процесі митного адміністрування Австралійської Співдружності..... 52

**Артеменко А.В.**

Правові аспекти врегулювання питань ввезення додаткового обладнання до морських контейнерів в Україні..... 55

**Туржанський В.А., Несторишен І.В.**

Зміни нормативно-правового регулювання аналізу та оцінки митних ризиків..... 59

**Попель С.А.**

Знищення майна, вилученого за порушення митного законодавства у Фінляндії..... 62

**Романюк У.В.**

Особливості зберігання та реалізації продуктів харчування, вилучених митницями ДФС..... 65

**Яковенко О.В.**

Пряме транспортування та його підтвердження у контексті реалізації угод про вільну торгівлю..... 68

**Машко А.І.**

Використання інституту уповноваженого економічного оператора в діяльності митних органів Республіки Узбекистан..... 71

**Заяц В.В.**

Преференційний режим в умовах вільної торгівлі: недоліки застосування відносно товарів громадян..... 74

**Неліпович О.В.**

Етапи становлення та правова основа застосування системи управління митними ризиками в Євросоюзі..... 77

**Губіна І.С.**

Сутність та значення попереднього інформування в діяльності митних органів..... 80

**Жданова В.П.**

Верифікація як форма обміну інформацією щодо країни походження товарів..... 82

**Секція 3. МИТНЕ РЕГУЛЮВАННЯ В СИСТЕМІ ВАЖЕЛІВ ВПЛИВУ  
ДЕРЖАВИ НА ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНУ ДІЯЛЬНІСТЬ**

**Макаренко А.В.**

Процедура прийняття попередніх рішень на поміщення товарів в окремі митні режими ..... 85

**Терещенко С.С., Галько С.В.**

Надійність та безпечність міжнародного ланцюга поставок товарів: чого очікувати українським уповноваженим економічним операторам..... 87

**Брендак А.І.**

Розвиток інструментів регіонального профілювання митних ризиків в Україні..... 92

**Несторишен І.В., Туржанський В.А.**

Механізм формалізації та затвердження профілів митних ризиків..... 95

**Хома В.О.**

Безмитна торгівля: проблеми удосконалення понятійного апарату..... 98

**Капітанець С.В.**

Створення МБТ в зонах (залах) прильоту у пунктах пропуску через державний кордон..... 101

**Корнійчук О.О.**

Тенденції вдосконалення порядку здійснення аналізу та оцінки ризиків в митній системі України..... 105

**Секція 4. БОРОТЬБА З КОНТРАБАНДОЮ ТА ПОРУШЕННЯМИ  
МИТНИХ ПРАВИЛ ЯК ПРІОРИТЕТ ЕКОНОМІЧНОЇ ПОЛІТИКИ  
УКРАЇНИ**

**Прокопенко В.В.**

Реалізація права митних органів щодо забезпечення режиму зони митного контролю..... 109

**Бондаренко В.А.**

Посилення контролю за відповідальним зберіганням майна, вилученого митницями за порушення митного законодавства..... 112

**Коновалов Ю.О.**

Контроль за переміщенням морських контейнерів та додаткового обладнання до них: досвід Європейського Союзу..... 115

**Красіна А.О., Волосович С.В.**

Боротьба з контрабандою та порушеннями митних правил як пріоритет економічної політики України..... 117

**Секція 5. КАДРОВИЙ МЕНЕДЖМЕНТ В УМОВАХ ІНСТИТУЦІЙНИХ  
ЗМІН: РЕАЛІЇ ТА НОВАЦІЇ**

**Мельник О.Г., Адамів М.Є., Дида А.І.**

Розвиток соціально-кадрової компоненти митної системи України в умовах європейської інтеграції..... 121

**Нагорічна О.С.**

Значення резистентного кадрового капіталу у розвитку митної справи..... 123

**Трусов С.І.**

Рада з кадрових питань – механізм участі громадськості в кадровій політиці державних органів..... 126

**Мотовчі Г.С., Маматова Л.Ш.**

Рекомендації щодо управління кадрами в умовах кадрової революції в Україні..... 128

**АВТОРИ..... 132**

## ВСТУПНЕ СЛОВО

24 вересня 2008 року з метою формування наукового підходу до забезпечення комплексу заходів щодо оптимізації та підвищення ефективності митної справи, забезпечення економічної безпеки держави, виконання завдань Державного бюджету України постановою Кабінету Міністрів України було утворено Державний науково-дослідний інститут митної справи – єдину в історії України державну наукову установу митного профілю. У 2015 році Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11.11.2015 року № 1184-р «Про утворення Університету державної фіскальної служби України» створюється Університет державної фіскальної служби України шляхом злиття Національного університету державної податкової служби України, Державного науково-дослідного інституту митної справи, Науково-дослідного інституту фінансового права з віднесенням його до сфери управління Державної фіскальної служби. Відповідно Державний науково-дослідний інститут митної справи продовжив своє функціонування як Науково-дослідний центр митної справи Науково-дослідного інституту фіскальної політики Університету державної фіскальної служби України (далі по тексту – НДЦ МС).

НДЦ МС плідно працює над вирішенням економічних, організаційно-управлінських, організаційно-правових та інформаційно-технічних проблем, які виникають при здійсненні державної митної справи в Україні. Результати досліджень використовуються територіальними органами та підрозділами Державної фіскальної служби України (до 2013 року – Державною митною службою України, 2013-2014 роках – Міністерством доходів і зборів України), її спеціалізованими департаментами, ЗВО України.

Наукові дослідження НДЦ МС спрямовані на реалізацію євроінтеграційних прагнень України, теми відповідають Угоді про асоціацію України та ЄС, Митним прототипам та рекомендаціям Всесвітньої митної організації, зокрема: вимогам Рамкових стандартів безпеки та спрощення світової торгівлі ВМО (SAFE), Міжнародній конвенції про спрощення і гармонізацію митних процедур, Міжнародній конвенції з гармонізованої системи опису і кодування товарів, Декларації з професійної етики (Декларація Аруша), Міжнародній конвенції про взаємну адміністративну допомогу у відверненні, розслідуванні та припиненні порушень митного законодавства тощо.

НДЦ МС організовує проведення та бере участь у наукових комунікативних заходах. Науковці НДЦ МС беруть участь у роботі міжнародних, національних, галузевих конференцій, семінарів, засідань, а також організовують проведення науково-практичних конференцій, семінарів та круглих столів, проводять незалежні наукові експертизи, зокрема наукових статей, дипломних робіт, магістерських робіт,

дисертацій тощо. Також НДЦ МС залучається до нормотворчого процесу шляхом участі у підготовці проектів нормативних актів та пропозицій до чинних нормативних актів відповідного спрямування, які є результатами виконання НДР.

У контексті виконання наукових досліджень НДЦ МС, протягом 17-24 травня проведено III науково-практичну Інтернет-конференцію **«Актуальні проблеми забезпечення національної безпеки та спрощення процедур міжнародної торгівлі»**.

Під час конференції, передбачалось обговорення наступних тематичних напрямів:

1. Національна безпека в умовах глобалізації.
2. Сприяння міжнародній торгівлі у контексті спрощення митних процедур.
3. Митне регулювання в системі важелів впливу держави на зовнішньоекономічну діяльність.
4. Боротьба з контрабандою та порушеннями митних правил як пріоритет економічної політики України.
5. Кадровий менеджмент в умовах інституційних змін: реалії та новації.

Для участі було подано 38 тез для розміщення у збірнику конференції. Серед авторів поданих матеріалів – доктори та кандидати наук, аспіранти й фахівці-практики з питань здійснення державної митної справи.

Досить широкою є географія авторів. Активну участь в обговоренні проблем тематичних напрямів конференції взяли представники Департаменту таргетингу та управління митними ризиками ДФС, Департаменту фінансування, бухгалтерського обліку та звітності ДФС, Громадської ради при ДФС, Дніпропетровської митниці ДФС, Одеської митниці ДФС, Асоціації транспортно-експедиторських і логістичних організацій України «Укрзовніштранс», науковці Університету державної фіскальної служби України, Університету митної справи та фінансів, Національного університету «Львівська політехніка», Національного університету «Одеська юридична академія», ВНЗ «Приазовський державний технічний університет», ДВНЗ «Київський національний економічний університет імені В. Гетьмана», Київського національного торговельно-економічного університету, Хмельницького національного університету, Тернопільського національного економічного університету, Вінницького національного аграрного університету та НДЦ МС.

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

**З повагою** – заступник директора інституту  
з наукової роботи-начальник НДЦ МС,  
канд. пед. наук, старш. наук. співроб.

**О. С. Нагорічна**

## СЕКЦІЯ 1. НАЦІОНАЛЬНА БЕЗПЕКА В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

**ФЕДОРИШИНА Л.М.**

*доктор економічних наук, доцент,*

*Науково-дослідний центр митної справи*

*Науково-дослідного інституту фіскальної політики*

*Університету державної фіскальної служби України*

### ПОНЯТТЯ РИЗИКОВОСТІ У МИТНІЙ СПРАВІ

В умовах перманентних змін в економічному, соціальному й політичному житті країни будь-якій діяльності (чи то окремої людини, чи то підприємства (установи, організації)) притаманні ознаки ризиковості. Оскільки діяльність сама по собі вже передбачає певний рух, ймовірну зміну його вектору за рахунок щоденного ухвалення рішень, то існує певний ризик відхилення від бажаного/очікуваного результату. Зростання частоти виникнення, модифікації та масштабів негативного прояву ризикових ситуацій зумовлюють необхідність ґрунтовного вивчення та оцінки різноманітних аспектів цього поняття.

Ризик є універсальною категорією, яка знаходить застосування у всіх сферах життєдіяльності суспільства. В залежності від напрямку дослідження ризик розглядають як суспільно-історичну і як економічну категорію [1], яка характеризується складністю та полізмістовністю, що підтверджується різноманітністю підходів до її трактування (понад 1500). Загалом зміст цього поняття пов'язується з усвідомленням можливої небезпеки, невизначеності, ненадійності, збитків тощо. Тривалий час поняття «ризик» асоціювалося тільки з негативними проявами суспільного життя і часто вживалося як їх синонім.

Комаров О.В. [2, с. 24] у своєму дослідженні узагальнив підходи до трактування категорії «ризик», що найбільш вдало, на нашу думку, відображає поліаспектність цього поняття. Так, ризик у науковій літературі трактують, як:

- 1) невизначеність, непередбачуваність, випадковість;
- 2) загрозу (небезпеку) втрат (збитків);
- 3) можливість відхилення від цілі;
- 4) очікуваний успіх, вдалий результат;
- 5) результат (успіх/невдачу) прийнятого рішення (вибору);
- 6) співвідношення (можливість) вигоди та втрат.

Відмінності у дослідницьких підходах до оцінки об'єктивних та суб'єктивних властивостей ризику зумовили формування об'єктивної, суб'єктивної та дуалістичної концепцій до визначення ризику, а існуючі

уявлення про пізнавальний характер ризику (позитивний чи негативний) – конструктивного, деструктивного і комплексного підходів.

Проведений нами аналіз дає підстави вважати, що в останні роки посилилася тенденція до комплексного осмислення сутності поняття «ризик» – в сучасних умовах його трактують не лише як ймовірність негативного результату у будь-якій сфері діяльності, але і як обов’язковий елемент поступального розвитку суспільства. Зокрема, М. Лощинін зазначає, що присутність ризику у суспільному житті наділена позитивними якостями і потрібно визнати той факт, що повністю позбутися ризику є надто дорого або практично неможливо [3]. Цілком логічно, що ризик присутній і у митній справі, що вже само по собі впливає із дефініції поняття «митна справа» (табл. 1).

**Таблиця 1 – Тлумачення поняття «митна справа» в науці та законодавстві**

| <i>Автор (и)</i>                                           | <i>Митна справа – це ...</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | <i>Розуміння поняття</i>                       |
|------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|
| Прусс В.М.,<br>Самойловська В.П.,<br>Лисак І.І. (2003) [4] | сукупність елементів: митна політика, порядок переміщення через митний кордон товарів і транспортних засобів, митні режими, митно-тарифне регулювання, митні платежі, митне оформлення, митний контроль, митна статистика, визначення поняття контрабанди та проведення дізнання, порушення митних правил і відповідальність за них, провадження у справах про порушення митних правил, розгляд (судовий) справ про порушення митних правил                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Митна справа як сукупність елементів (заходів) |
| Настюк В.Я. (2005) [5]                                     | сукупність владних, публічних, безперервних заходів компетентних органів (їх посадовців) по забезпеченню порядку переміщення через митний кордон транспортних засобів і товарів, митного регулювання, пов’язаного зі встановленням і справлянням митних платежів, процедур митного контролю і оформлення, боротьби з контрабандою й порушенням митних правил та інших заходів реалізації митної політики держави                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                |
| Митний кодекс України (ст. 7, п. 1) (2012 зі змінами) [6]  | встановлені порядок і умови переміщення товарів через митний кордон України, їх митний контроль та митне оформлення, застосування механізмів тарифного і нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності, справляння митних платежів, ведення митної статистики, обмін митною інформацією, ведення Української класифікації товарів зовнішньоекономічної діяльності, здійснення відповідно до закону державного контролю нехарчової продукції при її ввезенні на митну територію України, запобігання та протидія контрабанді, боротьба з порушеннями митних правил, організація і забезпечення діяльності органів доходів і зборів та інші заходи, спрямовані на реалізацію державної політики у сфері державної митної справи |                                                |

| <i>Автор (и)</i>         | <i>Митна справа – це ...</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | <i>Розуміння поняття</i>   |
|--------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|
| Бережнюк І.Г. (2010) [7] | діяльність митної системи щодо забезпечення митної політики                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Митна справа як діяльність |
| Дьоміна С.Ю. (2011) [8]  | підзаконна виконавчо-розпорядча діяльність, яка здійснюється спеціальними органами та уповноваженими ними юридичними особами стосовно контролю за переміщенням через митний кордон та митну територію України товарів, предметів, транспортних засобів та інших цінностей, митного оформлення, стягнення мита та митних зборів, а також застосування в межах компетенції заходів відповідальності до порушників митних правил |                            |

*Джерело: складено на основі [4-8]*

З наведених вище визначень випливає, що ризиковість притаманна усім елементам митної справи – і при переміщенні товарів через митний кордон України, і в процесі їх митного оформлення і т.д. – й проявляється у можливих порушеннях митних правил чи недоотриманні митних платежів. Водночас, ця риса спонукає до постійного розвитку та вдосконалення митних процедур, в тому числі за рахунок їх спрощення й автоматизації. В цьому й проявляється дуальність категорії «ризиковість».

Таким чином, реалізація митної справи передбачає постійне виникнення ризикових ситуацій та потребує напрацювання ефективних ризикоорієнтованих інструментів (наприклад, оновлення профілів ризиків, врахування ними регіональних особливостей, категоріювання суб'єктів митних правовідносин тощо).

### Список використаних джерел

1. Сасенко Ю.І. Соціальні ризики та шанси. *Соціальні ризики*. Київ: ПЦ «Фоліант», 2004. Т. 2. С. 12-51.
2. Комаров О.В. Механізми адміністрування митних ризиків в системі державного регулювання зовнішньоекономічної діяльності: дис. ... канд. наук з держ. упр.: 25.00.02 / Університет митної справи та фінансів. Дніпро, 2017. 198 с.
3. Лощинин М. Персональный и коллективный социально-экономические риски в принципиально неоднородном социуме. *Соціальні ризики*. Київ: ПЦ «Фоліант», 2004. Т. 2. С. 271-333.
4. Прусс В.М., Самойловська В.П., Лисак І.І. Митна справа: навч. посібник. Одеса: «Фенікс», 2003. 128 с.

5. Настюк В.Я. Адміністративно-правові проблеми законодавчого регулювання митної справи в Україні: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.07. Харків, 2005. 39 с.
6. Митний кодекс України, прийнятий Верховною Радою України 13.03.2012 № 4495-VI (зі змінами). URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/4495-17> (дата звернення: 16.04.2019).
7. Бережнюк І.Г. Розвиток системи митного регулювання України в умовах розширення міжнародного співробітництва: автореф. дис. ... д-ра екон. наук: 08.00.02. Київ, 2010. 32 с.
8. Дьоміна С.Ю. Адміністративна деліктність у сфері митної справи: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Київ, 2011. 259 с.

**КЛИМЧУК О.В.**

*доктор економічних наук, доцент,  
Вінницький національний аграрний університет*

## **ФОРМУВАННЯ ЕНЕРГЕТИЧНОЇ ПОЛІТИКИ НА ЗАСАДАХ СТАЛОГО РОЗВИТКУ ДЛЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ НАЦІОНАЛЬНОЇ БЕЗПЕКИ**

В сучасних умовах питання оптимального забезпечення економіки та населення паливно-енергетичними ресурсами стає все більш проблемним не тільки в Україні, а й у більшості країн світового простору. Частішають міжнародні конфлікти через стрімке підвищення цін та загострення боротьби за розподіл і володіння енергоресурсами на світових енергетичних ринках. Це призводить до постійного збільшення ризиків щодо стабільного енергозабезпечення й подолання межі критичного забруднення природного середовища внаслідок видобування та подальшого використання традиційних видів енергоносіїв. У результаті цього, розв'язання проблем енергетичної безпеки наразі стає предметом підвищеної уваги не лише окремих країн або їх об'єднань (зокрема ЄС), а й усієї світової спільноти загалом [1].

Складність проблеми розвитку енергетики на сучасному етапі значною мірою визначається співвідношенням кількісних і якісних характеристик економічного зростання. Останнім часом провідні країни світу перейшли до якісно нового типу економічного зростання, основними складовими елементами якого є: глобальний технологічний переворот; перехід від ресурсопоглинаючої моделі економічного розвитку до наукомісткої, інформаційної та відновлюваної моделі; збільшення продуктивності всіх факторів суспільного виробництва внаслідок планомірного зростання питомих

витрат наукомістких, високопродуктивних технологій та підвищення добробуту населення за рахунок якості матеріальних і духовних благ [2].

Конкурентний характер відносин країн щодо доступу на ринки виробничих ресурсів та обмеженість їх фізичного обсягу здійснюють прямий вплив на ресурсне забезпечення національних економік і їх взаємну інтеграцію у межах світового господарства. Зв'язки учасників міжнародної кооперації не завжди прямолінійні: трапляються торговельні суперечки, які інколи переростають у масштабні конфлікти, що здатні детермінувати нові вектори розвитку національних моделей ресурсокористування, збільшувати або зменшувати їхній вплив на економічне зростання країн. Подальше виробництво визначатиметься необхідністю ощадливо використовувати дедалі дорожчі енергоносії, щоб зменшити їх питому вагу в структурі виробничих витрат, що підвищить рівень прибутковості підприємницької діяльності та послужить потужним імпульсом до прискореного зростання економіки України [3].

Окреслена ситуація зумовлена тим, що сучасні моделі виробництва, розподілу й використання енергії на різних рівнях управління є значною перешкодою для сталого економіко-енергетичного розвитку як багатьох країн світу, так і України зокрема. Важливо враховувати міжнародні аспекти енергетичної безпеки, включаючи вплив експортно-імпортних поставок паливно-енергетичних ресурсів, інвестицій, різного обладнання на національну безпеку та стабільність економічних і політичних взаємовідносин між державами, забезпечувати реалізацію Європейської Енергетичної Хартії та міжнародне реагування на надзвичайні ситуації. Зазначені процеси вказують на необхідність розробки економічних, правових і організаційних механізмів щодо забезпечення енергетичної безпеки держави [4].

Безумовно, кожна країна знаходиться на різному етапі розвитку та має різні можливості реалізації енергозберігаючої політики в залежності від індивідуального рівня науково-технічного та економічного піднесення. Для України формулювання зазначеної проблеми набуває смислового навантаження в площині ефективного видобування та ощадливого використання різних видів енергетичних ресурсів. Як наслідок – енергозбереження, використання відновлюваних енергоносіїв і перехід нашої економіки до широкого впровадження у виробництво біоенергетичних інновацій мають стати визначальними факторами енергетичної стратегії України на перспективу. У результаті проведення дієвих енергозберігаючих заходів відбувається процес ефективного використання паливно-енергетичних ресурсів, що зумовлюється зменшенням дійсного попиту на них, який буде скорочуватись унаслідок зміни політики ціноутворення, державного регулювання, техніко-технологічних змін та інших факторів. Щоб в Україні швидкими темпами здійснити реалізацію

програми енергозберігаючої політики, має бути, в першу чергу, налагоджена й відрегульована на практиці високоефективна система-тріада: наука → впровадження → виробництво.

У процесі свого нарощування промислове використання відновлюваних видів ресурсів дозволить задовольняти значну частину енергетичних потреб різних галузей економіки України. Відбудеться посилення енергетичної безпеки держави та збільшиться енергопостачання до регіонів із погано розвиненою енергетичною інфраструктурою. Розвиток біоенергетики сприятиме більш раціональному використанню малородючих та екологічно забруднених сільськогосподарських угідь, створить нові робочі місця (особливо в районах із високим рівнем безробіття, зокрема у сільській місцевості), забезпечить ефективне вирішення питань зниження рівня забруднення навколишнього природного середовища [5]. Основні негативні чинники некваліфікованого використання біологічних палив полягають у масовому знищенні лісів, розвитку ерозійно-дефляційних процесів і виснаженні польових земель, а також необґрунтованому використанні продуктів харчування в якості сировини для виробництва біопалив першого покоління.

Таким чином, жорстка конкурентна боротьба за перерозподіл світового прибутку є стратегічним орієнтиром для подальшого економічного зростання кожної держави. Відтак, пріоритетним завданням для України є повноправне входження національної економіки у геоекономічну систему та вихід на світовий ринок з використанням наукомістких енергозберігаючих технологій, інакше вона неодмінно стане сировинним придатком економічно розвинених країн світу. Використання зовнішньоекономічних зв'язків має бути націлене на економію енергоносіїв та обумовлене такими факторами, які визначають ефективність міжнародного розподілу праці й економічної інтеграції. В умовах глобалізації економіка, яка може уникнути втрат, що зумовлені підвищенням цін на паливно-енергетичні ресурси, посилює свої зовнішньоторгові позиції та підвищує стабільність національного виробництва.

Реалізація процесів зростання енергетичної політики країни має проходити декілька стадій розвитку: від боротьби із прямим марнотратством енергоносіїв до впровадження у виробництво дієвих заходів з модернізації та вдосконалення технологій енергоспоживання з науковим, проектно-конструкторським, виробничим і монтажним-налагоджувальним забезпеченням. Потім здійснюється фундаментальна перебудова паливно-енергетичного балансу країни на користь відновлюваних енергетичних ресурсів, серед яких в Україні біологічні палива неодмінно займатимуть пріоритетні позиції.

### **Список використаних джерел**

1. Климчук О.В. Пріоритети розвитку енергетичної політики в світі та Україні. *Збірник наукових праць ВНАУ. Серія: Економічні науки*. Вінниця, 2012. Вип. 1 (56). Т 1. С. 123-128.
2. Ковалко М.П., Ковалко О.М. Розвинута енергетика – основа національної безпеки України. Аналіз тенденцій і можливостей. Київ: ТОВ “Друкарня “Бізнесполіграф”, 2009. 104 с.
3. Пустовойт О. Модель ресурсокористування України: окремі підсумки та штрихи розвитку. *Економіка України*. 2006. № 7. С. 27-34.
4. Климчук О.В. Стратегічні напрями формування національної енергетичної безпеки для економічного зростання України. *Вісник Черкаського університету: Серія економічні науки*. Черкаси, 2018. Випуск № 3. С. 37.
5. Климчук О.В. Економічне значення та оптимізація використання енергетичних ресурсів. *Вісник аграрної науки*. 2015. № 6. С. 62-66.

**РУДА Т.В.**

*кандидат економічних наук, старший науковий співробітник,  
Науково-дослідний центр митної справи  
Науково-дослідного інституту фіскальної політики  
Університету державної фіскальної служби України*

### **БЕЗПЕКОВА СКЛАДОВА В КОНТЕКСТІ ЗДІЙСНЕННЯ МОРСЬКИХ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

На сьогодні питання забезпечення безпеки при переміщенні вантажів є одним із найбільш нагальних і гострих, оскільки, саме цей елемент виступає одним із факторів активізації зовнішньоекономічної діяльності. Саме в цьому контексті особливо популярними є контейнерні морські перевезення, оскільки для них характерні невисокі витрати на їх здійснення й характеризуються наявністю високого ступеня безпечності, що обумовлено обов’язковим страхуванням суден, які приймають участь у міжнародній діяльності.

Варто відмітити, що у міжнародному праві відносини, що стосуються обігу контейнерів, врегульовані ще з 1972 року відповідною Митною Конвенцією ООН, основні положення якої були включені в Конвенцію про тимчасове ввезення 1990 року, до якої свого часу приєдналась і Україна. Таким чином, на сьогодні одним із основних нормативно-правових актів, що регламентує питання контейнерних переміщень, є Конвенція про тимчасове ввезення (далі – Конвенція) [1] та Додаток В.3 до неї, прийнята 26 червня

1990 року у м. Стамбул. Її положеннями визначено сутність категорії «контейнер» та додаткове обладнання до нього, особливості застосування режиму тимчасового ввезення контейнерів та їх маркування.

Відповідно до статті 4 цієї ж глави Конвенції, для того, щоб можна було скористатись правами на пільги, що надаються Додатком В.3, на контейнери повинні бути нанесені позначення з дотриманням умов, визначених у Додатку II до цього вказаного Додатка. Так, у додатку II до Додатка В.3 Конвенції наведено Положення щодо маркування контейнерів. Відповідно до нього:

1. На контейнери повинні чітко і стійкими засобами, у відповідних і добре помітних місцях, наноситись наведені нижче дані:

- ідентифікація власника чи основного користувача;
- позначки та ідентифікаційні номери контейнера, надані власником чи користувачем;
- тарна вага контейнера, разом з усіма постійно прикріпленими до нього пристосуваннями.

2. Країна, якій належить контейнер, може бути зазначена або повністю, або з використанням коду країни ISO Alpha-2, передбаченого міжнародним стандартом ISO 3166, або за допомогою розрізняювального знака, що використовується для зазначення країни реєстрації на автомобільному транспорті в міжнародному дорожньому русі. Кожна країна може встановити, що використання на контейнерах її назви чи знака має здійснюватися відповідно до її національного законодавства. Ідентифікація власника чи користувача може бути здійснена або шляхом зазначення його повної назви (повного імені), або скорочення, яке стало звичним, за винятком таких символів, як емблеми та прапори.

3. Для того, щоб позначення та ідентифікаційні номери на контейнерах вважалися нанесеними стійкими засобами, у разі використання пластикових плівок, повинні виконуватись такі умови:

- має використовуватися високоякісний клей. Після наклеювання плівка повинна мати міцність на розрив меншу, ніж остаточна сила зчеплення, так, щоб було неможливо відклеїти смугу, не пошкодивши її. Плівка, одержана шляхом заливання, задовольняє цим вимогам. Плівка, зроблена шляхом каландрування, не підлягає використанню;
- якщо позначення та ідентифікаційні номери необхідно змінити, плівку, яку слід замінити, необхідно повністю зняти, перш ніж буде прикріплено нову плівку; накладання нової плівки на вже приклеєну не дозволяється.

4. Технічні вимоги щодо використання пластикових плівок для маркування контейнерів, викладені у пункті 3 цього Додатка, не виключають можливість використання інших способів стійкого маркування [1].

Такі позначення дозволяють ідентифікувати контейнери й виступають додатковою гарантією безпеки переміщення вантажів та дотримання умов повернення контейнерів за умови застосування режиму тимчасового ввезення.

Відповідно до положень Конвенції, особа, яка будь-яким чином порушила зазначені у Конвенції умови несе відповідальність на території договірної сторони, де було скоєно порушення, при цьому, санкції за такі дії встановлюються законодавством цієї ж договірної сторони [1].

Окрім того, з метою зниження рівня ризиковості контейнерних перевезень їх здійснення супроводжується поданням попередньої інформації встановленої форми на основі чого відбувається визначення митницями форм та обсягів митного контролю.

Інформація про визначені митні формальності подається агентській організації (морському агенту) не пізніше, ніж за чотири години до заходу судна в порт призначення на митній території України.

Якщо в порту функціонує ІСПС, інформація подається агентській організації (морському агенту) за її допомогою. Попередньо визначені із застосуванням системи управління ризиками форми та обсяги митного контролю можуть бути змінені під час або після вивантаження судна з урахуванням фактичної інформації (наявних товарів, фізичного стану контейнера, упаковки тощо) чи при здійсненні безпосередньо в пункті пропуску митного контролю та митного оформлення товарів із застосуванням митної декларації.

Таким чином, підсумовуючи проведене дослідження, варто зазначити, що за сучасних умов морські контейнерні перевезення є досить популярними при здійсненні зовнішньоекономічних операцій, що, в першу чергу, обумовлено їх економічною ефективністю, універсальністю стосовно переміщення різних видів вантажів та сумісністю з іншими видами транспортування. Окрім того, на сьогодні вони є одним із найбільш безпечних видів переміщення вантажів й найбільш нормативно врегульованим із точки зору міжнародного права. Проте, як показує практика, вітчизняна система морських контейнерних перевезень вимагає серйозних доопрацювань, зокрема, в контексті впровадження механізму відстеження поворотності морських контейнерів, особливостей оподаткування при ввезенні додаткового обладнання до них та пільг при застосуванні режиму тимчасового ввезення.

### **Список використаних джерел**

1. Конвенція про тимчасове ввезення від 26.06.90 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_472/print](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_472/print) (дата звернення: 09.05.2019).

**МОЛДОВАН Е.С.**

*кандидат наук з державного управління,  
Науково-дослідний центр митної справи  
Науково-дослідного інституту фіскальної політики  
Університету державної фіскальної служби України*

## **ФУНКЦІОНУВАННЯ БЕЗМИТНОЇ ТОРГІВЛІ В КАНАДІ: УРОКИ НАЦІОНАЛЬНОЇ БЕЗПЕКИ ДЛЯ УКРАЇНИ**

Сучасна українська держава функціонує у надзвичайно складних умовах: невтішні соціально-економічні реалії, військова інтервенція Росії, відсутність політичної волі до вирішення нагальних суспільних проблем, глибока духовна та ментальна криза призводять до виникнення ряду інтернальних та екстернальних загроз національній безпеці України. Зміна такого стану речей, вочевидь, потребує комплексного підходу, однак, однією із важливих складових забезпечення національної безпеки є митна безпека. Особливу увагу в цьому контексті привертає сфера безмитної торгівлі (далі – БТ), котра, з одного боку, є потужним інструментом розвитку малого та середнього бізнесу, сервісним функціоналом для осіб, які перетинають митний кордон, а з іншого – зважаючи на проєвропейський курс нашої держави, може виступити «каменем спінкання» на шляху України до ЄС<sup>1</sup>. Саме тому Україні сьогодні дуже важливо обрати оптимальну модель здійснення БТ, котра би забезпечила максимальний захист національних інтересів та, водночас, органічно вписувалася у світові тенденції функціонування даної сфери. У зв'язку із вище зазначеним пропонуємо розглянути досвід Канади як однієї із найбільш економічно розвинутих і прогресивних у сенсі здійснення БТ країн світу.

На нормативно-правовому рівні сфера здійснення БТ в Канаді регулюється Положенням про безмитну торгівлю SOR / 86-1072 від 06 листопада 1986 р. (далі – SOR / 86-1072) [1]. Відповідно до SOR / 86-1072, БТ у Канаді є ліцензованою діяльністю, котру можуть здійснювати кваліфіковані юридичні (корпорації) та фізичні особи (особи, яким було надано право оренди або інше право щодо місця, що може використовуватися як магазин безмитної торгівлі (далі – МБТ), які подали до Міністра національних доходів (далі – Уповноважений) заявку встановленої форми й надали гарантію своєї платоспроможності у розмірі не менше 10000 \$ (готівкою або облігаціями – урядовими переказними, члена Канадської асоціації платежів, компанії, що

---

<sup>1</sup> Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 952/2013 від 9 жовтня 2013 р. про встановлення Митного кодексу Союзу безпосередньо не оперує поняттям “безмитна торгівля”, а на практиці позиціонує її як тимчасовий перехідний режим.

може вести розрахунки із Урядом Канади, окремих кредитних спілок, корпорацій, що приймають депозити від населення під гарантію владних інституцій провінції) [1]. Крім того, особа, яка подає до Уповноваженого заяву про видачу ліцензії, повинна відповідати ряду вимог: до фізичних осіб висувуються вимоги, що стосуються лише їхнього громадянства (резидентства) та ділової репутації, у той час як вимоги до юридичних осіб охоплюють ще й окремі аспекти їхньої форми власності та юридичного місця розташування [1]. Також встановлюється перелік умов щодо кваліфікації заявника, його фінансових ресурсів, технічних вимог функціонування МБТ, конкурентоспроможності у секторі тощо. Їх невиконання тягне за собою відмову Уповноваженого у видачі ліцензії [1].

Якщо ж усіх вимог дотримано та усі необхідні умови виконано, заявник отримує ліцензію строком на 5 років. Упродовж цього періоду ліцензія не може бути змінена, якщо тільки Уповноважений не вбачатиме необхідності встановити або змінити: 1) обмеження на класи товарів, представлені у МБТ; 2) обставини придбання товарів у МБТ; 3) ім'я ліцензіата. Про такі зміни Уповноважений зобов'язаний повідомити ліцензіата упродовж 90 днів від моменту прийняття рішення про них.

Крім того, ліцензія може бути достроково скасована або призупинена Уповноваженим. Підставами для скасування ліцензії є припинення права власності або оренди ліцензіата щодо місця, де розташований МБТ; письмове звернення ліцензіата; його банкрутство; подання неправдивих відомостей у ліцензії; неналежна кваліфікація заявника. Призупинення ліцензії може мати місце, якщо ліцензіат є боржником; недобросовісним діловим партнером; порушує законодавство щодо підакцизних товарів; не виконує хоча б однієї позиції, зазначеної у ліцензії; змінив структуру магазину так, що не виконуються законодавчі вимоги щодо зберігання та продажу товарів, створюються перешкоди для руху транспорту, загрози для експорту. Підставами для призупинення ліцензії також можуть виступати: недостатній обсяг товарів, представлений у МБТ; втрата доцільності розташування МБТ там, де він розташований; неспроможність митних органів надавати митні послуги конкретному МБТ. Одразу після призупинення чи скасування ліцензії Уповноважений зобов'язаний негайно повідомити ліцензіата про свої дії та вказати підстави його рішення. Ліцензіат може апелювати до Уповноваженого щодо призупинення ліцензії упродовж 30 днів, а щодо скасування – 90 днів. Ліцензію може бути відновлено Уповноваженим у разі, якщо він переконається, що причини призупинення усунуті, й продовжено після закінчення її дії за умов своєчасного подання ліцензіатом заявки на продовження терміну, надання чи продовження оренди, відсутності очевидних для Уповноваженого причин

скасовувати ліцензію [1].

Ліцензований на здійснення БТ підприємець надалі повинен зосередитись на забезпеченні функціонування свого МБТ, що передбачає роботу МБТ лише «на виїзд», тобто, його клієнтами можуть бути лише особи, які виїжджають із Канади, окрім осіб віком до 18 років, які бажають придбати тютюнові вироби, а також дотримання ліцензіатом (власником МБТ) визначених законодавчо стандартів щодо надання таких послуг, як: 1) доступ до санвузлів і телефонів загального користування, у тому числі – для клієнтів із особливими потребами; 2) надання та відображення інформації англійською та французькою мовами у тих провінціях, де митні послуги надаються обома мовами; 3) відображення англійською та французькою мовами інформації про: 3.1) товари, котрі продаються у МБТ, але призначені для негайного експорту у разі їх повернення до Канади; 3.2) обставини, за яких товари, що ввозяться до Сполучених Штатів Америки / Канади фізичними особами, можуть бути звільнені від сплати мита; 4) забезпечення відповідною конструкцією відокремлення частини будівлі, у котрій розташований МБТ, від решти площі будівлі; 5) забезпечення зберігання і маркування товарів таким чином, щоб їх безперешкодно можна було ідентифікувати та перевірити на відповідність обліковим записам ліцензіата (митної адміністрації – у випадку іноземних товарів), а також відрізнити вітчизняні товари від імпортних; 6) забезпечення утримання товарів, отриманих МБТ, у місці, визначеному головним офіцером митниці, до часу взяття їх на облік (у випадку імпортних товарів) або зарахування до інвентарю МБТ (у випадку імпортних товарів); 7) забезпечення можливості офіцеру митної служби заблокувати та опечатати МБТ у разі необхідності здійснити митну перевірку на предмет відповідності наявних товарів обліковим записам ліцензіата чи скасування / призупинення ліцензії [1].

Окремим блоком представлені питання продажу в МБТ алкогольних напоїв. У цьому контексті важливо звернути увагу на те, що до регулювання цього сектору БТ долучаються локальні органи влади, зокрема, Комісії або Агенції провінцій, уповноважені на видачу письмових дозволів на торгівлю алкоголем [1].

Важливою умовою функціонування канадійських МБТ також є виконання ліцензіатом встановлених законодавчо обов'язків дотримання певного алгоритму дій при отриманні товарів, а також щодо подання інформації митним адміністраціям. При отриманні товарів власник МБТ зобов'язаний: 1) підтвердити прибуття товару шляхом засвідчення коносаменту або іншого транспортного документу, наданого йому перевізником, та затвердження облікового щодо запасів документу; 2) подати начальнику митної адміністрації усі необхідні, визначені законодавчо, документи. Щодо надання інформації, то

до кола обов'язків ліцензіата входить подання Уповноваженому: 1) щомісячного короткого звіту про обсяги продажів та сплати комісійних не пізніше 15 днів після останнього дня місяця, про котрий йдеться у звіті; 2) річного звіту встановленої форми, не пізніше, ніж через 60 днів після закінчення фінансового року МБТ, щодо которого подається звіт. Якщо ліцензіат – юридична особа (корпорація), то до вказаних вище обов'язків додається також пункт про подачу письмового повідомлення про зміну бенефіціарної власності на акції корпорації упродовж 90 днів до моменту такої зміни [1].

Таким чином, проаналізована нами канадійська практика здійснення БТ та функціонування магазинів у цій сфері демонструє такі основні тенденції: 1) патерналізм у політиці держави щодо сфери БТ; 2) ускладнена процедура отримання ліцензії на даний вид діяльності й, водночас, позбавлена надмірної забюрократизованості безпосередня діяльність; 3) гуманізм і недискримінаційний підхід в організації діяльності МБТ. Взявши ці три позиції як елемент функціонування сфери БТ, Україна зможе отримати: 1) посилений економічний захист вітчизняного підприємця, контроль за фінансовими потоками у торгівлі, в тому числі – безмитній, більше можливостей для державного контролю за сферою БТ; 2) достатні бар'єри у вигляді певних фінансових гарантій та високих вимог для входження у БТ, щоб убезпечити державу від нечесних або неконкурентоспроможних гравців у секторі БТ; 3) гуманістичний та недискримінаційний сервіс для осіб, які перетинають митний кордон.

#### **Список використаних джерел**

1. Duty Free Shop Regulations (SOR/86-1072). URL: <https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-86-1072/FullText.html> (дата звернення: 09.05.2019).

**ВОНБЕРГ Т.В.**

*кандидат економічних наук, доцент,*

*ДВНЗ «Київський національний економічний  
університет імені В. Гетьмана»*

## **СОЦІАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЯК СКЛАДОВА СОЦІАЛЬНОЇ БЕЗПЕКИ ДЕРЖАВИ**

Такий необхідний зараз соціально-економічний розвиток України нерозривно пов'язаний із встановленням і реалізацією її національних інтересів

у соціальній сфері. При чому, від якості процедури визначення основних економічних пріоритетів та ефективності процесу їх реалізації залежить соціально-економічне становище держави. В той же час, ефективна реалізація стратегічних пріоритетів потребує вдосконалення правових і організаційних механізмів управління соціальною безпекою.

Останніми роками вчені все більше схиляються до висновку, що вкрай важливим є запровадження практики взаємодії держави, бізнесу, суспільства, людини, яка дозволила б посилити взаємну соціальну відповідальність усіх учасників суспільного життя, створюючи умови для подальшого стабільного розвитку суспільства, заснованого на врахуванні якнайширшого кола інтересів [1]. Соціальна відповідальність і соціальна безпека нерозривно пов'язані між собою. Соціальна відповідальність є гарантом соціальної безпеки загалом і особистої безпеки людини зокрема, засобом підтримання і зміцнення соціальної злагоди, цілісності суспільства, держави [2, с. 10].

На нашу думку, соціальна відповідальність сьогодні виступає важливою складовою соціальної безпеки держави. Соціально відповідальна позиція різних груп стейкхолдерів стала все частіше проявлятися в сучасних реаліях. І, незважаючи на все, ще більше поодинокий характер, означена позиція проявляється у різних сферах діяльності.

Так, ми можемо довго сперечатися, хто ж має бути відповідальним перш за все, для кого соціальна відповідальність має стати не лише гаслом, а й способом життя, але очевидно єдине – Уряд і місцеве самоврядування відповідають за впровадження принципів соціальної відповідальності в повсякденне життя громадян та компаній. Відповідальністю держави є своєчасна підготовка та прийняття законодавчих актів і здійснення контролю за їх виконанням; створення сприятливого середовища для ведення бізнесу; реформування податкового та іншого законодавства; глибинне, системне реформування системи охорони здоров'я, що частково вже запроваджено в українську практику; забезпечення енергетичної безпеки. Все це здійснює такий важливий і потужний вплив на безпеку держави.

Стає зрозумілим, що сталий економічний розвиток України, її запланована інтеграція до європейського співтовариства вимагають взаємодії держави, бізнесу та суспільства, що сприятиме подальшому стабільному розвитку нашої держави. Лише зазначена взаємодія здатна принести позитивні зміни та вивести Україну на новий рівень розвитку. Варто наголосити, що в основу світової практики ведення бізнесу покладено етичні підходи до суспільства, співробітників, навколишнього середовища. Важливою характеристикою соціальної відповідальності є прагнення організації впроваджувати соціальні й екологічні питання у свій процес прийняття рішень

та бути підзвітними за впливи, які їх рішення й дії справляють на суспільство та навколишнє середовище. Це передбачає як етичну, так і прозору поведінку, котра сприяє сталому розвитку, враховує інтереси зацікавлених сторін, відповідає чинному законодавству та міжнародним нормам поведінки, впроваджена у діяльність організації і практикується у її відносинах [3].

Варто наголосити, що, незважаючи на переваги соціально відповідального бізнесу, в Україні його розвиток проходить доволі повільно на всіх рівнях. Зокрема, загальнодержавний рівень все ще має ряд проблем, котрі мають бути терміново усунені: порушення законодавства в сфері соціально-трудових відносин, низький рівень оплати праці, наявність тіньової зайнятості. Важливе місце займає й особистісна соціальна відповідальність кожного працюючого, менеджера та керівника компанії. Адже сьогодні недотримання законодавства у соціально-трудої сфері, зокрема, несплата податкових платежів і єдиного соціального внеску в разі неналежного оформлення працівника на роботу та виплата заробітної плати у «конвертах», є основною загрозою.

Отже, численні наукові дослідження з соціальної відповідальності доводять, що лише спільна кропітка праця в напрямку дотримання законодавства, етичних правил та норм поведінки всіма групами стейкхолдерів надає можливість вивести державу на новий рівень розвитку, сприяючи формуванню соціальної безпеки держави.

### **Список використаних джерел**

1. Колот А. Соціальна відповідальність людини як чинник стійкої соціальної динаміки: теоретичні засади. *Україна: аспекти праці*. 2011. № 3. С. 3-10.
2. Охріменко О.О., Іванова Т.В. Соціальна відповідальність: навч. посіб. Київ: Національний технічний університет України «Київський політехнічний інститут», 2015. 180 с.
3. Завора Т.М. Соціальна відповідальність як чинник забезпечення соціальної безпеки держави. *Вісник Маріупольського державного університету*. Серія: Економіка. 2016. Вип. 11. С. 41-51.

**СЛАСТЬОНЕНКО О.О.**

*кандидат юридичних наук, доцент,  
старший науковий співробітник,*

**ВОРОБЕЙ О.С.**

*студентка,*

*Навчально-науковий інститут права  
Університету державної фіскальної служби України*

## **ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ФІНАНСОВИХ ВІДНОСИН У ЗЕД: ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ**

На сьогодні в Україні існує проблема правового врегулювання фінансових відносин у зовнішньоекономічній діяльності. Оскільки Україна знаходиться на шляху до євроінтеграції, то особливу увагу необхідно приділити процесу розвитку зовнішньоекономічної діяльності та удосконалення її правового регулювання. Правовим питанням регулювання ЗЕД України присвячено багато досліджень. Велика кількість наукових праць таких вчених, як Л. К. Воронова, Л. М. Касьяненко, М. П. Кучерявенко, Л. А. Савченко, А. О. Монаєнко, О. П. Орлюк, В. Д. Чернадчук, О. К. Вишняков, Н. Г. Георгіаді, А. А. Мазаракі, В. К. Малолітнева, В. В. Мачуський, В. К. Мамутова, Г. Л. Знаменський, Н. М. Тюріна присвячена саме цій темі. Натомість питання особливостей правового регулювання ЗЕД, а особливо питання фінансових відносин в цій сфері, потребують додаткового дослідження на сучасному етапі.

З точки зору наукового підходу, фінансові правовідносини можна визначити як урегульовані нормами фінансового права економічні відносини, що виникають, змінюються і припиняються в процесі мобілізації, розподілу і використання централізованих і децентралізованих фондів фінансових ресурсів і мають державно-владний і майновий характер. Фінансові правовідносини є юридичною формою вираження й закріплення фінансових (економічних) відносин, що можуть існувати лише в правовій формі [1, с. 56]. Правове закріплення містить Господарський кодекс України – загальні положення правового регулювання зовнішньоекономічних відносин, які закріплені в розділі VIII ГК України. Проте, безпосередньо різні аспекти зовнішньоекономічних відносин регулюються численною кількістю суперечливих нормативно-правових актів, в яких до того ж існують і явні прогалини. Наприклад, визначення ЗЕД і господарської діяльності, надані в Господарському кодексі України та Законі України «Про зовнішньоекономічну діяльність» давно вже потребують узгодження по всіх основних ознаках.

Вважаємо, що узгодження норм, які залишилися за межами Господарського кодексу, з нормами останнього має істотне значення для покращення правового регулювання сфери зовнішньоекономічної діяльності. Відійти від надмірної деталізації змісту зовнішньоекономічного законодавства й досягнути одноманітності правових норм, які зараз розпорошені серед численної кількості нормативно-правових актів різної юридичної сили й стабільності господарського законодавства, та більш оптимального співвідношення законів і підзаконних нормативних актів, може допомогти інкорпорація основних норм, які регулюють цю діяльність, у Главу 37 ГК України з одночасним скасуванням Закону України «Про зовнішньоекономічну діяльність».

На сьогодні ми можемо спостерігати тенденції до прийняття законів, що регулюють окремі вузько направлені аспекти зовнішньоекономічної діяльності (наприклад, «Про вивізне (експортне) мито на живу худобу та шкіряну сировину», «Про ставки вивізного (експортного) мита на насіння деяких видів олійних культур», «Про вивізне (експортне) мито на відходи та брухт чорних металів» та багато інших). Але користі від такої кількості актів у сфері ЗЕД не багато. Україні слід здійснювати політику, яка покращить стан економіки та буде формувати сприятливе відношення з боку інших країн у разі вступу до системи міжнародних економічних зв'язків та сприяти розвитку зовнішньої торгівлі.

Також однією з проблем законодавства в цій галузі правовідносин є надмірна деталізація змісту зовнішньоекономічного законодавства. Так, у Законі України «Про зовнішньоекономічну діяльність» і у Господарському кодексах України визначено склад суб'єктів ЗЕД та умови їх зовнішньоекономічної правоздатності [2; 3]. Однак, Закон України «Про зовнішньоекономічну діяльність» не дає визначення «суб'єктів господарської діяльності» України, але, з іншого боку, визначає суб'єктів ЗЕД України (ст. 3 Закону про ЗЕД) [2]. Іноземні ж суб'єкти господарської діяльності визначаються як суб'єкти господарської діяльності, що мають постійне місцезнаходження або постійне місце проживання за межами України.

Загалом, політика створення нормативно-правового поля зовнішньоекономічної діяльності має враховувати намагання України інтегруватися у світовий соціально-економічний простір і необхідність підвищення стабільності й сприятливості вітчизняного законодавства для розвитку відповідних зв'язків. Йдеться про необхідність побудови стабільної, продуманої, узгодженої нормативно-правової бази регулювання ЗЕД. Це вимагає й узгодження вітчизняної законодавчої бази зовнішньоекономічної діяльності з відповідними нормами законодавства інших країн. Також варто

відзначити, що для підвищення ефективності фінансового механізму зовнішньоекономічної діяльності в Україні слід розвивати систему зовнішньоекономічних зв'язків, покращувати систему митного регулювання та систему митної безпеки держави. З метою підвищення ефективності забезпечення правового регулювання фінансових відносин ЗЕД необхідно покращення всієї системи виробництва та налагодження функціонування ринкової системи економіки для України у період вступу до міжнародних організацій.

Проведене дослідження дозволяє зробити наступні висновки. Політика створення нормативно-правового поля ЗЕД має враховувати намагання нашої країни інтегруватися у світовий соціально-економічний простір і необхідність підвищення стабільності й сприятливості вітчизняного законодавства для розвитку відповідних зв'язків. Йдеться про необхідність побудови стабільної, продуманої, узгодженої нормативно-правової бази регулювання ЗЕД. Таким чином, у процесі комплексної систематизації законодавства про зовнішньоекономічну діяльність на різних етапах слід використовувати такі форми систематизації, як консолідація та кодифікація. При цьому, крім систематизації як форми упорядкування законодавства, слід використовувати також ревізію законодавства про зовнішньоекономічну діяльність, що дасть змогу «розчистити» та впорядкувати цей нормативний масив.

### **Список використаних джерел**

1. Фінансове право України: навч. посіб. : за вимогами кредит.-модул. системи орг. навч. процесу / авт. кол.: Л. К. Воронова та ін.; за заг. ред. д-ра юрид. наук, проф. Л. К. Воронової; НДІ фін. права. 2-ге вид., стер. Київ: «Правова єдність», Всеукр. асоц. видавців, 2010. 393 с.
2. Про зовнішньоекономічну діяльність: Закон України від 16.04.1991 р. № 959-XII. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/959-12> (дата звернення: 05.05.2019).
3. Господарський кодекс України від 16.01.2003 № 436-IV (із змінами та доповненнями). URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15> (дата звернення: 05.05.2019).

## **ДУАЛЬНІСТЬ ГЛОБАЛІЗАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ З ПОЗИЦІЇ ВПЛИВУ НА ЕКОНОМІЧНУ БЕЗПЕКУ МАКРОРІВНЯ**

Глобалізаційні процеси та загострення протиріч у міжнародних відносинах обумовлюють активізацію негативних явищ практично у всіх сферах суспільного життя. Для більшості країн світу актуальною проблемою стає забезпечення національної безпеки, оскільки глобалізаційні явища, хоч і значно розширюють кордони співробітництва, але й генерують нові виклики.

Особливо важливим при розробці стратегії та напрямів дій щодо захисту національних інтересів держави є врахування та прогнозування впливу глобалізаційних процесів та викликів на складові національної безпеки [2; 3]. Термін «глобалізація» походить від французького «global», тобто планетарний, всеосяжний та означає всеохоплюючий процес трансформації світового співтовариства у відкриту цілісну систему інформаційно-технологічних, фінансово-економічних, суспільно-політичних, соціально-культурних взаємозв'язків і взаємозалежностей [1, с.126]. На думку експертів Міжнародного валютного фонду (МВФ), глобалізація визначається як зростаючий ступінь інтеграції країн у всьому світі, вона обумовлена, насамперед, торговельними й фінансовими потоками, а також рухом робочої сили й технологій через міжнародні кордони. На сьогоднішній день глобалізація охоплює всі сфери суспільного життя і обумовлює тенденції розвитку світових економік.

Трактуючи термін «глобалізація», науковці роблять акцент на масштабності змін, руйнації національних кордонів, розвитку людського суспільства, інтеграції національних господарств та держав, більш високому рівні розвитку інтернаціоналізації господарського життя та ін. На даний момент існує неоднозначне відношення до глобалізації, оскільки, поруч з позитивними елементами «стирання» кордонів та поглиблення економічних зв'язків, виникає значна кількість загроз як для окремих країн, так і для окремих суб'єктів господарювання.

Саме тому, на нашу думку, під глобалізацією слід розуміти всеохоплюючий процес, що руйнує національні кордони та є рушійною силою прискорення технологічного прогресу, скорочення інноваційного циклу і, як наслідок, приводить до якісних та кількісних змін національних економік.

Глобалізація є настільки масштабним явищем, що, починаючи з 2002 року по теперішній час, при Швейцарському економічному інституті (KOF Swiss Economic Institute) за участю Федерального Швейцарського технологічного інституту (Swiss Federal Institute of Technology) здійснюються дослідження і публікуються результати рейтингу країн світу на підставі індексу рівня глобалізації KOF (KOF Index of Globalization). Індекс позиціонується як комбінований показник, який дозволяє оцінити масштаб інтеграції тієї чи іншої країни в світовий простір і виконати порівняння різних країн за його компонентами. Автори проекту визначають глобалізацію як процес, який руйнує національні кордони, інтегрує національні економіки, культури, технології та управління, а також створює складні відносини і взаємозв'язки, опосередковані через різноманітні потоки, що включають людей, капітали, ідеї, тощо. Тому індекс рівня глобалізації KOF (KOF Index of Globalization) включає в себе змінні, що вимірюють економічні, соціальні та політичні аспекти глобалізації [5].

Отже, всі країни, що досліджуються в рамках індексу рівня глобалізації KOF, оцінюються за 24 показниками, які об'єднані в три основні групи глобальної інтеграції [6]:

1. Економічна глобалізація – обсяг міжнародної торгівлі, рівень міжнародної ділової активності, торговельні потоки, міжнародні інвестиції, тарифна політика, обмеження і податки на міжнародну торгівлю тощо.

2. Соціальна глобалізація – рівень культурної інтеграції, відсоток іноземного населення, міжнародний туризм, міжнародні особисті контакти, обсяг телефонного трафіку, поштових відправлень, транскордонних грошових переказів, інформаційні потоки, розвиток інформаційно-комунікаційної інфраструктури тощо.

3. Політична глобалізація – членство держав в міжнародних організаціях, участь в міжнародних місіях (включаючи місії ООН), ратифікація міжнародних багатосторонніх договорів, кількість посольств і інших іноземних представництв в країні тощо.

Індекс рівня глобалізації обчислюється як сума складових з ваговими коефіцієнтами економічна глобалізація – 36%, соціальна глобалізація – 39% і політична глобалізація – 25%, відповідно. Дані щодо місця у рейтингу України серед країн світу на підставі індексу рівня глобалізації KOF (KOF Index of Globalization) наведено у табл. 1.

Дані табл. 1 свідчать про значні зміни в рейтингу України за даними індексу рівня глобалізації KOF, а саме: у 2017 році найбільш розвиненою була політична складова, що значно втратила позиції на початок 2018 року.

**Таблиця 1 – Рейтинг України за індексом рівня глобалізації KOF (KOF Index of Globalization)\***

| <i>Назва показника</i>         | <i>Значення показника</i> |                           |                 |                           |
|--------------------------------|---------------------------|---------------------------|-----------------|---------------------------|
|                                | <i>2017 рік</i>           |                           | <i>2018 рік</i> |                           |
|                                | <i>Рейтинг</i>            | <i>Значення показника</i> | <i>Рейтинг</i>  | <i>Значення показника</i> |
| Економічна глобалізація        | 63                        | 68,42                     | 26              | 79,83                     |
| Соціальна глобалізація         | 63                        | 61,05                     | 78              | 58,53                     |
| Політична глобалізація         | 43                        | 84,90                     | 37              | 86,87                     |
| Індексу рівня глобалізації KOF | 45                        | 70,24                     | 30              | 75,08                     |

*Джерело: систематизовано автором на підставі [5]*

Однак, відбулися позитивні зміни в економічній складовій, що значно покращила свої позиції у 2018 році в порівнянні з 2017 роком (2017 рік – 63 позиція у рейтингу; 2018 рік – 26 позиція у рейтингу).

Кількісними характеристиками глобалізації визнано збільшення світового експорту та його частки у ВВП країн світу, величезне зростання прямих іноземних інвестицій, потоків капіталу, щорічного обороту на валютних ринках, обсягів міжнародного банківського кредитування, туризму, міграції робочої сили, тривалість телефонних розмов, роль Інтернету, засобів масової інформації, а отже, небачене зростання обміну ідеями, інформацією, поширення взаємодії і спілкування громадських організацій, простих людей. Глобалізація формує нову еру взаємодії між націями та економічними системами, розширює сферу контактів людей – це і економіка, і технології, і культура, і управління [4, с. 438]. Однак формування нових груп ризиків як для національних економік в цілому, так і для окремих суб'єктів господарювання не дозволяють однозначно позитивно оцінювати глобалізаційні процеси.

#### **Список використаних джерел**

1. Базилевич В.Д., Базилевич К.С. Ринкова економіка: основні поняття і категорії: навч. посіб. Київ: Знання, 2008. 263 с.
2. Гавловська Н.І. Економічна безпека зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств: оцінювання, моделювання, механізм забезпечення: монографія. Хмельницький: ФОП Мельник А.А., 2016. 480 с.
3. Рудніченко Є.М., Гавловська Н.І., Гавловська В.І. Глобалізація, імпортозаміщення та економічна безпека держави: взаємовплив та взаємозалежність. *Бізнес Інформ*. 2018. № 4. С. 26-32.
4. Чухно А.А. Постіндустріальна економіка: теорія, практика та їх значення для України. Київ: Логос, 2003. 631 с.

5. KOF Globalisation Index. URL: <https://www.kof.ethz.ch/en/forecasts-and-indicators/indicators/kof-globalisation-index.html> (дата звернення: 10.05.2019).
6. The KOF Globalisation Index – Revisited. URL: [https://www.ethz.ch/content/dam/ethz/special-interest/dual/kof-dam/documents/Globalization/2018/KOF\\_Globalisation%20Index\\_Revisited.pdf](https://www.ethz.ch/content/dam/ethz/special-interest/dual/kof-dam/documents/Globalization/2018/KOF_Globalisation%20Index_Revisited.pdf) (дата звернення: 10.05.2019).

**ПРИТИС В.І.**

*аспірант,*

*Хмельницький національний університет*

## **ЗАСТОСУВАННЯ МЕТОДОЛОГІЇ ГНУЧКОГО УПРАВЛІННЯ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЙНИХ ВИКЛИКІВ І ЗАГРОЗ**

Функціонування підприємств в умовах глобалізаційних змін беззаперечно пов'язано з існування небезпек, загроз та ризиків внутрішнього та зовнішнього середовищ, що визначають умови їх діяльності і безпосередньо відображаються на економічній безпеці. Постійний пошук шляхів усунення дестабілізуючих факторів зумовлюють необхідність застосування різних підходів та методів, що дозволять підприємствам успішно їм протистояти та стабільно розвиватися. Одним з таких підходів щодо управління є так зване «гнучке управління» підприємством, що дозволяє швидко реагувати та протистояти викликам та загрозам. І ця «гнучкість» повинна застосовуватися при управлінні не лише підприємством, а й системою його економічної безпеки.

Впровадження гнучкого управління у діяльність організацій ґрунтується на застосуванні певних методологій, які потребують опису та пояснення. Методології, що застосовуються у діяльності підприємств поділяються на дві групи: методології ощадливого виробництва та методології гнучкого управління. Найчастіше у практичній діяльності підприємств при впровадженні гнучкого виробництва застосовують методологію Скрам (Scrum), від 55% до 58% в залежності від років дослідження. Такий високий відсоток застосування Скрам (Scrum) у практичній діяльності пояснюється її перевагами, а саме:

1) прозорість та співробітництво – в команді відбувається постійний обмін інформацією, знаннями, наявними проблемами, тощо між її членами. Окрім того, до процесів залучається замовник, який в будь-який момент може внести певні зміни;

2) автономність команди та високий рівень взаємодії між її членами – члени команди наділені широкими повноваженнями і самі приймають рішення в процесі реалізації проекту. Спілкування із замовником відбувається безпосередньо з членами команди, що працюють на проектом;

3) мотивація результатом та готовність до змін – всі члени команди бачать свої та загальні досягнення кожен день, що їх стимулює до кращої роботи на проектом;

4) мінімізація ринкових ризиків – за рахунок безпосередньої взаємодії з замовником, команда має можливість реагувати на зміну вимог до проекту, що дозволяє не лише уникати зайвої роботи, а й задовольнити вимоги замовника у повній мірі та розробити продукт, орієнтований на потреби ринку;

5) мінімізація фінансових ризиків – не втрачаються фінансові ресурси на переробку та зміни.

Окрім методології Скрам (Scrum), використовуються і інші методології. Наведемо характеристику найбільш розповсюджених методологій, а саме:

1. Методології ощадливого виробництва:

– система глибоких знань (Profound Knowledge), запропонована Е. Демінгом;

– канбан (Kanban), запропонований Д. Дж. Андерсон, Е. Кармайкл;

– ощадливий стартап (Lean Startup), запропонований Е. Піс.

2. Методології гнучкого управління:

– розробка нового продукту. Нові правила гри (The New New Product Development Game) запропоновано Х. Такеучі, І. Нонака;

– скрам (Scrum), запропонований Д. Сазерленд, К. Швабер;

– модель Спотіфай (Spotify model), розроблена всередині компанії Spotify;

– сімейство методологій Crystal, що запропоновані А. Коберн;

– розробка динамічних систем (Dynamic Systems Development Method, DSDM), розроблені консорціумом;

– патерни проектування (Design Patterns), запропоновані Е. Гамма, Р. Хелм, Р. Джонсон, Д. Вліссідес;

– розробка, керована функціональністю (Feature driven development, FDD), запропонована Д. Де Лука, П. Код;

– адаптивна розробка програмного забезпечення (Adaptive Software Development, ASD), запропонована Д. Хайсміт, С. Байер;

– екстремальне програмування (eXtreme Programming, XP), запропоноване К. Бек.

Гнучке управління все частіше впроваджується у практичну діяльність і це пов'язано з позитивними змінами, що відбуваються в організаціях після його впровадження. Згідно з 12 звітом (2017 року) про гнучке управління,

опублікованим CollabNet VersionOne, респонденти відносять до основних причин впровадження гнучкого управління наступні [3, с. 7]: розвиток програмного забезпечення (75%); розширення можливості управління пріоритетами, що змінюються (64%); підвищення продуктивності (55%); поліпшенням узгодження бізнесу та ІТ (49%); підвищенням якості програмного забезпечення (46%); прискорення доставки продукту (46%); покращення прозорості управління проектами (42%); зниження проектних ризиків (37%); поліпшення морального стану команди (28%); поліпшення інженерної дисципліни (25%); зниження проектних витрат (24%); збільшення підтримки програмного забезпечення (18%), краще управління розподіленими командами (17%). Згідно щорічного опитування, яке проводить Bain & Company «Management Tools & Trends» за підсумками 2017 року гнучке управління посідає 2 місце серед 25 найбільш популярних інструментів та трендів в діяльності підприємств по усьому світу. Серед 1268 опитаних менеджерів 24% відзначають, що їх компанії використовують гнучке управління у практичній діяльності, причому загальне задоволення компаній від його використання за 5-ти бальною шкалою становить 4,0 бали [2].

На підтвердження доцільності впровадження гнучкого управління у практичну діяльність підприємств приведемо дані зі звіту, проведеного Компанією McKinsey [1]. В он-лайн опитуванні приймало участь 2546 респондентів, що представляють повний спектр регіонів, галузей, компаній (різних розмірів), функціональних спеціальностей та посадових осіб. З них 207 респондентів працюють в неприбуткових організаціях і державних установах або відомствах. За твердження респондентів, започаткування гнучкого управління у діяльності їх компаній було пов'язано із нестабільністю діяльності та швидкими змінами. Також, слід зазначити, що у практичній діяльності переважної більшості компаній гнучке управління знаходиться на етапі впровадження. Чотири з десяти респондентів стверджують, що їхні компанії застосовують гнучкі способи роботи в процесах, пов'язаних з операціями, стратегіями та технологіями, тоді як приблизно третина заявляють, що вони це роблять у сфері управління ланцюгами постачання та управління талантами [1].

Застосування гнучкого управління у практичній діяльності дозволяє оперативно розробляти та приймати управлінські рішення. При реалізації гнучкого управління керівництво повинно реалістично оцінювати як діяльність організації на даний момент, так і перспективи розвитку.

### **Список використаних джерел**

1. How to create an agile organization. URL: <https://www.mckinsey.com/business-functions/organization/our-insights/how-to-create-an-agile-organization#0> (дата звернення: 10.05.2019).
2. Management Tools & Trends. URL: <https://www.bain.com/insights/management-tools-and-trends-2017> (дата звернення: 11.05.2019).
3. The 12th State of Agile. URL: <http://stateofagile.versionone.com/> (дата звернення: 11.05.2019).

**СЕМЕНЮК Н.О.**

*Науково-дослідний центр митної справи  
Науково-дослідного інституту фіскальної політики  
Університету державної фіскальної служби України*

## **СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ**

В умовах подальшого розвитку процесів глобалізації актуалізується питання забезпечення зовнішньоекономічної безпеки України. Здійснення зовнішньої торгівлі забезпечує отримання доходів від продажу національних товарів, призводить до зростання валютної виручки, насичення внутрішнього ринку імпортними товарами, подолання обмеженості ресурсів, підвищення рівня життя населення та ін. Для України розвиток зовнішньої торгівлі є вкрай актуальним, оскільки сприяє розширенню можливостей у здійсненні торговельних операцій на міжнародних ринках в умовах воєнного конфлікту та кризового стану економіки. Проте, в умовах посилення глобалізації та інтеграції економіки України у світову економічну систему набуває актуальності питання зовнішньоекономічної безпеки.

Дослідженнями сутності та методики розрахунку зовнішньоекономічної безпеки займалися вітчизняні та зарубіжні вчені: О.С. Власюк, В.М. Геєць, В.І. Мунтіян, С.І. Пирожков, А.І. Сухоруков, О.С. Шнипко, Т.В. Сак, П.В. Пашко, Л.Ф. Новікова, Н.І. Гавловська, Д.Ю. Венцковський, З.С. Варналій.

Відповідно до Методичних рекомендацій щодо розрахунку рівня економічної безпеки України, зовнішньоекономічна безпека – це стан відповідності зовнішньоекономічної діяльності національним економічним інтересам, що забезпечує мінімізацію збитків держави від дії негативних

зовнішніх економічних чинників та створення сприятливих умов для розвитку економіки завдяки її активній участі у світовому розподілі праці [3]. Рівень зовнішньоекономічної безпеки вимірюється рядом показників [4]. Стан зовнішньоекономічної безпеки України проаналізовано в табл. 1.

**Таблиця 1 – Аналіз показників зовнішньоекономічної безпеки України протягом 2016–2018 років**

| № | Показники                                                                                                                | Роки  |        |        | Абсолютне відхилення, +/- |           |
|---|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|--------|--------|---------------------------|-----------|
|   |                                                                                                                          | 2016  | 2017   | 2018   | 2017/2016                 | 2018/2017 |
| 1 | ВВП України, млрд. дол                                                                                                   | 93,36 | 112,15 | 124,60 | 18,79                     | 12,45     |
| 2 | Експорт України, млрд. дол                                                                                               | 36,36 | 43,26  | 47,34  | 6,9                       | 4,08      |
| 3 | Імпорт України, млрд. дол                                                                                                | 39,25 | 49,61  | 57,14  | 10,36                     | 7,53      |
| 4 | Коефіцієнт відкритості національної економіки (відношення обсягу зовнішньої торгівлі, тобто експорту та імпорту, до ВВП) | 0,81  | 0,83   | 0,84   | 0,02                      | 0,01      |
| 5 | Коефіцієнт покриття експортом імпорту                                                                                    | 0,93  | 0,87   | 0,83   | -0,06                     | -0,04     |
| 6 | Відношення обсягу експорту до ВВП, %                                                                                     | 39    | 39     | 38     | 0                         | -1        |
| 7 | Відношення обсягу імпорту до ВВП, %                                                                                      | 42    | 44     | 46     | 2                         | 2         |
| 8 | Сальдо зовнішньоторговельної діяльності, млрд. дол                                                                       | -2,89 | -6,35  | -9,8   | -3,46                     | -3,45     |

Як бачимо з інформації табл. 1, ВВП України зростає: в 2017 році порівняно з 2016 роком – на 18,79 млрд. дол., в 2018 році порівняно з 2017 роком – на 12,45 млрд. дол. Експорт та імпорт України протягом 2016–2018 років теж мають тенденцію до зростання. Випередження темпів зростання імпорту товарів над експортом є причиною збільшення від’ємного сальдо зовнішньої торгівлі, що зумовлює зниження коефіцієнту покриття експорту імпортом. Так, в 2017 році він становив 0,87, що менше на 0,06, ніж в 2016 році, в 2018 році коефіцієнт покриття експорту імпортом знизився на 0,04 і склав 0,83. Враховуючи, що значення даного коефіцієнту менше від порогового (1), а також зниження його за період, що аналізується, відмітимо негативну щодо вимивання з економіки України валютної виручки, тиск на курс гривні. Відношення обсягу експорту до ВВП визначає експортну залежність національної економіки.

Протягом періоду, що аналізується, значення даного показника не виходить за межі критичного (не менше 50%) і в 2018 році на 1% зменшилося порівняно з 2017 роком. Рівень імпортової залежності (імпортна квота) визначається відношенням вартості імпорту до вартості ВВП за відповідний період. Наразі імпортна залежність не має тенденції до зниження. Навпаки, в 2017 році відношення обсягу імпорту до ВВП зросло на 2% порівняно з 2016 роком, а в 2018 році – зросло на 2% порівняно з 2017 роком.

Динаміка експортно-імпортних операцій в Україні останні роки має постійну тенденцію до змін. Проаналізуємо зовнішню торгівлю України з основними країнами-партнерами протягом 2016–2018 років (табл. 2).

**Таблиця 2 – Зовнішня торгівля України з окремими країнами протягом 2016–2018 років**

| №                     | Країна              | Роки      |           |           | Абсолютне відхилення, +- |           | Відносне відхилення, % |           |
|-----------------------|---------------------|-----------|-----------|-----------|--------------------------|-----------|------------------------|-----------|
|                       |                     | 2016      | 2017      | 2018      | 2017/2016                | 2018/2017 | 2017/2016              | 2018/2017 |
| Експорт, тис. дол США |                     |           |           |           |                          |           |                        |           |
| 1                     | Білорусь            | 903197,5  | 1142896,9 | 1304504,1 | 239699,4                 | 161607,2  | 126,54                 | 114,14    |
| 2                     | Єгипет              | 2266493,2 | 1831312,9 | 1557139,0 | -435180                  | -274174   | 80,80                  | 85,03     |
| 3                     | Індія               | 1903066,6 | 2205656,2 | 2175943,3 | 302589,6                 | -29712,9  | 115,90                 | 98,65     |
| 4                     | Іспанія             | 1004547,4 | 1260055,3 | 1370008,7 | 255507,9                 | 109953,4  | 125,44                 | 108,73    |
| 5                     | Італія              | 1929575,6 | 2469477,2 | 2628788,6 | 539901,6                 | 159311,4  | 127,98                 | 106,45    |
| 6                     | Китай               | 1832518,9 | 2039327,6 | 2200267,9 | 206808,7                 | 160940,3  | 111,29                 | 107,89    |
| 7                     | Німеччина           | 1423735,2 | 1754185,7 | 2208422,3 | 330450,5                 | 454236,6  | 123,21                 | 125,89    |
| 8                     | Польща              | 2200010,1 | 2724589,7 | 3257581,0 | 524579,6                 | 532991,3  | 123,84                 | 119,56    |
| 9                     | Російська Федерація | 3592917,9 | 3936464,3 | 3654089,6 | 343546,4                 | -282375   | 109,56                 | 92,83     |
| 10                    | Туреччина           | 2049064,9 | 2519134,4 | 2352402,1 | 470069,5                 | -166732   | 122,94                 | 93,38     |
| 11                    | Угорщина            | 1053084,2 | 1326389,2 | 1646311,8 | 273305                   | 319922,6  | 125,95                 | 124,12    |
| Імпорт, тис. дол США  |                     |           |           |           |                          |           |                        |           |
| 1                     | Білорусь            | 2777793,6 | 3205313,2 | 3786974,3 | 427519,6                 | 581661,1  | 115,39                 | 118,15    |
| 2                     | Італія              | 1358227,8 | 1625007,3 | 2031090,0 | 266779,5                 | 406082,7  | 119,64                 | 124,99    |
| 3                     | Китай               | 4687697,2 | 5648673,9 | 7603977,8 | 960976,7                 | 1955304   | 120,50                 | 134,62    |
| 4                     | Німеччина           | 4318445,9 | 5445028,2 | 5983178,3 | 1126582,3                | 538150,1  | 126,09                 | 109,88    |
| 5                     | Польща              | 2693326,6 | 3453816,5 | 3634616,8 | 760489,9                 | 180800,3  | 128,24                 | 105,23    |
| 6                     | Російська Федерація | 5149313,5 | 7204013,0 | 8092713,6 | 2054699,5                | 888700,6  | 139,90                 | 112,34    |
| 7                     | США                 | 1687886,6 | 2524641,3 | 2962251,6 | 836754,7                 | 437610,3  | 149,57                 | 117,33    |
| 8                     | Туреччина           | 1098551,6 | 1262526,8 | 1714235,5 | 163975,2                 | 451708,7  | 114,93                 | 135,78    |
| 9                     | Угорщина            | 801992,9  | 1152307,5 | 1267780,4 | 350314,6                 | 115472,9  | 143,68                 | 110,02    |
| 10                    | Франція             | 1530515,3 | 1563751,8 | 1476307,7 | 33236,5                  | -87444,1  | 102,17                 | 94,41     |
| 11                    | Чехія               | 654830,9  | 869534,6  | 1035583,6 | 214703,7                 | 166049    | 132,79                 | 119,10    |
| 12                    | Швейцарія           | 983811,7  | 1682171,1 | 1635823,3 | 698359,4                 | -46347,8  | 170,99                 | 97,24     |

Джерело: [1]

З інформації табл. 2 видно, що найбільші експортні поставки у 2018 році здійснюються до Російської Федерації – 3654089,6 тис. дол., в 2017 році цей показник був на 282375 тис. дол. більший і становив 3936464,3 тис. дол. Другою за розмірами є Польща – експортні поставки у цю країну зростають протягом 2016–2018 років і в 2018 році становили 3257581,0 тис. дол. Далі за розмірами експортних поставок іде Італія – в 2018 році вони склали 2628788,6 тис. дол. Серед товарів, що експортуються з України, переважають недорогocінні метали та вироби з них (24,6%), продукти рослинного

походження (20,9%), жири та олії (9,5%), мінеральні продукти (9,2%) та готові харчові продукти (6,4%) [1].

Основними країнами-партнерами України по імпорту товарів є Російська Федерація, Китай, Німеччина, Білорусь, Польща та ін. Найбільші імпортні поставки здійснювалися з Російської Федерації: в 2017 році завезено товарів на суму 7204013,0 тис. дол., в 2018 році цей показник зріс на 888700,6 тис. дол. і становив 8092713,6 тис. дол. З Китаю в 2018 році завезено товарів на суму 7603977,8 тис. дол., що на 1955304 тис. дол. більше, ніж в 2017 році. Також значна кількість товарів імпортується в Україну з Німеччини: 2016 році – 4318445,9 тис. дол., в 2017 році – 5445028,2 тис. дол. і в 2018 році – 5983178,3 тис. дол. Серед товарів, що імпортуються в Україну, найбільшу питому вагу займають мінеральні продукти (24,8%), машини, обладнання та механізми; електротехнічне обладнання (20,9%), продукти хімічної промисловості (12,3%), засоби наземного транспорту (8%), полімерні матеріали, пластмаси (6,2%) та недорогоцінні матеріали (6,3%) [1].

Отже, проаналізувавши стан зовнішньої торгівлі України, відмітимо, що експорт товарів з України зростає, проте сальдо зовнішньоекономічної торгівлі залишається від'ємним. Це негативна тенденція, оскільки надмірний імпорт негативно впливає на вітчизняного виробника. Міжнародний валютний фонд у своїх рекомендаціях і в умовах надання кредитів вказує на необхідність вжиття заходів для досягнення країнами позитивного торговельного балансу.

Основними країнами, в які здійснюється експорт товарів, залишається Російська Федерація, Польща, Італія, Туреччина. Основними країнами-імпортерами є Російська Федерація, Китай, Німеччина, Білорусь, Польща.

Маючи важливе значення для економіки, український експорт складається переважно із сировини, що свідчить про неефективне використання ресурсів, ставить українську економіку в залежність від коливань цін на світових ринках і містить потенційні ризики для економічної і соціальної стабільності. Для покращення зовнішньоекономічної діяльності необхідно змінити товарну структуру українського експорту і перейти на виробництво середньо- та високотехнологічної продукції.

Сучасний стан розвитку міжнародної торгівлі вимагає від України зосередити зусилля одночасно в кількох напрямках: збільшення експорту на ринок ЄС, освоєння великих ринків з високими показниками зростання (Азія, Африка), а також відновлення своїх позицій на традиційних ринках (СНД) [2].

### **Список використаних джерел**

1. Державна служба статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 01.05.2019).

2. Експортна стратегія України: Дорожня карта стратегічного розвитку торгівлі 2017–2021. URL: <http://www.me.gov.ua/News/Detail?lang=uk-UA&id=48d2e8ec-f2d4-492a-a7d8-c8a1dfcc30e0&title=EksportnaStrategiiaUkraini-DorozhniaKartaStrategichnogoRozvitkuTorgivli2017-2021> (дата звернення: 01.05.2019).
3. Методичні рекомендації щодо розрахунку рівня економічної безпеки України: Наказ Міністерства економічного розвитку і торгівлі України від 29.10.2013 р. № 1277. URL: [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/ME131588.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/ME131588.html) (дата звернення: 01.05.2019).
4. Старостенко Г.Г., Онишко С.В., Поснова Т.В. Національна економіка: навч. посібник: Київ: Ліра-К, 2016. 432 с.
5. Тохтамиш Т.О., Ягольницький О.А., Овчиннікова М.А. Аналіз зовнішньої торгівлі товарами та послугами України з країнами Європейського Союзу. *Глобальні та національні проблеми економіки*: електронне наукове фахове видання. 2018. Випуск 23. С. 44-50.

**СЛОБОДЯН В.В.**

*Науково-дослідний центр митної справи  
Науково-дослідного інституту фіскальної політики  
Університету державної фіскальної служби України*

## **РОЗВИТОК КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ УКРАЇНИ**

Глобалізація світової економіки створює передумови та обумовлює необхідність євроінтеграційного розвитку України, підвищення ролі та значення зовнішньоекономічної діяльності підприємств, формування ефективної та сучасної національної системи міжнародних транспортних коридорів. Євроінтеграція офіційно проголошена першорядним пріоритетом зовнішньої політики України згідно з Постановою Верховної Ради України «Про підтвердження курсу України на інтеграцію до Європейського Союзу» від 13 березня 2014 р. [1], тому повноправне членство у ЄС і надалі залишається стратегічною метою України.

Розвиток національної економіки, проведення реформ визначаються сучасними умовами глобалізації та інтеграції товарних, фінансових, інвестиційних та інших ринків. У 2017 році було визначено сім пріоритетних

напрямів співпраці між Україною та ЄС, які актуальні й до сьогодні, зокрема, вони стосуються таких напрямів, як енергетика, торгівля та інвестиції, юстиція та внутрішні справи, наближення вітчизняного законодавства до європейського, охорона навколишнього середовища, транспортна сфера, транскордонне співробітництво, співпраця у сфері науки, технологій та космосу [2].

Враховуючи особливості геополітичного розташування України, особливо актуальними на сьогодні є удосконалення транспортної системи в контексті підвищення ефективності перевезень, у тому числі й контейнерних.

За оцінками фахівців, для України, яка має стійкі автомобільні, залізничні, морські зв'язки з державами Центральної та Західної Європи, а також з країнами СНД, розвиток контейнерних перевезень має стратегічний характер. Очевидно, що найбільшого ефекту на ринку транспортних послуг можна досягти завдяки організації контейнерних перевезень у мережі міжнародних транспортних коридорів.

Міжнародні контейнерні перевезення відіграють ключову роль в системі транснаціональних транспортних перевезень. Контейнерні перевезення вважаються найбільш популярними і затребуваними в усьому світі. Завдяки універсальності контейнерів існує можливість перевозити практично всі види вантажу. Універсальність контейнерів – це одна з найголовніших причин, які дозволила їм стати найпопулярнішим способом транспортування вантажу. За допомогою контейнерних перевезень можна здійснити перевезення від дверей до дверей – вид перевезення, коли від замовника потрібно тільки вказати місце звідки забрати вантаж і куди його доставити.

Контейнерні перевезення виступають одним з найважливіших резервів підвищення продуктивності та зниження собівартості перевезення вантажів. Перевагами контейнерних перевезень є зниження витрат на тару та упаковку, підвищення продуктивності та покращення умов праці, прискорення доставки вантажів та підвищення ступеня їх збереження, підвищення якості перевізного процесу в цілому.

Перевезення вантажів у контейнерах дозволяє уніфікувати транспортну технологію, що робить цей вид доставки вантажів дуже привабливим не тільки для морських ліній, але й для автотранспорту та залізниці.

Формування ринку контейнерних перевезень має сприяти динамічному розвитку змішаних перевезень і підвищенню якості обслуговування клієнтів. Сьогодні в світі спостерігаються дві тенденції у сфері контейнерних перевезень: конкуренція та інтеграція. Конкуренція в цій сфері активно розвивається, а інтеграційні процеси в ній наразі виражені слабо.

Аналізуючи світовий ринок контейнерних перевезень, доцільно відмітити тенденцію до його активізації, що обумовлено активним розвитком економіки

Китаю (найбільшого постачальника контейнерних вантажів) та підвищенню у цьому контексті економічних позицій Індії. Саме це й стало передумовою для зростання обсягів морських перевезень в 2018 році.

Для прогнозування динаміки ринку контейнерних перевезень в якості випереджаючого індикатора використовується індекс Baltic Dry. Він вимірює обсяги перевезень суховантажами. Це сировина, яка використовується в промисловому виробництві: вугілля, руда та ін. Якщо обсяги перевезень таких вантажів знижуються, це вказує на те, що світове виробництво скорочується, в результаті чого відбувається скорочення світової торгівлі та ринку контейнерних перевезень.

Індекс Baltic Dry почав підвищуватись з початку 2017 року, і вже з третього кварталу 2018 року спостерігалось помітне зростання ринку морських контейнерних перевезень, яке тривало до кінця 2018 року [3].

Обсяг глобальних морських контейнерних перевезень за січень-лютий 2018 року зріс на 6,7% в порівнянні з аналогічним періодом минулого року до 26 млн TEU. Найбільше зростання потоку контейнерів відбулося в сегменті з Азії в порти європейського континенту і Північної Америки [3].

Аналіз даних відкритої періодики щодо контейнерної переробки в деяких портах і терміналах світу за перші три квартали 2017 року, вказує на високі темпи зростання цього показника. Так, у 2017 році контейнерообіг терміналів «DP World» зріс на 10%, порту Шанхай – 8,2%, порту Сінгапур – 7,5%, порту Гонконг – 9,1%, порту Роттердам – 10,1%, порту Лос-Анджелес – 8,2%, порту Лонг-Біч – 8,9% і порту Гданськ – 15,5%. При цьому, в більшості випадків в 3-му кварталі 2018 року темпи зростання контейнерообігу перевищували показники 1-го півріччя 2017 року. Наприклад, на терміналах «DP World» вони склали 13,5% у порівнянні з 10,0% за підсумками 1-го півріччя 2017 року [3]. У 2018 році спостерігалось незначне підвищення показників контейнерообігу по терміналах та портах світу. Так, обсяги контейнерних перевезень у 2018 році в порту Шанхай зросли лише на 4,4%, порівняно з 2017 роком, в порту Сінгапур – на 8,7%, порту Гонконг – на 6,1%, порту Роттердам – на 5,1%, порту Лос-Анджелес збільшився на 4,2%, порту Лонг-Біч також на 4,2% і порту Гданськ – на 23,3%.

Щодо стану розвитку контейнерного ринку в Україні, то ще 10 років тому він був на піку зростання і експерти прогнозували, що до 2017 року оборот в портах досягне 5 млн TEU на рік. Тоді ніхто не міг передбачити, що на контейнерообіг вплине криза 2008 року, а пізніше – анексія Криму та агресія Російської Федерації. За ці десять років динаміка була не стійкою – перевалка контейнерів у вітчизняних портах опускалася і нижче 500 тис. TEU на рік, так і демонструвала позитивну динаміку, як в 2018 році, коли оборот контейнерів на

півтори сотні тисяч не дотягнув до мільйона [3].

Крім вище зазначених змін, за останні роки можна також побачити, як змінилася частка імпорту і експорту в контейнерних вантажах. Якщо в 2008 році частка експорту становила близько 15%, то за підсумками 2018 року вона зросла до 47,4%. Серед основних видів вантажів, які експортуються контейнерами, є зерно, фрукти, харчові вантажі, металопродукція, будівельні матеріали. Імпортуються переважно обладнання, текстиль, харчові вантажі, алкоголь, пластик / ПВХ.

В Адміністрації морських портів України відзначають, що позитивна динаміка 2018 року є наслідком відновлення вантажообігу після значного падіння в 2014–2015 рр.

На сьогоднішній день сумарна потужність всіх терміналів в морських портах України становить 3,1 млн тон TEU на рік. І зараз вони завантажені лише на 26%.

Враховуючи вище наведене, доцільно відмітити, що для стабільного та прогресивного розвитку контейнерних перевезень в Україні доцільним є реалізувати наступні заходи [4];

1. Створити правове підґрунтя для розвитку контейнерних перевезень та їх інтеграції з європейської транспортною мережею.

2. Підвищити конкурентоспроможність морських портів країни з метою залучення додаткових обсягів вантажів.

3. Підготувати необхідну технічну, правову, організаційну, технологічну базу для впровадження принципу «єдиного вікна» при митному оформленні вантажів, що перетинають державний кордон.

4. Здійснити підготовку високопрофесійних фахівців.

5. Залучити закордонних партнерів до процесу інвестування.

6. Створити контейнерні термінали, які б представляли собою єдину систему, здатну вирішувати проблему доставки контейнерів за методом «від дверей до дверей».

7. Налаштувати процес безперервного контролю за переміщенням вантажу у контейнерах.

Отже, розвиток контейнерних перевезень сприятиме інтеграції транспортної системи України до світової системи транспорту, дозволить збільшити обсяги перевезень вантажів територією України та підвищить конкурентоспроможність країни на європейському та світовому ринках транспортних послуг.

### Список використаних джерел

1. Про підтвердження курсу України на інтеграцію до Європейського Союзу та першочергові заходи у цьому напрямі: Постанова Верховної Ради України: веб-сайт. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/874-18> (дата звернення 28.03.19).
2. Гончаренко О. Проблеми та перспективи Європейської інтеграції України. URL: <https://jrn1.nau.edu.ua/index.php/IMV/article/viewFile/5915/6665> (дата звернення 19.03.19).
3. Груз в контейнерах: Максимум за последние 10 лет. Центр транспортных стратегий: веб-сайт. URL: [https://cfts.org.ua/articles/gruz\\_v\\_konteynerakh\\_maksimum\\_za\\_poslednie\\_10\\_l\\_et\\_1508/106738](https://cfts.org.ua/articles/gruz_v_konteynerakh_maksimum_za_poslednie_10_l_et_1508/106738) (дата звернення 19.03.19).
4. Щодо шляхів розвитку мультимодальних (комбінованих) перевезень в Україні. Аналітична записка. Національний інститут стратегічних досліджень: веб-сайт. URL: <http://niss.gov.ua/> (дата звернення 20.03.19).

## **СЕКЦІЯ 2. СПРИЯННЯ МІЖНАРОДНІЙ ТОРГІВЛІ У КОНТЕКСТІ СПРОЩЕННЯ МИТНИХ ПРОЦЕДУР**

**РАЗУМЕЙ М.М.**

*кандидат наук з державного управління,  
Дніпропетровська митниця ДФС*

**РАЗУМЕЙ Г.Ю.**

*кандидат наук з державного управління, доцент,  
Університет митної справи та фінансів*

### **РЕГІОНАЛЬНИЙ РИЗИК-МЕНЕДЖМЕНТ В УМОВАХ ЗАКОНОДАВЧИХ ОБМЕЖЕНЬ**

Законом України від 06.09.2018 № 2530-VIII [1] до ст. 363 Митного кодексу України (далі – МКУ) [2] були внесені зміни, відповідно до яких автоматизована система управління ризиками (далі – АСУР) має забезпечувати визначення однакового обсягу та форм митного контролю товарів, транспортних засобів комерційного призначення незалежно від того, якій митниці подано митну декларацію, для здійснення митних формальностей. Така норма МКУ фактично виключає можливість застосування регіональних профілів ризику в рамках АСУР та, зокрема, можливість внесення з використанням автоматизованої системи митного оформлення митницями регіональних алгоритмів автоматизованого аналізу та оцінки ризиків за митними деклараціями, що передбачено Планом заходів з реалізації Стратегії розвитку системи управління ризиками у сфері митного контролю на період до 2022 року [3]. Відповідні зміни були також внесені до Порядку здійснення аналізу та оцінки ризиків, розроблення і реалізації заходів з управління ризиками для визначення форм та обсягів митного контролю [4].

З урахуванням зазначеного та роз'яснень Міністерства фінансів України, Державною фіскальною службою України (далі – ДФС) припинено дію профілів ризику «Контроль класифікації товарів (на регіональному рівні)» та «Заходи оперативного реагування (на регіональному рівні)», доповнення до яких вносились митницями в рамках регіонального профілювання митних ризиків.

Таким чином, на сьогоднішній день питання автоматизації регіонального ризик-менеджменту набуває особливої актуальності, а регіональне профілювання митних ризиків потребує нових підходів на місцях.

За результатами аналізу, виявлення та оцінки ризиків та відповідно до

реєстру ризиків митниці ДФС розробляються заходи з управління ризиками, для чого використовуються певні інструменти, зокрема індикатори ризику, орієнтування, методичні рекомендації щодо роботи посадових осіб митниць з аналізу, виявлення та оцінки ризиків [5].

Так, індикатори ризику як критерії із заданими наперед параметрами і використання яких дає можливість здійснювати вибір об'єктів контролю, що становить ризик, розробляються з урахуванням міжнародної практики здійснення митної справи Департаментом таргетингу та управління митними ризиками ДФС. Переліки таких індикаторів ризику систематично актуалізуються з урахуванням особливостей зовнішньоекономічної діяльності України і направляються в митниці ДФС для використання при здійсненні неавтоматизованого контролю із застосуванням системи управління ризиками.

Методичні рекомендації щодо роботи посадових осіб митниць з аналізу, виявлення та оцінки ризиків можуть розроблятися ДФС за окремими напрямками митного контролю, зокрема посадові особи митниць мають змогу застосовувати відповідні методичні рекомендації за напрямом контролю митної вартості [6] та країни походження товарів [7].

Орієнтування, як один з інструментів системи управління ризиками, використовується для невідкладного інформування митниць про можливі порушення законодавства України з питань державної митної справи з боку окремих осіб, щодо транспортних засобів, товарів, які можуть бути об'єктом правопорушення, та інформують про застосування необхідних форм митного контролю. З цією метою в автоматизованій системі митного оформлення «Інспектор» (далі – АСМО) створено спеціальний модуль «Орієнтування» [8].

Також в АСМО функціонують такі програмно-інформаційні комплекси, як: «Попередні ВМД» [9], що дозволяє визначати форми та обсяги митного контролю за попередніми митними деклараціями, та «Реєстр підприємств, переміщення якими товарів та транспортних засобів мають ознаки ризикованості або сумнівності» [10], що дає змогу фіксувати в базах даних ДФС інформацію про підприємства-нерезидентів, діяльність яких є сумнівною, для можливості подальшого використання цієї інформації з метою аналізу та оцінки ризиків.

Проте зазначені переліки індикаторів ризику та методичні рекомендації є неавтоматизованими інструментами системи управління ризиками, а функціональні можливості існуючих в АСМО програмно-інформаційних комплексів є недостатніми для здійснення регіонального профілювання митних ризиків в автоматизованому режимі з необхідною ефективністю.

Вважаємо, що митниці могли б продовжити наповнювати створені ДФС електронні рамкові профілі ризику на регіональному рівні у звичайному

режимі, за винятком визначення переліку митних формальностей за результатами спрацювання цих профілів ризику. Тобто при поданні до митного оформлення електронної митної декларації, яка відповідає критеріям ризику, що визначені доповненнями до профілів ризику «Контроль класифікації товарів (на регіональному рівні)» або «Заходи оперативного реагування (на регіональному рівні)», АСУР має інформувати митного інспектора про суть існуючого ризику. Відповідне інформаційне повідомлення може містити підказку для посадової особи підрозділу митного оформлення щодо застосування інструментів системи управління ризиками для коригування сформованого АСУР переліку митних формальностей.

Запропонований механізм автоматизованого аналізу та оцінки ризиків не суперечить положенням ст. 363 МКУ, адже форми та обсяги митного контролю визначатимуться не АСУР, а митним інспектором за результатами застосування системи управління ризиками. Такий підхід доцільно застосовувати, але у кінцевому підсумку мають бути внесені зміни до МКУ шляхом виключення ч. 4 п. 3 ст. 363 МКУ, адже міжнародна практика здійснення регіонального профілювання митних ризиків є досить поширеною та дає позитивний ефект в інших країнах світу.

#### ***Авторські пропозиції (рекомендації):***

1. Для подальшого розвитку регіонального ризик-менеджменту у сфері митного контролю Міністерству фінансів України доцільно ініціювати внесення змін до Митного кодексу України – виключити ч. 4 п. 3 ст. 363.

2. У період до моменту внесення змін до Митного кодексу України щодо виключення ч. 4 п. 3 ст. 363 слід забезпечити митницям можливість розробляти та впроваджувати в АСУР доповнення до існуючих регіональних профілів ризику, за результатами спрацювання яких не буде формуватись переліки митних формальностей, а виключно повідомлення для посадових осіб підрозділів митного оформлення з більш детальною інформацією про варіанти застосування інших інструментів системи управління ризиками за конкретними митними деклараціями.

#### **Список використаних джерел**

1. Про внесення змін до Митного кодексу України та деяких інших законів України щодо запровадження механізму «єдиного вікна» та оптимізації здійснення контрольних процедур при переміщенні товарів через митний кордон України: Закон України від 06.09.2018 № 2530-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2530-19#n185> (дата звернення: 22.05.2019).
2. Митний кодекс України від 13.03.2012 № 4495-VI. URL:

<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17> (дата звернення: 22.05.2019).

3. Про розвиток системи управління ризиками у сфері митного контролю на період до 2022 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 27.12.2017 № 978-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/978-2017-%D1%80> (дата звернення: 22.05.2019).
4. Про внесення Змін до Порядку здійснення аналізу та оцінки ризиків, розроблення і реалізації заходів з управління ризиками для визначення форм та обсягів митного контролю: наказ Міністерства фінансів України від 08.04.2019 № 146. URL: [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/RE33443.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/RE33443.html) (дата звернення: 21.05.2019).
5. Про затвердження Порядку здійснення аналізу та оцінки ризиків, розроблення і реалізації заходів з управління ризиками для визначення форм та обсягів митного контролю: наказ Міністерства фінансів України від 31.07.2015 № 684. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z1021-15> (дата звернення: 20.05.2019).
6. Про затвердження Методичних рекомендацій щодо роботи посадових осіб органів доходів і зборів з аналізу, виявлення та оцінки ризиків при здійсненні контролю за правильністю визначення митної вартості товарів, які переміщуються через митний кордон України: наказ Державної фіскальної служби України від 11.09.2015 № 689. URL: <http://sfs.gov.ua/zakonodavstvo/mitne-zakonodavstvo/nakazi/66340.html> (дата звернення: 20.05.2019).
7. Про затвердження Методичних рекомендації щодо роботи посадових осіб органів доходів і зборів з аналізу, виявлення та оцінки ризиків при здійсненні контролю за правильністю визначення країни походження товарів, які ввозяться на митну територію України: наказ Державної фіскальної служби України від 06.11.2015 № 867.
8. Про затвердження порядку внесення інформації про можливі порушення законодавства з питань державної митної справи до модуля «Орієнтування» АСМО «Інспектор»: наказ Державної фіскальної служби України від 20.04.2017 № 282.
9. Про затвердження Порядку роботи з модулем «Попередні ВМД» АСМО «Інспектор»: наказ ДФС України від 05.05.2017 № 339.
10. Про затвердження Порядку внесення інформації до розділу «Підприємства-нерезиденти, діяльність яких є сумнівною» ПІК ЄАІС «Реєстр підприємств, переміщення якими товарів та транспортних засобів мають ознаки ризикованості або сумнівності»: наказ Державної фіскальної служби України від 20.04.2017 № 281.

## **МЕХАНІЗМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВИБІРКОВОСТІ МИТНОГО КОНТРОЛЮ: СУБ'ЄКТНИЙ ПІДХІД ПРИ УПРАВЛІННІ РИЗИКАМИ**

Відповідно до кращої митної практики та міжнародних стандартів, в Україні застосовується система управління ризиками для визначення товарів, транспортних засобів, документів і осіб, які підлягають митному контролю, форм митного контролю, що застосовуються до таких товарів, транспортних засобів, документів і осіб, а також обсягу митного контролю [4, ст. 361]. Таким чином, в основу сучасної філософії організації митного контролю покладено фундаментальний принцип «вибірковості».

Традиційно вважалося, що тотальний контроль становить єдиний надійний спосіб забезпечити дотримання вимог митного законодавства. Проте вибіркового митного контролю на основі управління ризиками забезпечує більш ефективний і ресурсоемкий підхід [1]. Водночас із розвитком митних технологій та інформаційних систем змінюються і принципи організації митного контролю. Вибірковий контроль при цьому не слід ототожнювати з випадковим відбором, який може бути лише допоміжним інструментом.

Умовно можна визначити два підходи до забезпечення вибіркового митного контролю, які використовуються митними адміністраціями при управлінні ризиками. Перший передбачає зосередження уваги на конкретних зовнішньоекономічних операціях, тоді як другий базується на результатах аналізу та оцінки безпосередньо суб'єкта зовнішньоекономічної діяльності. Найбільш збалансованим, вочевидь, можна вважати комбінований підхід до вибору об'єкта контролю, визначення його форм та обсягу.

Сегментація суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності за критеріями ризиковості це, мабуть, той підхід, з якого починалось запровадження методів управління ризиками. Спрощено він передбачає загальний поділ суб'єктів на три групи: 1) з великим ризиком – щодо яких встановлено факти вчинення правопорушень; 2) з середнім ризиком – щодо яких факти вчинення порушень відсутні, але наявна інформація про потенційні ризики; 3) з низьким ризиком – щодо яких відповідні факти та інформація відсутні.

Принцип вибіркового передбачав управління ризиками насамперед на основі аналізу попередньої діяльності підприємства та інформації, отриманої митними органами за результатами здійснення оперативних заходів та в рамках міжнародної взаємодії. Такий підхід формалізувався шляхом складення списків

і реєстрів підприємств на основі їх оцінки за певними критеріями. Такий підхід однак закладає значні ризики, дозволяючи митним органам зловживати своїм мандатом, що і засвідчив вітчизняний досвід.

В умовах інституційної слабкості відповідна практика може викривляти і навіть спотворювати принцип вибіркової через надання необґрунтованих переваг одним суб'єктам та створення штучних перепон для інших. До подібного підходу слід ставитися вкрай виважено, обережно і насамперед неупереджено. У його основу має бути покладено принцип «сліпого» відбору, що базується виключно на автоматизованих алгоритмах, коли вплив людського фактору на оцінку того чи іншого суб'єкта виключений.

Отже, одним із напрямків впровадження спрощень під час здійснення митного контролю стало застосування вибіркового підходу при виборі об'єктів митного контролю та встановлення критеріїв і умов, при дотриманні яких підприємства отримують право на спрощені процедури митного контролю [3]. Слід зазначити, що практика ідентифікації підприємств в залежності від «рівня довіри» митних органів на основі визначення ризикових показників за суб'єктними ознаками не є новою для України.

Початок цій практиці, спрямованій на «усунення обмежень, що стримують розвиток підприємницької діяльності», було покладено ще наприкінці 90-х років [5; 6]. Тоді ж було затверджено критерії оцінки та порядок визначення підприємств, щодо яких може бути застосовано режим сприяння [7], а згодом порядок визначення [10; 11] та відповідні критерії оцінки [8; 9] підприємств, щодо товарів і транспортних засобів яких міг встановлюватися спрощений порядок митного контролю та митного оформлення.

В залежності від рівня довіри, здійснювався розподіл підприємств на «білі» та «зелені» списки. Станом на 2011 рік Реєстр підприємств, до товарів і транспортних засобів яких встановлювався спрощений порядок застосування процедур митного контролю та митного оформлення, включав 450–470 підприємств [13]. Утім, як показує вітчизняний досвід, фактично спрощеннями користувалися менше третини загальної кількості підприємств, що відповідали встановленим критеріям та мали право на спрощення [2, с. 150].

У подальшому, з метою поширення принципу селективності контролю на основі автоматизованого управління ризиками та відповідно до міжнародних стандартів, було запроваджено систему визначення ризикових показників за суб'єктними ознаками на основі формування реєстру підприємств, включених до «Чорного» або «Білого» списків [12]. Для цього було розроблено програмно-інформаційний комплекс «Реєстр підприємств, які мають ознаки ризикованості або сумнівності («Чорний список»)».

Зрештою українська митниця відмовилась від зазначеної практики на користь концепції уповноважених економічних операторів. Утім, покликаний прийти на зміну, сучасний прогресивний інститут, нажаль, так і не отримав практичних механізмів реалізації та належного організаційно-правового забезпечення, яке відповідає міжнародним та європейським вимогам і стандартам. Хоча саме ця концепція передбачає запровадження комплексного підходу на основі управління ризиками.

Спрощені процедури при цьому можуть застосовуватись до суб'єктів, які добровільно дотримуються вимог законодавства; сприяння митниці надається тим суб'єктам, що іноді допускають незначні порушення та неумисні помилки; посилена увага і контроль приділяються до суб'єктів, що можуть намагатися уникнути дотримання законодавства, а заходи адміністративного впливу і відповідальності – до грубих порушників. Для цього має бути запроваджено відповідну систему індикаторів compliance-ризиків.

Сьогодні в АСАУР як інструмент оцінки ризиків передбачена можливість враховувати попередню діяльність суб'єктів на основі позитивної та негативної історії профілю ризику. Це дозволяє коригувати оцінку ризику в залежності від результатів попередніх спрацювань системи. Таким чином зменшується кількість ймовірно неефективних спрацювань системи. Також можуть бути задані параметри випадкового відбору – коли кожен об'єкт основи вибірки має однакову ймовірність бути відібраним.

Таким чином, сучасні системи аналізу та управління ризиками приходять на зміну тотальному контролю. Вони водночас є не лише механізмом забезпечення вибіркості митного контролю, а й обмеження його мінімумом митних формальностей, необхідних і достатніх для забезпечення відповідності вимогам законодавства. Відповідно, одним із ключових завдань системи управління ризиками при митному контролі, поряд із забезпеченням митної безпеки, є сприяння міжнародній торгівлі.

### **Список використаних джерел**

1. Комаров О.В. Управління ризиками як сучасний метод організації митного контролю. *Публічне управління та митне адміністрування*. 2018. № 2 (19). С. 176-182.
2. Концептуалізація інституту уповноважених економічних операторів: проблеми забезпечення балансу безпеки та спрощення міжнародної торгівлі: монографія / за заг. ред. І.В. Несторишена та В.А. Туржанського. Ірпінь-Хмельницький: ФОП Стрихар А.М., 2017. 214 с.
3. Медвідь Ю.О. Практика надання спрощень при здійсненні митного контролю до запровадження інституту уповноваженого економічного

оператора в Україні. *Наукові праці КНТУ*. 2016. № 29. С. 87-94.

4. Митний кодекс України: Закон України від 13.03.2012. *Відомості Верховної Ради України*. 2012. № 44-48. Ст. 552.
5. Про усунення обмежень, що стримують розвиток підприємницької діяльності: указ Президента України від 03.02.1998 № 79/98. *Офіційний вісник України*. 1998. № 5. Ст. 173.
6. Про сприяння зовнішньоекономічній діяльності: постанова Кабінету Міністрів України від 14.04.1999 № 593. *Офіційний вісник України*. 1999. № 15. Ст. 611.
7. Про затвердження критеріїв оцінки та порядку визначення підприємств-резидентів України, під час провадження якими ЗЕД застосовується режим сприяння: наказ ДМСУ, МЗЕРТ, ДПАУ від 07.07.1999 № 411/488/357. *Офіційний вісник України*. 1999. № 30.
8. Про затвердження критеріїв оцінки підприємств-резидентів, щодо товарів яких може застосовуватися спрощений порядок застосування процедур митного оформлення: наказ ДМСУ, Мінекономіки, ДПАУ від 11.08.2004 № 590/296/468. *Офіційний вісник України*. 2004. № 33. Ст. 2218.
9. Про затвердження Критеріїв оцінки підприємств-резидентів, до товарів і транспортних засобів яких може встановлюватися спрощений порядок застосування процедур митного контролю та митного оформлення: наказ ДМСУ від 10.08.2009 № 735. *Офіційний вісник України*. 2009. № 69. Ст. 2401.
10. Про затвердження порядку визначення підприємств-резидентів, щодо товарів яких може встановлюватися спрощений порядок застосування процедур митного оформлення: наказ ДМСУ від 19.08.2004 № 607. *Офіційний вісник України*. 2004. № 36. Ст. 2426.
11. Про затвердження Порядку визначення підприємств-резидентів, до товарів і транспортних засобів яких може встановлюватися спрощений порядок застосування процедур митного контролю та митного оформлення: наказ Державної митної служби України від 10.08.2009 № 736. *Офіційний вісник України*. 2009. № 69. Ст. 2402.
12. Про заходи щодо введення системи визначення ризикових показників за суб'єктними ознаками («Білий» та «Чорний» списки) при здійсненні митного контролю та митного оформлення: наказ ДМСУ від 17.12.2010 № 1485.
13. Реєстр підприємств, до товарів і транспортних засобів яких встановлено спрощений порядок застосування процедур митного контролю та митного оформлення, визначених нормативно-правовими актами Державної митної служби України. URL: <http://consultant.parus.ua/?doc=07EQL250BB> (дата

звернення: 22.04.2019).

14. Authorised Economic Operator Guidelines, CCC-GEN (AEO subsection), TAXUD: Brussels, March 11, 2016.
15. Second Progress Report on the implementation of the EU Strategy and Action Plan for Customs Risk Management, European Commission: Brussels, July 20, 2018, SWD (2018) 380 final.

**ФРАДИНСЬКИЙ О.А.**

*кандидат економічних наук, доцент,  
старший науковий співробітник,*

*Науково-дослідний центр митної справи  
Науково-дослідного інституту фіскальної політики  
Університету державної фіскальної служби України*

## **СИСТЕМА УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ В ПРОЦЕСІ МИТНОГО АДМІНІСТРУВАННЯ АВСТРАЛІЙСЬКОЇ СПІВДРУЖНОСТІ**

Митна служба Австралії по праву вважається однією із найбільш ефективних митниць світу – згідно оцінки Світового банку, яка наведена у дослідженні «The Logistics Performance Index and Its Indicators 2012-2018», австралійська митниця, за період 2012–2018 років, зайняла 10 місце за рівнем надання митних послуг (із показником в 3,76 бали, відставши від лідера – Німеччини на 0,33 бала) [1]. Митниця Австралії свій початок бере із 1901 року, хоча митна справа та тарифне регулювання здійснювалося під контролем Великобританії до 1980 року. Важливим етапом становлення стало об'єднання із 01.07.2015 року Департаменту з питань міграції та прикордонної охорони (DIPB) та Австралійської митно-прикордонної служби (ACBPS). У рамках цього ж відомства стали функціонувати і Австралійські прикордонні війська (ABF). У новоствореній структурі працює 14200 осіб, протягом тижня відомство, в середньому, оглядає 661 морське судно, більше 30 тис. контейнерів, 626 тис. пасажирів, які прибувають в країну авіатранспортом. Окрім торгівлі, до компетенції Департаменту відносяться питання контролю за міграцією, безпеки морських ресурсів та навколишнього природного середовища, морської охорони. Середні щотижневі надходження до бюджету країни від роботи відомства становлять близько 200 млн. дол. США [3].

Особливостями митної служби Австралії є те, що вона вважається однією із найменш корумпованих в світі та є визнаним лідером у сфері інформатизації своєї діяльності. Серед основних автоматизованих систем, що

використовуються, найбільше значення відводиться Автоматизованій митній інформаційній системі (Automated Customs Information System (ACIS)) та Інтегрованій вантажній системі (Integrated Cargo System (ICS)). ACIS – сукупність програмних та апаратних засобів, призначених для зберігання та (або) управління даними та інформацією, а також для здійснення обрахунків. ICS створена для об'єднання систем, збільшення імпорту, підвищення рівня безпеки; пропонує управління експортно-імпортними операціями, оцінку ризиків переміщення вантажів, реєстрацію клієнтів, контроль за переміщенням вантажних транспортних засобів.

Важливе місце під час здійснення митного контролю відводиться системі управління митними ризиками (СУР). В окремих підрозділах митної служби Австралії СУР було запроваджено ще 1994 року, тоді ж було розроблено перший в світі стандарт з управління митними ризиками AS/NZS 4360:1994 (переглядався в 1999, 2004 та 2009 роках; на даний момент діє спільний для Австралії та Нової Зеландії стандарт AS/NZS 4360:2009), положення якого увійшли до Кіотської конвенції 1999 року та Керівництва з управління ризиками Всесвітньої митної організації. В діючому стандарті AS/NZS 4360:2009 вказано основний понятійний апарат та елементи управління ризиками; дано нове визначення ризику, як вплив невизначеності на мету, а не як шанс втрат; конкретизовано формулювання принципів, які покладені в основу забезпечення ефективного управління ризиками; більше уваги приділено тому, як управління ризиками повинно бути впроваджено та інтегровано шляхом створення і безперервного вдосконалення системи. Таким чином, австралійську митну службу можна назвати загальновизнаним лідером не лише в сфері впровадження системи управління ризиками в митну справу, але й в рамках стандартизації процедур управління ризиками. На сьогоднішній день усі міжнародні стандарти у цій сфері базуються на досвіді роботи австралійських митників.

Повноцінне впровадження стандарту AS/NZS 4360:1994 в діяльність митної служби Австралії на офіційному рівні відбулося 1996 року. Особливістю використання СУР стало сприяння учасникам зовнішньоекономічної діяльності (ЗЕД), виходячи з їх торгівельних потреб, а не пріоритет фіскальної та правоохоронної функції (як в Україні). СУР дозволяє забезпечувати доступ до інформації про вантажі, зв'язки з імпортерами і експортерами, митних брокерів, перевізників та інших учасників ЗЕД.

Важливим кроком у становленні СУР стало прийняття в 2003 році Рамкових принципів бізнес-планування та поточної діяльності на митниці (CBPPF), які узгоджували питання управління ризиками та бізнес-планування на рівні окремого підприємства, корпорації чи галузі в цілому. Під час аналізу

ризиків австралійська митниця розглядає ймовірність сприяння учаснику ЗЕД, виходячи з його торгівельних потреб, і забезпечує доступ до необхідної інформації по особах, вантажах та галузях через основні зв'язки з імпортерами, експортерами, митними брокерами, перевізниками, іншими державами.

Використання СУР в практичній діяльності включає в себе 6 етапів [4, с. 87-88]:

- встановлення контексту: ідентифікація учасників ЗЕД шляхом обробки інформації про імпортовані товари з врахуванням величини їх оподаткування; аналіз даних про стан галузі, до якої відносяться імпортовані товари, а також огляд державної політики в цій сфері з метою визначення стратегії контролю;

- встановлення критеріїв ризику – проводиться для правильного прийняття рішень про вибір об'єктів контролю. Найбільш важливими критеріями ризику є загроза людському життю (соціальний аспект), величина оподаткування учасника ЗЕД (фіскальний аспект), збої в доставці товарів (торговий аспект);

- аналіз ризику – враховується можливість надання сприяння учаснику ЗЕД, виходячи з його торгівельних потреб, оцінюється ймовірність і величина шкоди шляхом проведення кількісного та (або) якісного аналізу;

- визначення ризик-рейтинг шкали – співробітники аналітичної служби, визначивши ризик і важкість збитків, повинні прийняти оптимальне оперативне рішення по їх мінімізації;

- прийняття рішення по ризику;

- моніторинг і аналіз результатів.

З метою визначення пріоритетів, а також більш детального аналізу кожної з сфер господарювання, вже більше 20 років на базі митної служби створено Національні бізнес-центри (NBC), предметом діяльності яких стала координація дій митної служби в рамках таких сфер, аналіз та моніторинг динаміки товарообороту, участь в розробці Національної концепції розвитку митної служби. З усього спектру ризиків було сформовано одинадцять найбільш пріоритетних областей ризик-моніторингу, в тому числі такі, як: морська безпека, тероризм, контрабанда наркотичних засобів, прекурсорів й тютюну, нелегальне переміщення валютних цінностей а також осіб через морський та повітряний простір тощо [2, с. 54].

Структурним підрозділом, відповідальним безпосередньо за реалізацію СУР, є Департамент спільних дій (DoCO), назва якого підкреслює багатогранність та взаємну інтеграцію діяльності його співробітників не тільки з іншими організаційними елементами у складі митної служби, але й з іншими, зовнішніми структурами, наприклад з Міністерством оборони – по підтримці та інформаційному обміну з питань оборонної промисловості.

Узагальнюючи вищенаведене, можна зробити висновок, що митна служба Австралійської Співдружності – один із світових лідерів використання системи управління митними ризиками в практичній діяльності; вона стояла на початках розробки та впровадження стандартів митного ризик-менеджменту, серед пріоритетів якого – питання безпеки людини та суспільства.

#### **Список використаних джерел**

1. Aggregated LPI 2012-2018. URL: <https://lpi.worldbank.org/international/aggregated-ranking?sort=asc&order=Customs#datatable> (дата звернення: 10.04.2019).
2. Комаров О.В. Механізм адміністрування митних ризиків в системі державного регулювання зовнішньоекономічної діяльності: дис. ... канд. держ. упр: 25.00.02. Дніпро, 2017. 210 с.
3. Особенности национальных таможен: как работают в Австралии? URL: <http://www.np-srv.ru/stati/osobennosti-nacionalnych-tamogen-kak-rabotayut-v-avstralii/> (дата звернення: 10.04.2019).
4. Хилоу Р.Х. Зарубежный опыт применения системы управления рисками в таможенных органах. *Вестник Кыргызского государственного университета строительства, транспорта и архитектуры*. 2012. № 1. С. 83-91.

**АРТЕМЕНКО А.В.**  
*Одеська митниця ДФС*

### **ПРАВОВІ АСПЕКТИ ВРЕГУЛЮВАННЯ ПИТАНЬ ВВЕЗЕННЯ ДОДАТКОВОГО ОБЛАДНАННЯ ДО МОРСЬКИХ КОНТЕЙНЕРІВ В УКРАЇНІ**

На сьогодні контейнерні перевезення є сучасним і найбільш економічно ефективним видом переміщення вантажів з-поміж усіх використовуваних на трансконтинентальному рівні. Особливо доцільними вони є при здійсненні змішаних або мультимодальних перевезень, внаслідок чого досягається суттєве зниження витрат на перевезення, зберігання і перевалку вантажів. Стрімка популяризація контейнеризації обумовлюється ще й особливостями нормативного врегулювання таких перевезень та наявністю пільг щодо оподаткування при застосуванні режиму тимчасового ввезення контейнерів. Зокрема, відповідно до положень Конвенції про тимчасове ввезення (далі – Конвенція) та Додатку В.3 до неї, прийнятих 26 червня 1990 року у

м. Стамбулі, контейнери, завантажені або не завантажені товарами, а також додаткові пристосування та обладнання до них ввозяться в режимі тимчасового ввезення на термін до 6 місяців без оформлення додаткових митних документів. При цьому, тимчасове ввезення контейнерів, а також додаткових пристосувань та обладнання до них здійснюється з повним умовним звільненням від сплати митних платежів та без надання фінансових гарантій їх вивезення.

Відповідно до Конвенції, під контейнером розуміють виріб транспортного обладнання (зйомна рамка, резервуар або інший аналогічний засіб):

1) що є секцією, повністю або частково закритою, призначеною для розміщення в ній товарів;

2) має постійний характер і тому є достатньо міцним для повторного використання;

3) спеціально спроектований для того, щоб полегшити перевезення товарів одним або кількома видами транспорту, без додаткового розвантаження/навантаження під час такого перевезення;

4) спроектований таким чином, щоб ним було легко маніпулювати, особливо при його перевантаженні з одного виду транспорту на інший;

5) спроектований таким чином, щоб його легко було заповнювати і спорожнювати;

6) внутрішній об'єм якого становить принаймні один кубічний метр [1].

При цьому, термін «контейнер» поширюється на всі допоміжні пристосування і обладнання контейнера, залежно від його категорії, за умови, що такі пристосування і обладнання перевозитимуться з контейнером та не стосуються транспортних засобів, допоміжних пристосувань і запасних частин транспортних засобів, упаковок і піддонів. «Знімні кузови» також вважаються контейнерами [1].

Умовою застосування прав та пільг щодо переміщення контейнерів, відповідно до Конвенції, є обов'язкове нанесення на них позначень з дотриманням умов, визначених у Додатку II до Додатку В.3 Конвенції. Право на тимчасове ввезення контейнерів надається без вимагання митного документа або гарантії. Замість нього від користувача права на тимчасове ввезення можуть вимагатися такі письмові зобов'язання:

1) надавати митним органам, на їхній запит, детальні відомості стосовно пересування кожного контейнера, на який поширюється режим тимчасового ввезення, із зазначенням дати і місця надходження їх на територію тимчасового ввезення та вивезення з цієї території; або перелік контейнерів, супроводжуваний зобов'язанням щодо наступного вивезення;

2) сплачувати таке ввізне мито та податки, які можуть вимагатись у

випадку, коли не виконуватимуться умови, що регулюють тимчасове ввезення [1].

Враховуючи низку переваг, які отримують контрагенти при використанні морських контейнерів, преференції, гарантовані Конвенцією, роблять режим тимчасового ввезення потенційно привабливим для порушення митного законодавства з метою не вивезення контейнерів та обладнання до них за межі митної території України.

Саме така ситуація склалася у зв'язку із збільшенням обсягів експорту соняшникової олії та інших олійних культур. За цих умов дедалі актуальним стає контроль за тимчасовим ввезенням такого типу додаткового обладнання до контейнерів як флексітанк.

Флексітанк – це гнучкий контейнер об'ємом від 14 до 24 тисяч літрів, який використовується для перевезення і зберігання рідких харчових, а також наливних вантажів промислового типу, які не становлять небезпеки. Матеріал контейнера не взаємодіє з вантажем навіть при тривалому перевезенні та високих температурах. Цю транспортувальну тару використовують тільки один раз – після вивантаження вона підлягає утилізації.

Проте, згідно вимог статті 105 Митного кодексу України, у митний режим тимчасового ввезення з умовним повним звільненням від оподаткування митними платежами поміщуються виключно товари, транспортні засоби комерційного призначення, зазначені у статті 189 Митного кодексу України та в Додатках В.1 – В.9, С, D до Конвенції, на умовах, визначених цими Додатками [2].

Тобто, правом на тимчасове ввезення з умовним повним звільненням від оподаткування користуються контейнери, завантажені або не завантажені товарами, а також тимчасово ввезені додаткові пристосування та обладнання до них, які ввозяться з контейнерами з метою реекспорту окремо чи з іншим контейнером, або ввозяться окремо, з метою вивезення з контейнером.

Відповідно до частини 6 статті 104 Митного кодексу України, для поміщення товарів у митний режим тимчасового ввезення особа, відповідальна за дотримання митного режиму, повинна подати митниці, що здійснює випуск товарів у режимі тимчасового ввезення, документи на такі товари, що підтверджують мету їх тимчасового ввезення [2].

Таким чином, поміщення флексітанків у режим тимчасового ввезення з умовним повним звільненням від оподаткування митними платежами, відповідно до положень Додатку В.3 Конвенції, можливе при виконанні умови, що вони ввозяться в рамках торгової операції з наданням документів, які підтверджують мету їх тимчасового ввезення.

Проте, низка експедиторських компаній на сьогодні намагається ввозити

флексітанки у режим тимчасового ввезення з умовним повним звільненням від оподаткування митними платежами не в рамках торгової операції, а з метою використання їх на митній території України задля надання платних експедиторських послуг необмеженому колу підприємств. Тобто, фактично здійснюється прихований продаж експедиторськими компаніями флексітанків на території України. При цьому, вартість флексітанку включається до рахунку за надання експедиторських послуг, тоді, як митні платежі при їх імпорті в Україну не сплачуються.

З огляду на одноразовість флексітанків, спірним є також їх тимчасове ввезення з умовним частковим звільненням від оподаткування митними платежами відповідно до статті 106 Митного кодексу України (частиною другою статті 106 Митного кодексу України передбачено, що за кожний повний або неповний календарний місяць заявленого строку перебування на митній території України сплачується 3 відсотки суми митних платежів, яка підлягала б сплаті у разі випуску цих товарів у вільний обіг на митній території України, розрахованої на дату поміщення їх у митний режим тимчасового ввезення) [2].

Практично неврегульованим на сьогодні є й питання тимчасового ввезення разом з товарами у контейнерах сепарації. Під час контейнерних перевезень досить часто використовується сепарація – це пристосування, які забезпечують відділення однієї частини товарів від іншої з метою запобігання їх псуванню (найчастіше застосовують у дерев'яні та металеві сепарації).

Вищезазначене є прикладом недосконалості законодавства щодо тимчасового ввезення додаткового обладнання до морських контейнерів, внаслідок чого виникає чимало судових спорів й недоотримання митних платежів до державного бюджету. Враховуючи це, доцільним є узгодження вітчизняного законодавства з досліджуваних питань та напрацювання пропозицій щодо запровадження механізму контролю за режимом тимчасового ввезення морських контейнерів та додаткового обладнання до них.

### **Список використаних джерел**

1. Конвенція про тимчасове ввезення від 26.06.90 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_472/print](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_472/print) (дата звернення: 20.02.2019).
2. Митний кодекс України: Закон України від 13.03.2012 р. № 4495-VI. Дата оновлення: 19.02.2019. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4495-17> (дата звернення: 19.02.2019).

**ТУРЖАНСЬКИЙ В.А.**

*кандидат економічних наук, доцент,*

**НЕСТОРИШЕН І.В.**

*кандидат економічних наук, доцент,*

**Науково-дослідний центр митної справи**

**Науково-дослідного інституту фіскальної політики**

**Університету державної фіскальної служби України**

## **ЗМІНИ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ АНАЛІЗУ ТА ОЦІНКИ МИТНИХ РИЗИКІВ**

Відповідно схваленої розпорядженням КМУ від 27.12.2017 № 978-р Стратегії розвитку системи управління ризиками у сфері митного контролю на період до 2022 року та п. 13 Плану пріоритетних дій Уряду на 2018 рік, затвердженого розпорядженням КМУ від 28.03.2018 № 244-р, передбачено розвиток системи управління ризиками у сфері митного контролю, модернізації автоматизованої системи митниці та розробки низки заходів, направлених на удосконалення окремих сегментів системи управління ризиками. При цьому, розвиток системи управління ризиками передбачає вдосконалення нормативно-правової бази щодо здійснення аналізу та оцінки ризиків, зокрема, передбачено запровадження системи автоматизованого розподілу суб'єктів господарювання залежно від характеристик таких суб'єктів та історії їх діяльності для використання під час проведення автоматизованого аналізу та оцінки ризиків.

З метою покращення умов ведення зовнішньоекономічної діяльності в Україні, зменшення часу, необхідного для здійснення експортно-імпортних операцій та, відповідно, поліпшення інвестиційної привабливості України шляхом законодавчого врегулювання взаємодії між органами доходів і зборів, іншими державними органами та учасниками транскордонної торгівлі з використанням механізму «єдиного вікна» ВРУ прийнято зміни до Митного кодексу України [1].

В результаті, Міністерством фінансів України видано наказ «Про затвердження Змін до Порядку здійснення аналізу та оцінки ризиків, розроблення і реалізації заходів з управління ризиками для визначення форм та обсягів митного контролю» від 08.04.2019 № 146 [4]. Основними змінами щодо здійснення аналізу та оцінки митних ризиків є:

1. Модифіковано термінологію. Зокрема, «автоматизована система аналізу та управління ризиками (АСАУР)» замінено на «автоматизовану систему управління ризиками (АСУР)»; виключено поняття «регіональний профіль ризику»; змінено термін «селективність профілю ризику» як показник

профілю ризику, який кількісно характеризує його вибірккову здатність (числове значення від 0 до 100, що показує відсоток митних оформлень, який профіль ризику дає можливість відбирати із загальної кількості митних оформлень);

2. Запроваджено використання континуума ризиків як методу сегментації суб'єктів господарювання під час категоризації ризиків. Загалом, суб'єктів господарювання розділено на чотири категорії:

- суб'єкти, які добровільно дотримуються вимог законодавства;
- суб'єкти, які намагаються дотримуватись вимог законодавства, але не завжди досягають успіху в цьому питанні;
- суб'єкти, які при можливості ухиляються від дотримання вимог законодавства;
- суб'єкти, які свідомо не дотримуються вимог законодавства.

Базуючись на оцінці ризиків, зазначені вище категорії суб'єктів потребують різних заходів реагування. До суб'єктів, які добровільно дотримуються вимог законодавства, слід застосовувати заохочення та спрощені процедури, в той час як до суб'єктів із негативною історією слід застосовувати додаткові заходи контролю.

Ключовим моментом запровадження автоматизованої системи оцінки ризиків по суб'єктам є їх стимулювання до дотримання вимог законодавства з ціллю застосування заходів контролю для категорії з низьким ступенем ризику. Дані підходи дозволяють митниці зосереджувати свої ресурси на категорії, яка становить високий ступінь ризику.

Тому головною метою запровадження системи автоматизованого розподілу суб'єктів господарювання є автоматизоване формування групи добропорядних суб'єктів господарювання для спрощення та прискорення митних процедур для них. Планується, що критерії для врахування під час оцінки характеристик та історії діяльності суб'єкта господарювання будуть загальнодоступними для учасників ЗЕД, вони зможуть самостійно оцінити свою діяльність та, у разі потреби, покращити свій статус шляхом усунення негативних чинників, що можуть вплинути на автоматизовану оцінку ризиків.

Запровадження такого нововведення повністю відповідає кращій міжнародній практиці. Зокрема, Митними прототипами ЄС (Custom Blueprint) передбачено, що Митниця розробляє та застосовує спрощені процедури для трейдерів, які виконують умови та критерії, встановлені митним законодавством (стандарт 8.4). Крім того, пунктом 4.4 частини 4 статті 7 Угоди про спрощення процедур торгів СОТ встановлено, що кожен член базує систему управління ризиками на оцінці ризиків за допомогою відповідних критеріїв вибіркковості. Такі критерії вибіркковості можуть включати, серед іншого, дані щодо дотримання торговцями зобов'язань.

3. Додано розділ, що визначає обов'язки посадових осіб митниць (митних постів) під час застосування СУР.

Прийняті зміни у порядку здійснення аналізу та оцінки митних ризиків передбачають необхідність:

- врегулювання нормативно-правової бази застосування трьох рівнів ризику залежно від ступеня (вагомості) ризику, а також обсягу заходів реагування на такий ризик. Зазначений підхід передбачений Компендіумом з управління ризиками Всесвітньої митної організації та широко використовується у розвинутих країнах світу. Вже на сьогодні такий підхід впроваджений у автоматизованій системі митного оформлення «Інспектор»;

- спрощення процедур затвердження профілів ризику. Так, відповідно до рекомендацій, наданих європейськими експертами, необхідно спростити процедуру розгляду та затвердження профілів ризику, у зв'язку з тим, що така процедура є складною і довготривалою;

- нормативного врегулювання питань відповідальності посадових осіб митниць (митних постів) ДФС при застосуванні системи управління ризиками. Зазначене нововведення стимулюватиме посадових осіб органів доходів і зборів, що провадять митний контроль, до якісного та сумлінного виконання своїх посадових обов'язків під час виконання митних формальностей, визначених за результатами застосування системи управління ризиками.

Таким чином, внесені зміни передбачають спрощення та прискорення митних формальностей для суб'єктів господарювання, які відповідають визначеним у встановленому порядку критеріям; зменшення селективності системи управління ризиками та концентрація уваги посадових осіб митниць на зовнішньоекономічних операціях підвищеного ризику; приведення нормативно-правових актів України у відповідність з міжнародними стандартами і практиками, які відповідають зобов'язанням України у сфері європейської інтеграції.

### **Список використаних джерел**

1. Про внесення змін до та деяких інших законів України щодо запровадження механізму «єдиного вікна» та оптимізації здійснення контрольних процедур при переміщенні товарів через митний кордон України: Закон України від 06.09.2018 № 2530-VIII. URL: [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=62378](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=62378) (дата звернення: 21.05.2019).
2. Митний кодекс України від 13 березня 2012 року № 4495-VI. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4495-17> (дата звернення: 21.05.2019).
3. Про затвердження Змін до Порядку здійснення аналізу та оцінки ризиків,

розроблення і реалізації заходів з управління ризиками для визначення форм та обсягів митного контролю: наказ МФУ 08.04.2019 № 146. URL: [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/RE33443.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/RE33443.html) (дата звернення: 21.05.2019).

4. Про затвердження Порядку здійснення аналізу та оцінки ризиків, розроблення і реалізації заходів з управління ризиками для визначення форм та обсягів митного контролю : наказ МФУ 31.07.2015 № 684. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/z1021-15> (дата звернення: 21.05.2019).

**ПОПЕЛЬ С.А.**

*кандидат економічних наук,*

*Науково-дослідний центр митної справи*

*Науково-дослідного інституту фіскальної політики*

*Університету державної фіскальної служби України*

## **ЗНИЩЕННЯ МАЙНА, ВИЛУЧЕНОГО ЗА ПОРУШЕННЯ МИТНОГО ЗАКОНОДАВСТВА У ФІНЛЯНДІЇ**

Серед усіх способів розпорядження майном, що перейшло у власність держави, способом, який використовується найчастіше у країнах ЄС, є знищення чи руйнування. Це пов'язано із тим, що досить часто товари, які вилучаються на користь держави, є небезпечними, їх термін зберігання скінчився або такі, які не підлягають реалізації або безоплатній передачі іншим установам чи організаціям. У питанні знищення чи руйнування майна, що переходить у власність держави за порушення митного законодавства, на окрему увагу заслуговує досвід Фінляндії.

У Фінляндії вилучені товари можуть бути знищені або за бажанням декларанта, або за рішенням митного органу. Митний орган може винести рішення про знищення товарів у таких випадках: за результатами проведення митного контролю, на основі проведення контролю безпеки товарів, пошкодження підакцизних товарів.

*1. Знищення товарів за бажанням замовника.* Якщо товари знищуються за запитом або ініціативою декларанта (за винятком процедури митного складування), вони повинні бути поміщені під процедуру внутрішньої переробки. Знищення за бажанням власника товарів є однією із операцій внутрішньої переробки, зазначених у новому Митному кодексі Фінляндії (МКФ). Власник може мати дозвіл на знищення товарів під час внутрішньої переробки, або він може мати угоду з іншим власником дозволу на внутрішню

переробку. Дозвіл на внутрішню переробку може бути стандартним (письмовим) дозволом, або в деяких випадках дозвіл на знищення може бути поданий з митною декларацією (так звана спрощена процедура авторизації).

Коли знищення під час процедури внутрішньої переробки завершується, власник дозволу повинен надати митному органу, що здійснює нагляд, сертифікат про знищення – це документ, що підтверджує факт знищення товарів. Якщо знищення товару призводить до повторного використання товарів, такими як брухт, то для нього має бути здійснено митне очищення, тобто ці товари мають бути поміщені під іншу митну процедуру.

*2. Знищення товару за результатами проведення митного контролю.* Якщо в результаті проведення митного контролю митним органом встановлюється, що товари не можуть бути випущені для вільного обігу в межах країни, а також не можуть бути вивезені з країни без спеціального дозвільного документу, альтернативним способом розпорядження товарами є знищення. Знищення відбувається під митним контролем у конкретних об'єктах захоронення відходів. У цьому випадку товари не підлягають процедурі внутрішньої переробки, а знищення відбувається відповідно до статті 197 МКФ, крім того власник товарів несе відповідальність за витрати згідно зі статтею 198 МКФ.

Після знищення товарів складається сертифікат про знищення, який надсилається до Центру електронних послуг. Електронний сервісний центр завершує оформлення митної декларації на товар.

*3. Знищення товарів після контролю безпеки продукції.* Після проведення контролю безпеки продукції митний орган може прийняти рішення, що товари не можуть бути випущені для вільного обігу на території Фінляндії. У такому випадку клієнт може вирішити реекспортувати товари з Фінляндії з дозволу Групи з безпеки продукції або знищити їх під митним контролем. У цих випадках Група з безпеки продукції надсилає результати експертизи в Електронний сервісний центр та інформує декларанта про альтернативи.

Група з безпеки продукції може також вимагати, щоб товари, які викликають ризик для здоров'я, були знищені відповідно до Закону про харчові продукти або Закону про безпеку споживачів. Власника товарів зобов'язано повідомити митницю про прийняте рішення щодо знищення товарів, надіславши повідомлення електронною поштою в Електронний сервісний центр. Електронний сервісний центр відправляє завдання щодо нагляду за знищенням Групі контролю за знищенням, яка погоджує процедуру знищення з власником товарів. Звіт, складений Групою контролю за знищенням, доставляється власнику товарів, Електронному сервісному центру та Відділу безпеки продукції. Після цього Електронний сервісний центр завершує

оформлення митної декларації на товар.

4. *Знищення пошкоджених підакцизних товарів.* Підакцизні товари, які при транспортуванні були пошкоджені або термін зберігання яких закінчився, повинні бути знищені під митним контролем. Попри те, що податкова адміністрація несе відповідальність за оподаткування підакцизних товарів, за знищення таких товарів несе відповідальність митний орган. Митному командному центру подається інформація про підакцизні товари, які мають бути знищені. Зокрема, має бути подано таку інформацію: ім'я клієнта; товари, що підлягають знищенню та їх кількість; час, коли товари будуть знищені; місце знищення; номер митної декларації.

Після цього Митний командний центр доручає митному органу знищити підакцизні товари. Після знищення митний орган видає свідоцтво про знищення підакцизних товарів. У разі необхідності податкова адміністрація вимагає від митних органів інформацію про знищення [1].

Варто зауважити, що для України вивчення міжнародного досвіду щодо знищення чи руйнування товарів, вилучених за порушення митних правил, є особливо актуальним, оскільки одним із завдань в рамках реалізації плану заходів з виконання Угоди про асоціацію між Україною, з одного боку, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншого (редакція від 28.12.2018 р. №1106 [2]) передбачено виконання низки завдань, серед яких – наближення законодавства України до законодавства ЄС у питанні розпорядження майном, що вилучається за порушення митного законодавства, а саме «Завдання 524. Встановлення умов, за яких митні органи можуть вимагати знищення товарів» та «Завдання 525. Законодавче закріплення процедури здійснення митними органами заходів, необхідних для розпорядження товарами».

#### **Список використаних джерел**

1. Destruction of goods in commercial traffic. URL: <https://tulli.fi/en/businesses/import/destruction-of-goods-in-commercial-traffic> (дата звернення: 01.05.2019).
2. Про виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони: Постанова Кабінету Міністрів України від 25.10.2017 р. № 1106. Дата оновлення: 18.08.2018. URL: [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/KP171106.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/KP171106.html) (дата звернення: 20.04.2019).

**РОМАНЮК У.В.**

*кандидат юридичних наук,*

*Науково-дослідний центр митної справи*

*Науково-дослідного інституту фіскальної політики*

*Університету державної фіскальної служби України*

## **ОСОБЛИВОСТІ ЗБЕРІГАННЯ ТА РЕАЛІЗАЦІЇ ПРОДУКТІВ ХАРЧУВАННЯ, ВИЛУЧЕНИХ МИТНИЦЯМИ ДФС**

Вдале географічне положення України на шляху основних транспортних потоків між Європою та Сходом та виважена митна політика спрощення процедур торгівлі, безумовно, стимулюють рух різноманітних товарів через кордони. Вагому частину серед них займають продукти харчування. Державна фіскальна служба України (далі – ДФС), відповідно до покладених на неї завдань, здійснює контроль за дотриманням суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності і громадянами установленого законодавством порядку переміщення товарів, транспортних засобів через митний кордон України. ДФС проводить облік, зберігання, оцінку вилученого, прийнятого на зберігання, розміщеного у митний режим відмови на користь держави майна, а також майна, виявленого в зоні митного контролю, власник якого невідомий, та розпорядження ним (пп. 46 п. 4 «Положення про державну фіскальну службу України», затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 21.05.2014 року № 236) [1].

Відповідно до Закону України «Про основні принципи та вимоги до безпечності та якості харчових продуктів» від 23 грудня 1997 року № 771/97-ВР [2], харчовий продукт – речовина або продукт (не перероблений, частково перероблений або перероблений), призначені для споживання людиною. До харчових продуктів належать напої (в тому числі вода питна), жувальна гумка та будь-яка інша речовина, що спеціально включена до харчового продукту під час виробництва, підготовки або обробки.

Постановою КМУ від 26.12.2001 року № 1724 [3] затверджено Порядок обліку, зберігання, оцінки вилученого митницями ДФС майна, щодо якого винесено рішення суду про конфіскацію, передачі його органам державної виконавчої служби і розпорядження. Таким чином, облік, попередня оцінка, а також відповідальність за зберігання вилученого митницями ДФС майна до прийняття судом рішення про його конфіскацію покладаються на ці органи. Для забезпечення надійного зберігання товарів, транспортних засобів комерційного призначення, керівник митниці забезпечує функціонування складів митниці відповідно до вимог Порядку роботи складу митниці ДФС,

затвердженого наказом Міністерства фінансів України від 30.05.2012 року № 627, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 03.07.2012 року за № 1097/21409 [4].

Відповідно до статті 239 Митного кодексу України (далі – МКУ), під складами органів доходів і зборів розуміються складські приміщення, резервуари, криті та відкриті майданчики, холодильні чи морозильні камери, які належать органам доходів і зборів або використовуються ними і спеціально обладнані для зберігання товарів, транспортних засобів комерційного призначення. Товари, заявлені у різні митні режими, повинні зберігатися на складах органів доходів і зборів окремо, з дотриманням порядку, встановленого МКУ для відповідних митних режимів [5]. Товари, які через свої властивості не можуть зберігатися на складі органу доходів і зборів, за рішенням керівника органу доходів і зборів або особи, яка виконує його обов'язки, можуть передаватися органами доходів і зборів на зберігання підприємствам, на складах яких створено необхідні умови для належного зберігання таких товарів. Якщо товари, що підлягають обов'язковій передачі для зберігання органу доходів і зборів, втратили свої споживчі властивості у зв'язку із закінченням строку їх придатності або з інших причин, вони підлягають знищенню без передачі на склад органу доходів і зборів.

Також, на підставі Постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку організації митних аукціонів, реалізації товарів і транспортних засобів на митних аукціонах, товарних біржах або через підприємства торгівлі, а також розпорядження окремими видами товарів, що не підлягають реалізації» від 26 квітня 2003 року № 607, товари, строк зберігання яких під митним контролем закінчився, а власник не звернувся за ними в установлений МК України строк, крім товарів, не пропущених на митну територію України внаслідок заборон і обмежень на їх ввезення в Україну або транзит через територію України і не вивезених з території України, та товари, що швидко псуються або мають обмежений строк зберігання, у тому числі товари – предмети порушення митних правил, можуть бути реалізовані під час митних аукціонів [6].

Разом з тим, окремі види майна можуть бути передані лише окремим суб'єктам: 1) продукти харчування за наявності супровідної документації, насамперед такі, що швидко псуються, за умови проведення належної експертизи та з дотриманням термінів придатності до споживання можуть безоплатно передаватися закладам охорони здоров'я, освіти, соціального забезпечення населення, військовим формуванням, установам виконання покарань, слідчим ізоляторам та на благодійні цілі; 2) незаконно добуті природні ресурси та виготовлена з них продукція, а також знаряддя

незаконного добування природних ресурсів підлягають реалізації, а ті, що є продуктами харчування, безоплатно передаються закладам охорони здоров'я, освіти, соціального забезпечення населення, військовим формуванням, установам виконання покарань, слідчим ізоляторам та на благодійні цілі [7].

Окрім того, продукти харчування, що не мають супровідної документації, визнані непридатними для вживання як їжа людям і є безпечними в санітарно-епідемічному відношенні, згідно з відповідними рішеннями санітарно-епідеміологічної та ветеринарної служб (якщо продукти походять з країн, територія яких є благополучною в епізоотичному відношенні) можуть бути безоплатно передані на корм тваринам [8]. Майном, що швидко псується або має обмежений строк зберігання (овочі, фрукти та інша сільськогосподарська продукція; продукти харчування, строк вживання яких закінчується; живі квіти; продуктивна робоча і племінна худоба, птиця, кролі, бджоли та інші живі тварини тощо), мають право розпоряджатися в установленому законодавством порядку митниці ДФС з урахуванням строку його придатності та фахових висновків спеціально уповноважених органів виконавчої влади, які здійснюють державний контроль і нагляд за якістю та безпечністю такої продукції.

Крім того, майно, якість якого не відповідає вимогам стандартів, небезпечне в санітарно-епідемічному відношенні або яке не пройшло відповідного випробування, карантинної обробки чи не придатне для реалізації, підлягає переробці або знищенню (утилізації) з урахуванням ступеня зносу та фактичного стану.

Порушення митних правил зазвичай призводить до вилучення, наявних у порушника, продуктів харчування, товарів, майна, їх конфіскації митними органами ДФС України. Комплексний аналіз законодавства щодо вилучення продуктів харчування як процесуальної дії у справах про порушення митних правил, обліку і зберігання таких товарів, дає підстави стверджувати про достатній рівень законодавчого врегулювання цього питання. Злагоджена робота усіх суб'єктів процесу дозволить уникнути існуючих проблем та вдосконалити процесуальні моменти діяльності.

### **Список використаних джерел**

1. Про Державну фіскальну службу України: Положення, затв. постановою Кабінету Міністрів України від 21.05.2014 № 236. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/236-2014-%D0%BF/> (дата звернення: 05.05.2019).
2. Про основні принципи та вимоги до безпечності та якості харчових продуктів: Закон України від 23.12.1997 № 771/97-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/771/97-вр> (дата звернення: 05.05.2019).

3. Про порядок обліку, зберігання, оцінки вилученого митницями ДФС майна, щодо якого винесено рішення суду про конфіскацію, передачі цього майна органам державної виконавчої служби і розпорядження ним: Постанова Кабінету Міністрів України від 26.12.2001 № 1724. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1724-2001-%D0%BF> (дата звернення: 05.05.2019).
4. Про затвердження Порядку роботи складу митниці ДФС: Наказ Мінфіну України від 30.05.2012 № 627. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1097-12> (дата звернення: 05.05.2019).
5. Митний кодекс України: Кодекс України; Закон, Кодекс від 13.03.2012 № 4495-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17#n3979> (дата звернення: 06.05.2019).
6. Про затвердження Порядку організації митних аукціонів, реалізації товарів і транспортних засобів на митних аукціонах, товарних біржах або через підприємства торгівлі, а також розпорядження окремими видами товарів, що не підлягають реалізації: Постанова Кабінету Міністрів України від 26.04.2003 № 607. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/607-2003-п> (дата звернення: 06.05.2019).
7. Про вивезення, ввезення та повернення культурних цінностей: Закон України від 21.09.1999 № 1068-XIV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1068-14> (дата звернення: 06.05.2019).
8. По факту безоплатної передачі продуктів харчування. URL: <https://www.facebook.com/688743837831760/posts> (дата звернення: 06.05.2019).

**ЯКОВЕНКО О.В.**

*кандидат економічних наук, доцент,*

*Науково-дослідний центр митної справи*

*Науково-дослідного інституту фіскальної політики*

*Університету державної фіскальної служби України*

## **ПРЯМЕ ТРАНСПОРТУВАННЯ ТА ЙОГО ПІДТВЕРДЖЕННЯ У КОНТЕКСТІ РЕАЛІЗАЦІЇ УГОД ПРО ВІЛЬНУ ТОРГІВЛЮ**

Дотримання умов угод про вільну торгівлю (далі – УВТ) дає можливість суб'єктам ЗЕД скористатись передбаченими у них преференціями, у тому числі щодо розміру митних платежів. Кожна із діючих УВТ за участі України передбачає власні вимоги щодо вмісту компонентів, умов транспортування та інше. З прийняттям Регіональної конвенції про пан-євро-середземноморські

преференційні правила походження (далі – Конвенція) [1] започатковано процес уніфікації правил визначення походження товарів для її учасників. Однак, для використання положень зазначеної Конвенції потрібно внести зміни до кожної із УВТ окремо. Варто зауважити, що не всі угоди за участі України охоплюються Конвенцією, наприклад УВТ з Канадою.

В усіх УВТ за участі України передбачено вимогу прямого транспортування. Зазначений пункт зрозумілий і теоретично не викликає особливих питань, однак на практиці виникає необхідність документального підтвердження того, що вантаж знаходився під митним контролем при транспортуванні його через територію третьої сторони. Державна фіскальна служба України для врегулювання зазначених моментів, які недостатньо розкриті в УВТ надіслала митницям ДФС лист від 07.03.2019 № N 7615/7/99-99-19-04-01-17 [2]. Зазначений документ містить роз'яснення терміну «пряме транспортування» відповідно до УВТ з ЄС, Канадою. При цьому для підтвердження дотримання цієї вимоги зазначено необхідність та можливість подання документів, що вказані на рис. 1.

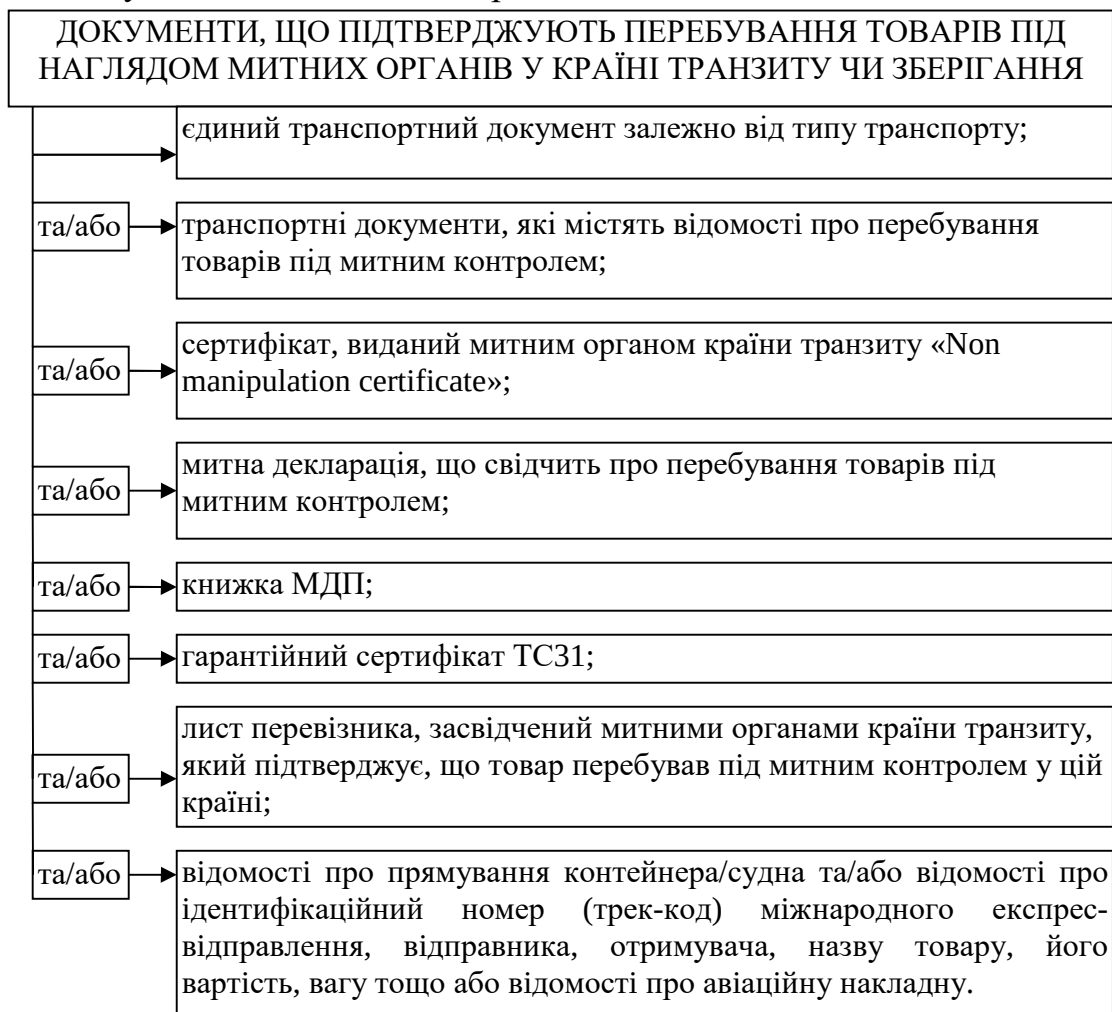


**Рисунок 1 – Документи для підтвердження перебування товарів під митним наглядом**

*Джерело: [2]*

Пред'явлення таких документів не вимагається при умові, якщо товар подано до митного оформлення без зміни засобів забезпечення ідентифікації, здійснених у країні експорту шляхом накладення забезпечень (одноразових номерних запірно-пломбових пристроїв), відомості про які вказано у товаросупровідних документах, засвідчених митним органом країни експорту, або в митних деклараціях [2].

Вказаний документ дозволив регламентувати питання щодо підтвердження перебування товарів під митним контролем для забезпечення умов УВТ, зокрема з ЄС, Канадою, Чорногорією, ЄАВТ та Македонією.

Однак, зазначений документ підсилив, а не усунув певні неточності. Зокрема, це стосується обов'язковості представлення усіх документів для підтвердження права на преференції відповідно до умов УВТ або ж надання єдиного адміністративного документу, наприклад авіаційної накладної та будь якого із документів зазначених на рис. 1. У цьому контексті знову ж таки виникає питання точності перекладу тексту УВТ з Канадою, адже саме для імпортерів канадських товарів виникають складнощі у наданні усіх документів і робиться наголос на альтернативності їх, як це зазначено в УВТ з ЄС.

Крім того, оскільки лист ДФС був надісланий нещодавно, по зовнішньоекономічним операціям, що були раніше, неможливо представити повний перелік документів. Це безпосередньо стосується представлення сертифікату Non manipulation certificate. Так, цей документ не видається після здійснення операції і, крім того, отримати зазначений сертифікат можуть відправник або перевізник, а не імпортер з України. Така ситуація складається із товарами з Канади, що імпортуються через турецькі аеропорти.

Усе це ще раз підтверджує необхідність налагодження взаємодії між сторонами УВТ для обміну інформацією за зовнішньоекономічними операціями, зокрема для підтвердження походження товарів і надання відповідних преференцій, що дозволить суттєво спростити митні процедури.

### **Список використаних джерел**

1. Регіональна конвенція про пан-євро середземноморські преференційні правила походження: міжнародний документ 14 квітня 2017 року // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/file/text/61/f473300n13.pdf> (дата звернення: 15.05.2019).
2. Лист ДФС від 07.03.2019 № 7615/7/99-99-19-04-01-17. URL: <https://www.qdpro.com.ua/document/63775> (дата звернення: 05.05.2019).

## **ВИКОРИСТАННЯ ІНСТИТУТУ УПОВНОВАЖЕНОГО ЕКОНОМІЧНОГО ОПЕРАТОРА В ДІЯЛЬНОСТІ МИТНИХ ОРГАНІВ РЕСПУБЛІКИ УЗБЕКИСТАН**

Сучасний стан розвитку митної справи в Республіці Узбекистан (РУ) характеризується формуванням нових підходів в системі митного адміністрування – відхід від тотального контролю в сторону активного використання системи аналізу ризиків, перспективних митних технологій та партнерських взаємовідносин із законослухняним бізнесом. В межах цієї доктрини з 1 лютого 2019 року в митну практику РУ запроваджено інститут уповноваженого економічного оператора (УЕО), який передбачає надання права сумлінним учасникам зовнішньоекономічної діяльності (ЗЕД), які відповідають встановленим вимогам, використовувати спрощені митні процедури [3].

УЕО – це сторона, задіяна в міжнародному переміщенні товарів, що виступає в будь-якій з функцій, яка була схвалена національною митною адміністрацією або від її імені, як функція, що відповідає стандартам безпеки ланцюга постачання товарів ВМО або еквівалентним стандартам. УЕО можуть включати виробників, імпортерів, експортерів, брокерів, перевізників, компанії, що об'єднують кілька партій вантажів в одне відправлення, посередників, порти, аеропорти, операторів терміналів, склади, дистриб'юторів і експедиторів [2, с. 83-84].

На виконання указу Президента [1], розроблено проект постанови Кабінету міністрів РУ «О мерах по внедрению института уполномоченного экономического оператора» [4]. Цим положенням визначено загальні положення; порядок подання та розгляду заяви про включення в Реєстр УЕО (інформаційний ресурс, що формується, ведеться та розміщується на офіційному сайті Державного митного комітету РУ); призупинення та відновлення дій категорії УЕО; порядок виключення з Реєстру УЕО; реєстр УЕО; категорії спеціальних спрощень; критерії відбору для включення до Реєстру УЕО; спеціальні спрощення на здійснення митних операцій; взаємне визнання УЕО; права та обов'язки УЕО; здійснення контролю митними органами за дотриманням вимог; взаємодій митних органів з операторами.

Присвоєння статусу УЕО дає право юридичним особам користуватися спеціальними спрощеннями, які діляться на 2 категорії – категорія «А» та

категорія «Б». Для отримання спеціальних спрощень за категорією «А» юридична особа повинна відповідати наступним критеріям:

- відсутність фактів притягнення її керівника і головного бухгалтера до адміністративної відповідальності протягом одного року до дня звернення в митні органи за правопорушення, передбачені статтями 2271–22727, 174 та 175 Кодексу РУ про адміністративні правопорушення;

- відсутність фактів притягнення її керівника і головного бухгалтера до кримінальної відповідальності за злочини, передбачені статтями 182, 184 та 246 Кримінального кодексу РУ;

- відсутність заборгованості по сплаті митних платежів та податків, в тому числі, штрафних санкцій та пені за ними;

- здійснення ЗЕД не менше трьох років до дня звернення в митні органи;

- сума імпортованих та (або) експортованих товарів повинна складати не менше 2 млн. дол. США та оформлено не менше 100 вантажних митних декларацій протягом останніх 12 місяців або сума сплачених митних платежів в розмірі не менше 500 тис. дол. США і оформлено не менше 50 вантажних митних декларацій протягом останніх 12 місяців;

- надано банківські гарантії в якості забезпечення на суму 500 тис. дол. США при: наявності заборгованості по сплаті митних платежів за останні 6 місяців до дати подання заяви про включення в Реєстр; відновленні дії категорії; повторної подачі заяви для включення до Реєстру після виключення із нього.

Кожні 6 місяців Державним митним комітетом проводиться моніторинг по відношенню до Оператора на відповідність вищезазначеним критеріям. Для отримання спеціальних спрощень категорії «Б» юридична особа повинна здійснювати ЗЕД в якості УЕО категорії «А» не менше 24 місяців з дня її отримання. Категорія спеціальних спрощень вступає в силу з дня включення особи до Реєстру та має необмежений термін дії.

УЕО категорії «А» надаються наступні спрощення: здійснення митних операцій, пов'язаних із декларуванням та випуском товару в першочерговому порядку; перевезення товару без митного супроводження та не встановлення маршруту перевезення; доставка товару до місця призначення без забезпечення сплати митних платежів, а також при здійсненні митного транзиту транспортним засобом УЕО; поміщення товарів під митний контроль в приміщеннях, на відкритих майданчиках та інших територіях УЕО; випуск товарів у вільний обіг з наданням розстрочки до 60 календарних днів по сплаті митних платежів, без надання забезпечення їх оплати.

УЕО категорії «Б» додатково надаються наступні спрощення: відсутність вимоги на забезпечення сплати митних платежів при умовному визначенні

митної вартості при випуску товарів; здійснення умовного випуску товарів (за виключенням продовольчих та фармацевтичної продукції) при відсутності окремих документів (сертифіката відповідності), з подальшим наданням його протягом 60 календарних днів; випуск товарів у вільний обіг з наданням відстрочки до 60 календарних днів по сплаті митних платежів, без надання забезпечення їх сплати; пріоритетна участь у пілотних проектах та експериментах, направлених на скорочення часу та оптимізацію порядку здійснення митних операцій; призначення відповідального співробітника митних органів для надання сприяння УЕО в ході координування та вирішення митних питань; взаємне визнання УЕО.

УЕО має право: користуватися спеціальними спрощеннями з дня свого включення до Реєстру; з допомогою свого координатора отримувати інформацію та консультування органами митної служби з митних питань; визначати відповідальну особу за загальну взаємодію з координатором із числа керівників та осіб, які знаходяться в його штаті. УЕО зобов'язаний: дотримуватись умов включення в Реєстр; інформувати митницю про зміну свідчень, заявлених ним при включенні до Реєстру і надавати документи, що підтверджують ці зміни протягом 5 робочих днів від дня такої зміни; виконувати обов'язки по сплаті митних платежів не пізніше останнього дня терміну, вказаного в повідомленні митного органу; виконувати вимоги митних органів про надання безперешкодного доступу посадових осіб митних органів до споруд, приміщень, майданчиків УЕО, в яких здійснюється зберігання товарів, що перебувають під митним контролем; на вимогу митних органів надавати інформацію, необхідну для здійснення митного контролю; самостійно виявляти та усувати порушення до випуску товарів при умові, якщо митний орган не повідомив про необхідність застосування форм митного контролю та заходів, які забезпечують проведення митного контролю.

Таким чином, використання інституту уповноваженого економічного оператора в діяльності митної служби Республіки Узбекистан відповідає загальносвітовому тренду та сприятиме спрощенню митних процедур та активізації ділової активності в державі.

### **Список використаних джерел**

1. Каковы преимущества уполномоченных экономических операторов. URL: [https://www.norma.uz/proekty\\_npa/kakovy\\_preimushchestva\\_upolnomochennyh\\_ekonomicheskikh\\_operatorov](https://www.norma.uz/proekty_npa/kakovy_preimushchestva_upolnomochennyh_ekonomicheskikh_operatorov) (дата звернення: 17.04.2019).
2. Концептуалізація інституту уповноважених економічних операторів: проблеми забезпечення балансу безпеки та спрощення міжнародної торгівлі: монографія / за заг. ред. І.В. Несторишена та В.А. Туржанського.

Ірпінь-Хмельницький: ФОП Стрихар А.М., 2017. 214 с.

3. О дополнительных мерах по совершенствованию таможенного администрирования и повышению эффективности деятельности органов государственной таможенной службы Республики Узбекистан: Указ Президента Республики Узбекистан от 24.11.20018 г. № УП-5582. URL: [https://nrm.uz/contentf?doc=568747\\_ukaz\\_prezidenta\\_respubliki\\_uzbekistan\\_ot\\_24\\_11\\_2018\\_g\\_n\\_ur-5582](https://nrm.uz/contentf?doc=568747_ukaz_prezidenta_respubliki_uzbekistan_ot_24_11_2018_g_n_ur-5582) (дата звернення: 17.04.2019).
4. О мерах по внедрению института уполномоченного экономического оператора: проект постановления Кабинета министров Республики Узбекистан. URL: <https://regulation.gov.uz/ru/document/1433> (дата звернення: 17.04.2019).

**ЗАЯЦ В.В.**

*Науково-дослідний центр митної справи  
Науково-дослідного інституту фіскальної політики  
Університету державної фіскальної служби України*

## **ПРЕФЕРЕНЦІЙНИЙ РЕЖИМ В УМОВАХ ВІЛЬНОЇ ТОРГІВЛІ: НЕДОЛІКИ ЗАСТОСУВАННЯ ВІДНОСНО ТОВАРІВ ГРОМАДЯН**

Згідно з вітчизняними правовими нормами, переміщення фізичними особами (громадянами) через митний кордон України товарів для потреб, не пов'язаних зі здійсненням підприємницької (господарської) діяльності, не є зовнішньоекономічною діяльністю, а такі особи при цьому не вважаються суб'єктами ЗЕД (підприємствами).

Відповідно до положень міжнародних угод про вільну торгівлю (УВТ), укладених за участі України, Сторони цих угод зменшують або скасовують мито на товари, що походять з території Договірних Сторін.

Ввізне мито на товари, митне оформлення яких здійснюється в порядку, встановленому для підприємств – суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності (ЗЕД), згідно з ст. 280 МКУ [1], нараховується за ставками Митного тарифу України [2].

Згідно з нормами ч. 5 ст. 280 МКУ, ввізне мито є диференційованим щодо товарів, що походять з держав, які спільно з Україною входять до митних союзів або утворюють з нею зони вільної торгівлі. У разі встановлення будь-якого спеціального преференційного митного режиму згідно з міжнародними договорами, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, застосовуються преференційні ставки ввізного мита, встановлені Митним

тарифом України.

До товарів, що походять з України або з держав-членів Світової організації торгівлі, або з держав, з якими Україна уклала двосторонні або регіональні угоди щодо режиму найбільшого сприяння, застосовуються пільгові ставки ввізного мита, встановлені Митним тарифом України, якщо інше не встановлено законом.

До решти товарів застосовуються повні ставки ввізного мита, встановлені Митним тарифом України.

Відповідно до положень ч. 1 ст. 281 МКУ, допускається встановлення тарифних пільг (тарифних преференцій) щодо ставок Митного тарифу України у вигляді звільнення від оподаткування ввізним митом, зниження ставок ввізного мита або встановлення тарифних квот відповідно до законодавства України та для ввезення товарів, що походять з держав, з якими укладено відповідні міжнародні договори. При цьому забороняється знижувати ставки ввізного мита для окремих осіб і за окремими контрактами (ч. 4 ст. 281 МКУ).

Водночас чинними для України УВТ не встановлено ніяких заборон відносно застосування преференційного режиму до товарів, які переміщуються через митний кордон України громадянами для потреб, не пов'язаних зі здійсненням підприємницької діяльності.

Всупереч наведеним у ст. 4 Податкового кодексу України (ПКУ) [3] принципам, на яких ґрунтується податкове законодавство України, а саме недопущення будь-яких проявів податкової дискримінації та єдиного підходу до встановлення податків, частиною 6 ст. 280 МКУ передбачено особливий підхід щодо нарахування ввізного мита на товари, митне оформлення яких здійснюється в порядку, встановленому для громадян.

Зокрема, стосовно товарів, що ввозяться в Україну громадянами для потреб, не пов'язаних зі здійсненням підприємницької діяльності, згідно з розділом XII МКУ передбачено застосування:

- єдиної 10-відсоткової ставки ввізного мита на товари, вартість яких не перевищує еквівалент 10 тис. євро (ч. 2, ч. 4, ч. 7 ст. 374 МКУ);

- повних ставок ввізного мита згідно з Митним тарифом України [2] на товари, вартість яких перевищує еквівалент 10 тис. євро, а також незалежно від вартості – на моторні транспортні засоби, причепи, кузови, шасі для них та товари, що переміщуються на митну територію України у вантажних відправленнях (ч. 8 ст. 374 МКУ, ч. 1, ч. 5 ст. 377 МКУ).

У цих випадках ввізне мито на товари стягується, нехтуючи:

- критерієм країни походження товару в контексті обрання виду та розміру ставки мита згідно з Митним тарифом України;

– преференційним режимом, передбаченим укладеними за участі України УВТ.

Вказане спотворює конкурентне середовище у зовнішньому товарообігу України, спонукаючи громадян до пошуку та застосування схем оптимізації сплати ввізного мита.

Передусім така оптимізація досягається подрібненням партій товарів для ввезення в Україну до обсягів, що не перевищують вартості еквівалентної 10 тис. євро. Адже єдина 10-відсоткова ставка ввізного мита при цьому може бути значно меншою за повну ставку, передбачену Митним тарифом України, наприклад — 40 % для пальт з бавовни (код згідно з УКТ ЗЕД — 6101 20 10 00).

Також громадянин вправі задекларувати як імпорт в межах ЗЕД для себе, фізичної особи – підприємця, товари придбані у іноземного продавця. В цьому випадку декларування відбуватиметься з використанням декларації на бланку ЄАД та застосуванням ставок ввізного мита згідно з Митним тарифом України та преференційним режимом, передбаченим укладеними за участі України УВТ. В цьому випадку розмір пільгової ставки ввізного мита, наприклад, на спортивні костюми з бавовни (код згідно з УКТ ЗЕД — 6112 11 00 00) дорівнюватиме 0%, на відміну від єдиної 10-відсоткової ставки при їхньому декларуванні в якості товарів, що ввозяться (пересилаються) в Україну громадянином для потреб, не пов'язаних зі здійсненням підприємницької діяльності.

З метою усунення податкової дискримінації учасників зовнішнього товарообігу та забезпечення єдиного підходу до застосування правил преференційного походження, згідно з укладеними за участі України УВТ, пропонується вдосконалити нормативно-правові акти, якими встановлені умови декларування та оподаткування товарів, які ввозяться громадянами в Україну для потреб, не пов'язаних зі здійсненням підприємницької діяльності.

### **Список використаних джерел**

1. Митний кодекс України від 13.03.2012 № 4495-VI. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/go/4495-17> (дата звернення: 17.04.2019).
2. Про Митний тариф України: Закон України від 19.09.2013 № 584. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/go/584-18> (дата звернення: 17.04.2019).
3. Податковий кодекс України від 02.12.2010 № 2755-VI. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17> (дата звернення: 17.04.2019).

## **ЕТАПИ СТАНОВЛЕННЯ ТА ПРАВОВА ОСНОВА ЗАСТОСУВАННЯ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ МИТНИМИ РИЗИКАМИ В ЄВРОСОЮЗІ**

Сучасний етап розвитку світової економіки характеризується процесами інтеграції та інтернаціоналізації, що вимагають створення цілісної глобальної системи регулювання зовнішньої торгівлі. Значну роль відіграє впровадження і розвиток системи управління ризиками (СУР) як унікального інструменту інтегрально-цілісного митного контролю, що дозволить перейти на нові принципи безпеки міжнародних ланцюгів поставок товарів, забезпечити реалізацію принципово нового підходу до взаємодії митниці та бізнесу на основі державно-приватного партнерства та довіри.

Застосування СУР досить активно практикується в країнах Європейського Союзу. СУР приділяється особлива значимість в системі митних органів ЄС, яка охоплює не тільки митну сферу, а й захищає економічні інтереси країн-учасниць, дозволяє забезпечувати потік товарів, який, в свою чергу, є не тільки конкурентоздатним, а й безпечним для споживачів.

Розглянемо основні етапи розвитку системи управління митними ризиками (табл. 1), за яких переважали ті чи інші об'єкти контролю та технологічні особливості його здійснення.

**Таблиця 1 – Етапи розвитку системи управління митними ризиками в Євросоюзі**

| <i><b>Етап</b></i> | <i><b>Період</b></i> | <i><b>Об'єкти контролю</b></i>                                                | <i><b>Особливості управління</b></i>                                                                                                                                                                                              |
|--------------------|----------------------|-------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1                  | 1960-1990            | Товари                                                                        | Управління ризиками відбувалося в умовах повного та деталізованого контролю. Практичний моніторинг та ретельний контроль всіх поставок товарів.                                                                                   |
| 2                  | 1991-2000            | Товари, транспортні засоби                                                    | Управління ризиками в умовах функціонально-вибіркового контролю. Агрегування контролю відносно об'єкту контролю – транспортного засобу. Саме тоді з'являються морські митниці, автомобільні пункти пропуску, енергетичні митниці. |
| 3                  | 2001-2010            | Товари, транспортні засоби, міжнародний ланцюг поставок товарів, суб'єкти ЗЕД | Управління ризиками в умовах процесно – вибіркового контролю.                                                                                                                                                                     |
| 4                  | 2011-2020            | Міжнародний ланцюг поставок товарів, суб'єкти ЗЕД                             | Управління ризиками в умовах інтегрально-оперативного контролю та моніторингу.                                                                                                                                                    |

Варто відмітити перехід від повного, деталізованого контролю всіх поставок товарів до інтегрально-оперативного контролю та моніторингу, що здійснювався на принципі вибіркової, але з урахуванням забезпечення належного рівня безпеки. Отже, розвиток домінантного суб'єктно-орієнтованого підходу в рамках системи управління ризиками відбувався з метою реалізації принципу вибіркової при проведенні митного контролю, що мало на меті підвищення ефективності застосування системи управління ризиками в цілому.

В європейських країнах підхід до підвищення ефективності митного контролю із застосуванням системи управління ризиками виник ще в 1990-х роках. У 1993 році завершилося створення спільного ринку, вступив в силу договір про Європейський Союз та розпочався швидкий розвиток торгівлі. Зазначені події стали передумовами для реалізації загальної митної стратегії, зокрема, митного контролю із застосуванням СУР. В 1991 році в Європейському економічному співтоваристві при Раді з митних питань, в яку входили очільники митних служб держав-членів ЄС, було створено спеціальну групу експертів, які сконцентрували свої зусилля на розробці керівництва з питань управління ризиками в сфері митного контролю.

Основи та принципи митного контролю, впровадженні в практику діяльності ЄС, засновані на використанні управління ризиками, які закріплені в Міжнародній конвенції про спрощення та гармонізацію митних процедур (Кіотській конвенції).

Еволюцію розвитку СУР можна простежити за деякими основними документами. Так, на консультаціях Європейської комісії з участю митних експертів країн Європейського Союзу 12 грудня 2002 року в Брюсселі була затверджена і прийнята «Стандартна структура з управління ризиками в митних адміністраціях ЄС (TAXUD / 629/2000-EN)». Це було створено для того, щоб Комісія і країни-учасники ЄС отримали можливість вивчити стандартизовану структуру процесу управління і застосовувати її у своїй практиці.

Зауважимо, що Правила ЄС щодо управління ризиками в основному викладені в статті 46 Митного кодексу Союзу (UCC). Значна кількість інших положень також представляє безпосередній інтерес для здійснення управління митними ризиками, зокрема: Стаття 6: Засоби для обміну та зберігання інформації та загальних вимог до даних. Стаття 12: Обмін інформацією та захист даних. Стаття 16: Електронні системи. Статті 47 – 50: Митний контроль і всі правила, що містяться в розділах IV, V, VI або VIII [1].

П'ять основних положень були викладені в загальній системі управління митними ризиками (CRMF – Customs Risk Management Framework), поняття якої знайшло своє відображення в статті 46 Митного кодексу Союзу (UCC).

Метою CRMF є: встановлення еквівалентного рівня захисту в митному контролі для всього Європейського Союзу; гармонійне застосування митного контролю з боку держав-членів; спільний підхід для того, щоб пріоритети встановлювалися ефективно, а ресурси розподілялися ефективно; належний баланс між митним контролем і спрощенням законної торгівлі.

Після впровадження управління ризиками в законодавчій базі ЄС у 2005 році та його впровадження у 2009–2011 роках, Європейська Комісія 21 серпня 2014 року прийняла Повідомлення про Стратегію ЄС та План дій з управління митними ризиками: «Протидія ризикам, посилення безпеки ланцюга поставок та спрощення торгівлі» [2]. Тобто Європейська комісія затвердила нову стратегію і детальний план дій для поліпшення системи управління ризиками. Нова стратегія мала на меті виявити та контролювати ризики в міжнародному ланцюзі поставок товарів.

Рада з питань конкурентоспроможності 4 грудня 2014 року схвалила Стратегію та План дій та закликала держави-члени та Комісію реалізувати їх та прийняти реалістичну та детальну дорожню карту. 19 липня 2016 року Комісія прийняла доповідь про прогрес стратегії ЄС та Плану дій з управління митними ризиками. 6 грудня 2016 року Рада на своєму 3506-му засіданні прийняла Висновки Ради щодо звіту про хід виконання Стратегії ЄС та Плану дій з управління митними ризиками. 20 липня 2018 року Комісія ухвалила другий звіт про хід виконання та робочий документ щодо Стратегії та Плану дій ЄС. Звіт, у відповідь на висновки Ради від грудня 2016 року, надає загальну якісну оцінку виконання стратегії та плану дій ЄС [3].

Отже, система управління ризиками у період до 2025 року повинна отримати подальший розвиток з урахуванням необхідності вдосконалення нормативно-правової, методологічної та інформаційно-технічної основи.

### **Список використаних джерел**

1. REGULATION (EU) No 952/2013 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 9 October 2013 laying down the Union Customs Code. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1521191466211&uri=CELEX:02013R0952-20161224> (Last accessed: 06.04.2019).
2. Communication from the Commission to the European Parliament, the Council and the European Economic and Social Committee on the EU Strategy and Action Plan for customs risk management: Tackling risks, strengthening supply chain security and facilitating trade (COM/2014/0527 final). European Commission. Taxation and Customs Union. URL: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM:2014:0527:FIN> (Last accessed: 06.04.2019).

3. The priorities: EU Strategy and Action Plan for customs Risk Management. Official web-site URL: [https://ec.europa.eu/taxation\\_customs/general-information-customs/customs-risk-management/priorities-eu-strategy-action-plan-customs-risk-management\\_en](https://ec.europa.eu/taxation_customs/general-information-customs/customs-risk-management/priorities-eu-strategy-action-plan-customs-risk-management_en) (Last accessed: 06.04.2019).

**ГУБІНА І.С.**  
*Дніпропетровська митниця ДФС*

## **СУТНІСТЬ ТА ЗНАЧЕННЯ ПОПЕРЕДНЬОГО ІНФОРМУВАННЯ В ДІЯЛЬНОСТІ МИТНИХ ОРГАНІВ**

Однією із сучасних інноваційних технологій при здійсненні державної митної справи є попереднє інформування (ПІ) митних органів про товари та транспортні засоби до моменту перетину ними митного кордону. Адже обмін ПІ суттєво спрощує та пришвидшує виконання митних процедур, підвищує пропускну спроможність пунктів пропуску на державному кордоні.

Система ПІ – взаємодія суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності та митниць щодо оформлення ввезення і вивезення вантажів за кордон на основі електронного документообігу. В основі даної системи лежить попередня передача електронних відомостей про товари та транспортні засоби, що містяться в комерційних, транспортних та інших товаросупровідних документах у обсягах необхідних митниці для цілей митного контролю та оформлення.

ПІ може містити інформацію: про товари що ввозяться (вивозяться) на (із) митну територію держави; товаросупровідні документи, необхідні для митного контролю; осіб, які здійснюють або пов'язані з операціями міжнародних перевезень товарів; транспортні засоби, якими переміщуються товари при міжнародних перевезеннях; пасажирів, які переміщуються через митний кордон; місце та час прибуття транспортних засобів на митну територію або вибуття з митної території; країну відправлення, країну призначення та ін. [3, с. 79].

Основними завданнями, які вирішує попереднє інформування, є: спрощення митного контролю, скорочення часу митного оформлення товарів та транспортних засобів на митному кордоні, мінімізація ризиків порушення митного законодавства, підвищення оперативності прийняття рішень посадовими особами митниці, створення ефективного механізму забезпечення митної та економічної безпеки держави [1, с. 13].

ПІ передбачено в якості одного з ключових моментів впровадження

системи аналізу ризиків Рамковими стандартами безпеки та спрощення світової торгівлі. Так, стандарт 6 – «Попередня електронна інформація» встановлює, що для забезпечення адекватної оцінки ризику митна адміністрація повинна своєчасно вимагати попередню електронну інформацію щодо вантажних та контейнерних відправлень [2, с. 38]. Серед рекомендацій:

- необхідність отримання митними органами попередньої електронної інформації про перевезення для забезпечення здійснення оцінки ризиків;
- використання митних комп'ютерних систем для подання митним органам ПІ, включаючи електронний обмін інформацією при імпорті та експорті;
- використання інформаційно-телекомунікаційних технологій при ПІ здійснюється за умов забезпечення цілісності та безпеки інформаційної системи;
- електронний обмін інформацією між митними органами та уповноваженими особами відбувається при забезпеченні конфіденційності та захисту даних.

Отримуючи ПІ, митні органи мають можливість її проаналізувати за допомогою системи управління ризиками та за результатами аналізу прийняти рішення щодо форм та обсягів митного контролю ще до моменту фактичного прибуття осіб, товарів, транспортних засобів у пункт пропуску.

Поряд із значними перевагами ПІ, деякі практики відзначають і певні недоліки цього інструменту, зокрема: додатковий обов'язок, що покладається на учасників зовнішньої економічної діяльності; додаткові витрати для учасників ЗЕД (у разі подання попередньої інформації за допомогою посередника), і для митниці (на обслуговування електронного ресурсу); не завжди гарантує прискорення митного оформлення; вимагає повторного подання документів та відомостей митному органу в момент перетину кордону. Загалом, здійснення ПІ митних органів представляє собою систему інформаційної взаємодії між підрозділом митного оформлення і суб'єктами ЗЕД.

Також, варто зауважити, що ПІ є одним із найбільш важливіших елементів процесу реалізації системи управління митними ризиками. Загалом виділяють чотири основних елементи у структурі системи управління ризиками, зокрема такі, як: збір та обробка інформації про товари і транспортні засоби, що переміщуються через митний кордон країни (тобто ПІ); виявлення і аналіз ризиків; розробка і реалізація заходів з управління ризиками; узагальнення результатів втілених заходів і підготовка пропозицій.

Таким чином, ПІ є сучасним інструментом митного контролю, який дозволяє прискорити процес митного оформлення, а також допомагає значно

підвищити ефективність системи управління ризиками. Однак, слід зауважити, що основним призначенням ПІ митних органів про переміщення вантажів є забезпечення високого рівня безпеки міжнародного ланцюга поставок.

### **Список використаних джерел**

1. Демина Е.Ю., Дорофеева Т.А. Предварительное информирование: сущность технологии, проблемы применения и направления их решения. *Молодой ученый*. 2016. № 10. С. 13-15.
2. Дорофеева Л.М. Система попереднього інформування та управління ризиками як складові частини діяльності сучасної митниці. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Право»*. 2018. № 53. Том 2. С. 36-40.
3. Управління митними ризиками: теорія та практика: монографія / за заг. ред. І.В. Несторишена та В.А. Туржанського. Ірпінь-Хмельницький: ФОП Стрихар А.М., 2018. 302 с.

**ЖДАНОВА В.П.**

*Науково-дослідний центр митної справи  
Науково-дослідного інституту фіскальної політики  
Університету державної фіскальної служби України*

## **ВЕРИФІКАЦІЯ ЯК ФОРМА ОБМІНУ ІНФОРМАЦІЄЮ ЩОДО КРАЇНИ ПОХОДЖЕННЯ ТОВАРІВ**

На сьогодні одним із пріоритетних напрямів міжнародного митного співробітництва Державної фіскальної служби України (далі ДФС) є співпраця з митними органами інших країн щодо виконання умов багатосторонніх угод про вільну торгівлю. Одним із ключових напрямів двосторонньої взаємодії є обмін інформацією щодо країни походження товарів, які переміщуються через митні кордони країн.

Документом, що підтверджує країну походження товарів, є сертифікат про походження товару, який видається компетентними органами або організаціями даної країни (експортера). Задля встановлення достовірності сертифікатів про походження товару, перевірки виконання критеріїв походження товарів відповідно до законодавства, а також достовірності поданих у них відомостей, здійснюється верифікація.

В більшості розвинутих країн є електронні системи верифікації, що значно прискорює обмін інформацією. Формою такої співпраці є обмін

відомостями, які одержані під час митного оформлення товарів і транспортних засобів, що вивозяться з території однієї держави, якщо пункт призначення (шлях транзиту) розташовано на території іншої держави, у формі електронних документів про товари і транспортні засоби до перетинання ними кордону в безперервному режимі.

Варто зауважити, що процедура здійснення органами ДФС верифікації сертифікатів про походження товару з України, виданих уповноваженим на це органом і декларацій про походження товару з України, оформлених підприємством - виробником та/або експортером товару передбачена Порядком верифікації сертифікатів і декларацій про походження товару з України [1].

Прийняття даного Порядку обумовлено необхідністю імплементації положень Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, угод про вільну торгівлю з країнами ЄАВТ (Республіка Ісландія, Князівство Ліхтенштейн, Королівство Норвегія, Швейцарська Конфедерація), Чорногорією в частині положень щодо:

- верифікації (перевірки достовірності) контролюючими органами документів про походження товару з України за запитами митних органів цих країн;

- строків верифікації та зберігання контролюючими органами документів про верифікацію документів про походження товарів з України;

- конфіденційності інформації про походження товарів, наданої підприємствами-виробниками та/або експортерами при верифікації сертифікатів та декларацій.

У рамках угод про вільну торгівлю, укладених Україною з країнами ЄС, ЄАВТ, Чорногорією, крім сертифіката з перевезення товарів форми «EUR.1», для підтвердження українського походження товарів використовується декларація про походження – це комерційні або товаросупровідні документи, які містять відомості про країну походження товарів (рис. 1).

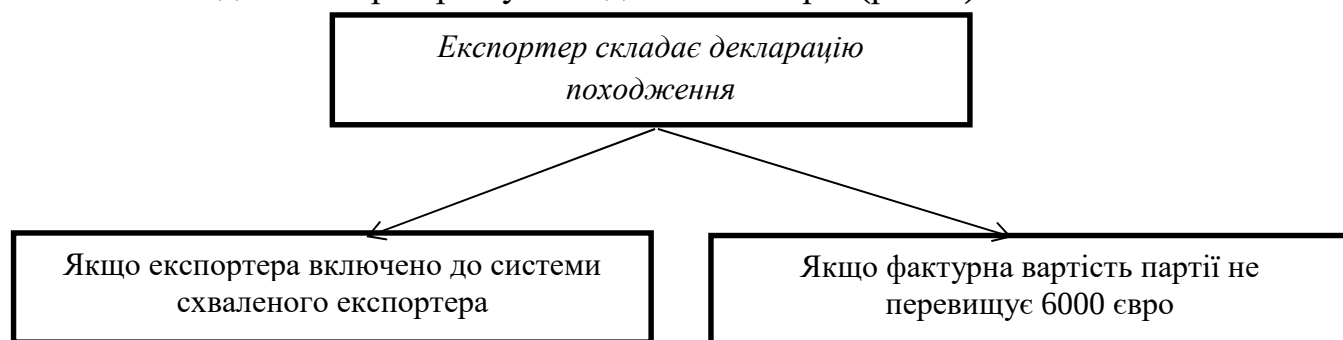


**Рисунок 1 – Порядок підтвердження походження товару**

Кожна угода про вільну торгівлю містить положення про верифікацію сертифікатів та декларацій, наприклад, в рамках Угоди про асоціацію між Україною та ЄС ст. 33 Протоколу 1 щодо визначення концепції «Походження

товарів» і методів адміністративного співробітництва визначено перевірку сертифікатів та декларацій.

Зокрема, верифікація (перевірка достовірності) сертифікатів та декларацій здійснюється контролюючими органами за запитами митних органів країни ввезення товару у найкоротший строк, але не більше 10 місяців з дня відправлення такого запиту.

Отже, інформація, що підтверджує походження товарів, надана підприємствами-виробниками та/або експортерами при верифікації сертифікатів та декларацій, має конфіденційний характер та відповідно до вимог ст. 37 Митного кодексу України не може бути розголошена без спеціального дозволу особи чи уряду, які надали таку інформацію, крім випадків, коли це необхідно для забезпечення розгляду справи в суді [2].

Із запровадженням зазначеного вище Порядку Україна зобов'язана виконати міжнародні зобов'язання, взяті в рамках діючих Угод про вільну торгівлю, а також здійснювати адміністративну співпрацю з митними адміністраціями цих країн щодо питань підтвердження українського походження товарів.

#### **Список використаних джерел**

1. Про затвердження Порядку верифікації (перевірки достовірності) сертифікатів і декларацій про походження товару з України: Постанова Кабінету Міністрів України від 9 грудня 2015 р. № 1029. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1029-2015-%D0%BF> (дата звернення: 10.05.2019).
2. Митний кодекс України: зі змінами від 8.11.2018 / Верховна Рада України. Офіц. вид. Київ: Парлам. вид-во, 2012. 552 с. (Бібліотека офіційних видань). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17> (дата звернення: 10.05.2019).

### **СЕКЦІЯ 3. МИТНЕ РЕГУЛЮВАННЯ В СИСТЕМІ ВАЖЕЛІВ ВПЛИВУ ДЕРЖАВИ НА ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНУ ДІЯЛЬНІСТЬ**

**МАКАРЕНКО А.В.**

*здобувач кафедри адміністративного та митного права,  
Університет митної справи та фінансів,*

#### **ПРОЦЕДУРА ПРИЙНЯТТЯ ПОПЕРЕДНІХ РІШЕНЬ НА ПОМІЩЕННЯ ТОВАРІВ В ОКРЕМІ МИТНІ РЕЖИМИ**

Відповідно до норм Митного кодексу України від 13 березня 2012 р. № 4495-VI (далі – МК України), переміщення товарів через митний кордон України здійснюється з обов'язковим поміщенням цих товарів, відповідно до мети їх переміщення у митний режим, яким визначається правовий статус товарів, умови оподаткування та їх використання після митного оформлення.

За результатами аналізу чинного митного законодавства та практики його реалізації, встановлено, що попередні рішення на поміщення товарів в окремі митні режими поширюються на митні режими переробки (митний режим переробка на митній території та митний режим переробка за межами митної території).

У роботі під «попередніми рішеннями» мається на увазі індивідуальний адміністративний акт щодо застосування окремих положень законодавства України з питань державної митної справи, прийнятий органом доходів і зборів за зверненням особи до початку митного оформлення, є обов'язковим для виконання будь-яким органом доходів і зборів, містить юридично значущі відомості щодо товару та діє протягом встановленого строку, якщо факти та умови, на основі яких його було прийнято, залишатимуться незмінними [1, с. 104].

Визначення митних режимів «переробка на митній території», «переробка за межами митної території» містяться в ч. 1 ст. 147 та ч. 1 ст. 162 МК України відповідно. Із вище наведених дефініцій, на думку В.О. Чуприни, стає зрозумілим, що митні режими переробки, по-перше, мають спільну мету, а саме переміщення товарів через митний кордон з наступною їх переробкою; по-друге, передбачають звільнення від заходів нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності; по-третє, є, так би мовити, проміжними митними режимами, тому що перший можливий за умови наступного заявлення продуктів переробки в режим реекспорту, другий – у режим імпорту [2, с. 100].

Поширення практики прийняття попередніх рішень на поміщення товарів

в митні режими переробки на митній території та за межами митної території, відповідно до положень ч. 10 ст. 149 і ч. 10 ст. 165 МК України, здійснено задля забезпечення спрощення поміщення товарів в ці митні режими, уникнення зайвих затримок та процедурних дій, під час переміщення через митний кордон, а також досягнення правової визначеності для суб'єктів ЗЕД та їх популяризації серед суб'єктів, як вітчизняних, так і зарубіжних.

Встановлено, що форма та порядок прийняття попереднього рішення на поміщення товарів в окремі митні режими, передбаченого п. 3 ч. 4 ст. 23 МК України, до цього часу Мінфіном не визначена, що з-поміж іншого унеможливорює прийняття попередніх рішень з цього питання.

В сучасній адміністративно-правовій науці загальновизнаною вважається позиція, що структура адміністративної процедури складається із стадій, етапів та процедурних дій. Так, на думку Н.Л. Губерської, ці елементи і визначають структуру і послідовність вчинення дій при розгляді та вирішенні конкретних адміністративних справ [3, с. 77]. Обов'язковими елементами при цьому виступають процедурні дії та стадії. В свою чергу етапи стадій виокремлюють, зазвичай, при більш складних та тривалих процедурах.

Аналіз нормативних актів, що регламентують адміністративну процедуру прийняття попереднього рішення на поміщення товарів в окремі митні режими, дозволяє виокремити наступну її структуру, що складається зі стадій та окремих процедурних дій:

1. Стадія порушення процедури складається із наступних процедурних дій: 1) заповнення звернення та підготовки документів; 2) подання (направлення) звернення та документів до органу доходів і зборів.

2. Стадія розгляду звернення та поданих документів складається із наступних процедурних дій: 1) реєстрація звернення та поданих документів; 2) розгляд поданих документів на предмет достатності для прийняття попереднього рішення; 3) підготовка відмови у розгляді звернення (є факультативною); 4) підготовка відмови у видачі попереднього рішення (є факультативною).

3. Стадія прийняття попереднього рішення на поміщення товарів в окремі митні режими складається із наступних процедурних дій: 1) оформлення попереднього рішення на поміщення товарів в окремі митні режими; 2) внесення інформації про прийняте попереднє рішення на поміщення товарів в окремі митні режими до ЄАІС; 3) видання (направлення) попереднього рішення на поміщення товарів в окремі митні режими заявнику; 4) оприлюднення інформації про прийняте попереднє рішення на поміщення товарів в окремі митні режими.

За результатами проведеного дослідження було виявлено ряд правових

колізій, що мають місце в механізмі правового регулювання адміністративної процедури прийняття попереднього рішення на поміщення товарів в окремі митні режими, шляхи подолання яких будуть окреслені у подальших наукових розвідках.

### **Список використаних джерел**

1. Макаренко А.В. Попередні рішення в державній митній справі: змістовно-термінологічний пошук. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2018. № 5. С. 101-105.
2. Чуприна О.В. Правове регулювання митних режимів переробки: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Харків, 2015. 195 с.
3. Губерская Н.Л. Понятие и структура административной процедуры. *Вісник Маріупольського державного університету. Серія: Право*. 2014. Вип. 7. С. 76-82.

**ТЕРЕЩЕНКО С.С.**

*Заслужений економіст України,  
Асоціація транспортно-експедиторських і  
логістичних організацій України «Укрзовніштранс»*

**ГАЛЬКО С.В.**

*кандидат технічних наук, доцент,  
Київський національний торговельно-  
економічний університет*

## **НАДІЙНІСТЬ ТА БЕЗПЕЧНІСТЬ МІЖНАРОДНОГО ЛАНЦЮГА ПОСТАВОК ТОВАРІВ: ЧОГО ОЧІКУВАТИ УКРАЇНСЬКИМ УПОВНОВАЖЕНИМ ЕКОНОМІЧНИМ ОПЕРАТОРАМ**

Долею українських економічних операторів, які вже приймають та прийматимуть участь в майбутньому як визнані державою уповноважені економічні оператори (далі – УЕО) у формуванні надійного та безпечного ланцюгу постачання товарів, переймаються вже як мінімум років дев'ять представники державних органів влади України та бізнес-спільноти [1]. З 2012 року, коли до Митного кодексу України було введено главу 2 «Уповноважений економічний оператор» [2], на жаль, дієвого механізму, який би дозволив запрацювати в Україні інституту УЕО введено не було.

Однією з новин 2019 року щодо цього питання стало прийняття в першому читанні 28.02.2019 Верховною Радою України проекту Закону

України «Про внесення змін до Митного кодексу України щодо деяких питань виконання Глави 5 Розділу IV Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони» [3]. Даним законопроектом запропоновано наближення до митного законодавства ЄС, зокрема, запровадження в Україні інституту авторизованого економічного оператора (далі – АЕО), аналогічного тому, що функціонує в ЄС.

Загальновідомо, що статус АЕО є визнанням митними органами найвищого ступеня довіри до підприємства та надання йому комплексу пільг і спрощень при здійсненні митних формальностей. Разом з тим, при аналізі положень проекту виникає ряд зауважень та коментарів, які варто розглянути та врахувати перед остаточним прийняттям.

Одразу варто наголосити на положеннях, що є **неприйнятними**, на нашу думку, зокрема щодо розділу II «Прикінцеві та перехідні положення» проекту [3], пункти 2 та 3, де визначені часові межі впровадження отримання статусу АЕО, зокрема, вказана можливість отримати сертифікати авторизованого економічного оператора тільки десятьом суб'єктам ЗЕД протягом першого року впровадження, та двадцятьом – п'ятдесятю – протягом другого та третього років. Відсутність чітких критеріїв (показників, чинників, факторів тощо) щодо вибіркової отримання статусу АЕО є джерелом корупційних ризиків та суб'єктивізму при прийнятті рішень щодо надання статусу АЕО. Таким чином, на нашу думку, положення щодо термінів впровадження статусу АЕО повинні бути вилучені з проекту [3].

Наступними складовими елементами, на які варто звернути увагу є надання визначень **термінам**, що використовуються **в проекті** [3], оскільки їх **різне тлумачення може стати основою майбутніх конфліктів між бізнесом та державою, зокрема, митними органами**.

Нами виокремлені поняття, що мають значну вагу для формування та розвитку понятійно-категоріального апарату спрощення митних процедур в міжнародному ланцюгу поставки товарів, зокрема **«авторизований економічний оператор»**, **«міжнародний ланцюг постачання товарів»**, **«безпека»**, **«надійність»**, **«моніторинг»**, які присутні в проекті [3], однак не містять достатніх роз'яснень.

*Щодо терміну «авторизований економічний оператор».* Новий Митний кодекс ЄС<sup>2</sup> (Регламент ЄС № 952/2013), що вступив в силу з 2016 року, визначає поняття «економічного оператора», що означає особу, яка в ході своєї комерційної діяльності провадить діяльність, регульовану митним законодавством [4]. В той же час, пунктом 3 розділу I проекту перша частина

---

<sup>2</sup> The Union Customs Code, UCC

статті 4 МКУ пропонується доповнити новим поняттям і тлумаченням 631) «авторизований економічний оператор», проте воно не відображає сутності «підприємства», що здійснює зовнішньоекономічну діяльність.

*Пропозиція:* тлумачення поняття «авторизований економічний оператор» повинно бути максимально наближене до тлумачення Митного кодексу ЄС та може мати наступний вигляд: «авторизований економічний оператор – особа, що в ході комерційної діяльності провадить діяльність, регульовану митним законодавством, та якій митним органом видано відповідний сертифікат авторизованого економічного оператора».

*Щодо терміну «міжнародний ланцюг постачання товарів».* Термін «міжнародний ланцюг постачання товарів» (пункт 2 статті 12) потребує надання окремого тлумачення. Підстава: з огляду на Регламенти ЄС, що визначають положення здійснення митної справи у майже 30 країнах (28) та формують єдині засади контролю за міжнародним переміщенням товарів, надають можливість національним митним органам ЄС використовуватись такий термін, бо митний орган будь-якої країни у єдиному митному просторі ЄС може здійснити контроль за «міжнародним ланцюгом постачання товарів» у разі переміщення товарів між країнами ЄС. У той же час, митне законодавство України не є адаптованим до країн та союзів, що нас оточують та тим паче з зовнішньоторговельними країнами – партнерами. Тому, повноваження національних митних органів обмежуються виключно національною митною територією, а проектом 7473 передбачається визначати роль підприємства у міжнародному ланцюгу постачання, проте (!!!) національні повноваження митних органів закінчуються на митному кордоні нашої країни.

*Пропозиція:* необхідне тлумачення, у якому будуть визначені повноваження стосовно митного контролю національних митних органів щодо тієї частини «міжнародного ланцюгу постачання товарів» та їх учасників, які перебувають за межами національної території.

*Щодо поняття «моніторинг».* Поняття «моніторинг» потребує окремого тлумачення (п. 8) частини 10 ст. 12; частини 13 ст. 12; п. 2) частини 4 ст. 14; ст. 16 і далі за положеннями проекту). При цьому, даний термін «моніторинг» як сукупність дій, що може тлумачитись як цілісна система спостереження, оцінки та прогнозування процесів, що повинна використовуватись, за положеннями проекту № 7473, для здійснення дій як митних органів, так і підприємств, що претендують отримати статус УЕО та вже отримали такий статус. Тобто, відповідно, до положень проекту, державні органи та представники бізнесу повинні здійснювати невизначені дії (моніторинг), які не мають тлумачення та порядків застосування. При цьому, митні органи мають повноваження на здійснення виключно митного контролю (гл. 40 Митного

кодексу України), при цьому форми митного контролю визначені ст. 336, а перевірка документів та відомостей під час переміщення товарів, транспортних засобів – ст. 337. Невизначеність сенсу даного терміну надає можливість митним органам проявляти суб'єктивізм та вибірковість у прийнятті позитивного для бізнесу рішення.

*Пропозиція:* визначити сенс терміну «моніторинг» для митних органів та окремо для представників бізнесу й внести до статті 4 Митного кодексу, у зворотному випадку – виключити використання даного терміну за усім текстом положень проекту Закону № 7473. Окрім того, потрібно розпочати з внесення «моніторингу» до форм митного контролю.

*Щодо термінів «безпека» та «надійність».* Терміни «безпека» та «надійність» (пункт 2) частини 2 ст.12; частина 2 ст. 13; пункт 5 ст. 14 тощо) потребують окремого тлумачення та включення до складу термінів статті 4 Митного кодексу України. Підстави для такого твердження можуть бути наступні: для представників бізнесу «надійність» може тлумачитись як спроможність здійснювати зовнішньоекономічну діяльність в умовах потенційних та реальних загроз та негативних викликів для здійснення такої діяльності, що також стосується всіх учасників міжнародного ланцюгу постачання, які задіяні у операціях з товарами. В той же час, «безпеку» можна тлумачити як спроможність бізнесу, під час здійснення зовнішньоекономічних операцій з товарами, вживати заходів для протидії проявам тероризму, шахрайству та спробам незаконного заволодіння товаром. Водночас, митні органи (держава) повинні оцінювати представника бізнесу як «безпечного та надійного», проте критеріїв та ознак для такої оцінки, у контексті здійснення зовнішньоекономічних операцій з товарами, не визначено. Підтвердженням вищевикладеного є положення пункту 5) частини 6 статті 12, де проектом Закону наголошується на необхідності дотримання «стандартів безпеки та надійності», які положеннями проекту не визначаються та загалом відсутні у національному митному законодавстві.

Умови, які покликані підтвердити відповідність критеріям дотримання «стандартів безпеки та надійності» викладені у частині 5 ст. 14 проекту. Аналізуючи дані умови можна зазначити, що такі умови, в основному, стосуються приміщень, ведення документації, підбору кадрів (працівників), що може бути віднесено до будь-якого виду діяльності представників бізнесу, але не акцентують увагу на умовах безпеки та надійності зовнішньоекономічних операцій з товарами. В той же час, пунктом 5) частини 5 статті 14 проекту пропонуються бізнесу запровадити «процедури» перевірки надійності своїх контрагентів за зовнішньоекономічними операціями. Разом з тим, держава зобов'язана визначити показники (фактори, чинники тощо) процедури

перевірки, на підставі яких бізнес буде перевіряти своїх партнерів, а держава (митні органи) будуть перевіряти достовірність. Відсутність таких показників (чинників, факторів) породжує джерело корупції та суб'єктивізму з боку митних органів під час перевірки претендента на статус АЕО. Аналогічні зауваження можливо визначити для положень пункту 6) частини 5 статті 14 проекту що перевірки партнерів, що надають послуги у ЗЕД.

Окрім того, пунктом 8) частини 5 статті 14 проекту пропонується здійснювати заходи «з питань безпеки та надійності», проте необхідної та достатньої сукупності заходів проектом не визначено, що також стане джерелом конфліктів між бізнесом та державою (митними органами).

Невизначеність тлумачень «безпека» та «надійність» формує у проекті Закону № 7473 [3] цілу низку процедур, які повинні здійснювати представники бізнесу та держава (митні органи).

*Пропозиція:* надати тлумачення термінам «безпека» та «надійність», при цьому повинні бути враховані особливості (показників, чинників, факторів) тлумачень для представників бізнесу та держави (митних органів). На підставі ознак (показників, чинників, факторів) «надійності» та «безпеки» заново сформулювати проект положень пункту 5 статті 14.

**Висновки.** Проаналізовані нами положення законопроекту, яким планується увести в дію в Україні інституту АЕО, дозволили виявити необхідність у подальшому розвитку понятійно-категоріального апарату сфери формування та реалізації впровадження в Україні авторизованого економічного оператора. Зокрема, надзвичайно важливим аспектом, що потребує уваги, є необхідність формулювання тлумачення термінів «надійність» та «безпека» з визначенням їх особливостей під час здійснення зовнішньоекономічної діяльності. І як наслідок, на підставі цього мають бути сформульовані критерії оцінки представника бізнесу як «безпечного» та «надійного» при веденні зовнішньоекономічних операцій з товарами.

Таким чином, є потреба у більш детальному розгляді даного проекту та залученні певної кількості експертів для оцінки положень законопроекту на круглих столах та громадських обговореннях, що дозволить до другого читання опрацювати всі положення та заповнити прогалини стосовно впровадження в Україні АЕО.

### Список використаних джерел

1. Терещенко С.С., Симонова Г.Д., Хабло Г.О. Міжнародні стандарти щодо статусу уповноваженого економічного оператора. *Митна безпека. Серія «Економіка»*. 2010. № 2. С. 71-80.
2. Митний кодекс України від 13.03.2012 № 4495-VI. URL:

[https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17/find?text=%F4%EE%F0%EC%E8+%EC%E8%F2%ED%EE%E3%EE+%EA%EE%ED%F2%F0%EE%EB%FE)

[17/find?text=%F4%EE%F0%EC%E8+%EC%E8%F2%ED%EE%E3%EE+%EA%EE%ED%F2%F0%EE%EB%FE](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17/find?text=%F4%EE%F0%EC%E8+%EC%E8%F2%ED%EE%E3%EE+%EA%EE%ED%F2%F0%EE%EB%FE) (дата звернення: 10.05.2019).

3. Про внесення змін до Митного кодексу України щодо деяких питань виконання Глави 5 Розділу IV Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони: проект Закону України 7473 від 29.12.2017. URL: [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=63291](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=63291) (дата звернення: 10.05.2019).
4. Про встановлення Митного кодексу Союзу (нова редакція): Регламент Європейського парламенту і Ради (ЄС) № 952/2013 від 9 жовтня 2013 року. URL: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/media/uploaded-files/es-9522013.pdf> (дата звернення: 10.05.2019).

**БРЕНДАК А.І.**

*Департамент таргетингу та управління митними  
ризиками Державної фіскальної служби України*

## **РОЗВИТОК ІНСТРУМЕНТІВ РЕГІОНАЛЬНОГО ПРОФІЛЮВАННЯ МИТНИХ РИЗИКІВ В УКРАЇНІ**

Аналіз сучасних міжнародних підходів до регулювання міжнародної торгівлі свідчить про тенденцію до подальшого спрощення процедур міжнародної торгівлі для економічних операторів з метою максимального усунення адміністративних перепон та технічних бар'єрів у сфері здійснення зовнішньоекономічної діяльності. Зокрема, за результатами прийняття оновленої Конвенції про гармонізацію та спрощення митних процедур, Рамкових стандартів забезпечення безпеки та спрощення міжнародної торгівлі, Угоди СОТ про спрощення процедур торгівлі передбачено подальше спрощення та прискорення міжнародної торгівлі шляхом зниження частки митних оглядів та інших перевірок, прискорення часу випуску товарів, самостійного накладання економічними операторами митного забезпечення, митного оформлення товарів та транспортних засобів на території економічного оператора або в іншому погодженому митницею місці без безпосередньої участі посадових осіб митниць.

У той же час, внаслідок посилення зовнішніх загроз та фінансової нестабільності у більшості розвинутих країн світу постала необхідність розробки ефективної системи митного контролю, яка б враховувала як інтереси

суб'єктів ЗЕД щодо спрощення міжнародної торгівлі, так і національні інтереси щодо забезпечення безпеки (фінансової, економічної, соціальної тощо). З цією метою, у багатьох країнах почали реалізовувати заходи, спрямовані на забезпечення скоординованої та ефективної діяльності національних митних адміністрацій, зокрема, щодо удосконалення інструментів митного контролю. Так, сьогодні митні адміністрації відмовляються від тотального контролю за суб'єктами ЗЕД, що передбачає втручання посадових осіб митниць в їх операційну діяльність. Сьогодні все більшого значення відповідно до міжнародних конвенцій та угод набувають заходи митного контролю, які передбачають можливість прогнозування потенційних випадків порушення митного законодавства з використанням методів управління ризиками на підставі попередньої інформації, проведення аналітично-пошукової роботи, виявлення партій товарів з високим ступенем ризику тощо.

За таких умов особливої актуальності набувають інструменти націлювання на ризикові переміщення, які належать до інтелектуальних механізмів митного контролю та дозволяють виявляти та здійснювати моніторинг партій товарів з високим ступенем ризику. Особливої актуальності такий підхід набуває в умовах необхідності розроблення та імплементації нових ризикоорієнтованих інструментів митного контролю з використанням митницями регіональних алгоритмів аналізу та оцінки ризиків. Такі інструменти передбачають використання митницями значного ресурсу для наповнення автоматизованої системи управління ризиками з урахуванням регіональних особливостей виникнення та усунення загроз зовнішнього характеру.

В науковій літературі під регіональним ризик-менеджментом розуміється робота органів митного контролю з аналізу ризиків, виявлення та оцінки ризиків, розроблення та практичної реалізації заходів, спрямованих на мінімізацію ризиків, оцінки ефективності та контролю застосування цих заходів на основі застосування регіональних профілів ризику з урахуванням специфіки ЗЕД регіону – зони діяльності органу митного контролю [1]. За період функціонування регіональне профілювання митними ризиками зарекомендувало себе як досить ефективний інструмент виявлення митницями випадків порушення норм митного законодавства, які характерні саме для певного регіону.

В той же час, Законом України від 6 вересня 2018 р. № 2530 «Про внесення змін до Митного кодексу України та деяких інших законів України щодо запровадження механізму «єдиного вікна» та оптимізації здійснення контрольних процедур при переміщенні товарів через митний кордон України» було внесено зміни до статті 363 Митного кодексу України, яка регламентує

діяльність органів доходів і зборів з оцінки та управління ризиками, а саме, зазначено, що автоматизована система управління ризиками функціонує лише на центральному рівні. Окрім того, зазначеними змінами передбачено, автоматизована система управління ризиками забезпечує визначення однакового обсягу та форм митного контролю товарів, транспортних засобів комерційного призначення незалежно від того, якому органу доходів і зборів подано митну декларацію (інший документ, що може використовуватися замість митної декларації відповідно до цього Кодексу), для здійснення митних формальностей. Такий підхід значно обмежує можливості використання митницями регіональних інструментів аналізу та оцінки ризиків.

Згідно роз'яснень, отриманих від Міністерства фінансів України, згадані зміни до Митного кодексу України виключають можливість застосування регіональних профілів ризику в рамках автоматизованої системи управління ризиками. З урахуванням викладеного вище Міністерством фінансів України було підготовлено відповідні зміни до затвердженого наказом Міністерства фінансів України від 31.07.2015 № 684 Порядку здійснення аналізу та оцінки ризиків, розроблення і реалізації заходів з управління ризиками для визначення форм та обсягів митного контролю [2], які затверджено наказом Міністерства фінансів України від 08.04.2019 № 146 та будуть найближчим часом офіційно опубліковані.

В цьому контексті з врахуванням неможливості використання автоматизованого регіонального профілювання митним органам необхідно розвивати інші інструменти виявлення випадків порушення митного законодавства (а саме: розвиток орієнтувань, неавтоматизований аналіз та оцінка ризиків, посилення співпраці відділів управління ризиками митниць із Департаментом таргетингу та управління митними ризиками під час розроблення ними автоматизованих профілів ризику). Крім того, необхідно розробити систему заходів щодо повернення у правове поле інструментів регіонального профілювання митних ризиків.

### **Список використаних джерел**

1. Разумей М.М. Механізми державного управління зовнішньо-торгівельною безпекою України: автореф. дис. ... канд. наук з держ. упр.: 25.00.02. Дніпро, 2017. 23 с.
2. Про затвердження Порядку здійснення аналізу та оцінки ризиків, розроблення і реалізації заходів з управління ризиками для визначення форм та обсягів митного контролю: наказ Міністерства фінансів України від 31.07.2015 № 684. Дата оновлення: 15.09.2015. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z1021-15> (дата звернення: 10.05.2019).

**НЕСТОРИШЕН І.В.**

*кандидат економічних наук, доцент,*

**ТУРЖАНСЬКИЙ В.А.**

*кандидат економічних наук, доцент,*

**Науково-дослідний центр митної справи**

**Науково-дослідного інституту фіскальної політики**

**Університету державної фіскальної служби України**

## **МЕХАНІЗМ ФОРМАЛІЗАЦІЇ ТА ЗАТВЕРДЖЕННЯ ПРОФІЛІВ МИТНИХ РИЗИКІВ**

Одним з етапів розробки та впровадження СУР є розробка профілів ризику (ПР), які є засобом, за допомогою якого митні органи застосовують управління ризиками на практиці. Відповідно до цього, наказом ДМСУ «Про затвердження Порядку розроблення профілів ризику» від 22.12 2010 р. № 1514 (із змінами і доповненнями, внесеними наказом ДМСУ від 11.01.2012 року № 22) [1] визначено порядок розробки та затвердження профілів ризику.

Зазначимо, опис категорії «профіль ризику» також розкрито у Порядку здійснення аналізу та оцінки ризиків, розроблення і реалізації заходів з управління ризиками для визначення форм та обсягів митного контролю, затвердженим наказом Міністерства фінансів України від 31.07.2015 № 684, де зазначено, що профілі ризику залежно від можливості автоматизації їх застосування можуть бути документальними (неавтоматизований контроль із застосуванням СУР) або електронними (автоматизований або комбінований контроль із застосуванням СУР) [2].

Електронні профілі ризику розробляються центральним підрозділом з питань координації застосування СУР. Документальні профілі ризику розробляються структурними підрозділами ДФС, митницями ДФС та підлягають погодженню з центральним підрозділом з питань координації застосування СУР. Електронний профіль ризику застосовується у всіх митницях (митних постах) ДФС, якщо інше не визначено самим профілем ризику. Документальний профіль ризику, розроблений структурним підрозділом ДФС, застосовується у всіх митницях (митних постах) ДФС, якщо інше не визначено самим профілем ризику.

Профіль ризику може бути представлений у формах паспорта профілю ризику і програмного коду профілю ризику. Паспорт профілю ризику формується для документальних та електронних профілів ризику і використовується для документального опису профілю ризику. До профілю ризику його розробником формується також аналітична довідка. Аналітична

довідка формується з метою опису розглянутих у профілі ризику областей ризику, визначення можливих заходів для подальшої мінімізації ризику. Залежно від необхідності наповнення профілів ризику значеннями індикаторів ризику застосовуються звичайні (не передбачають наповнення профілю ризику під час його застосування) та рамкові (передбачають наповнення профілю ризику під час його застосування) профілі ризику. При цьому під наповненням профілю ризику розуміється визначення конкретних значень окремих індикаторів ризику та інших параметрів профілю ризику (перелік відповідних індикаторів ризику та інших параметрів профілю ризику визначається у профілі ризику).

Рішення про схвалення та введення в дію електронних профілів ризику, змін до них, припинення дії електронних профілів ризику приймається Експертною комісією із застосування системи управління ризиками, яка утворюється ДФС. Порядком розроблення профілів ризику регламентовано порядок розробки, формалізації, тестування та затвердження профілів ризику (рис. 1).

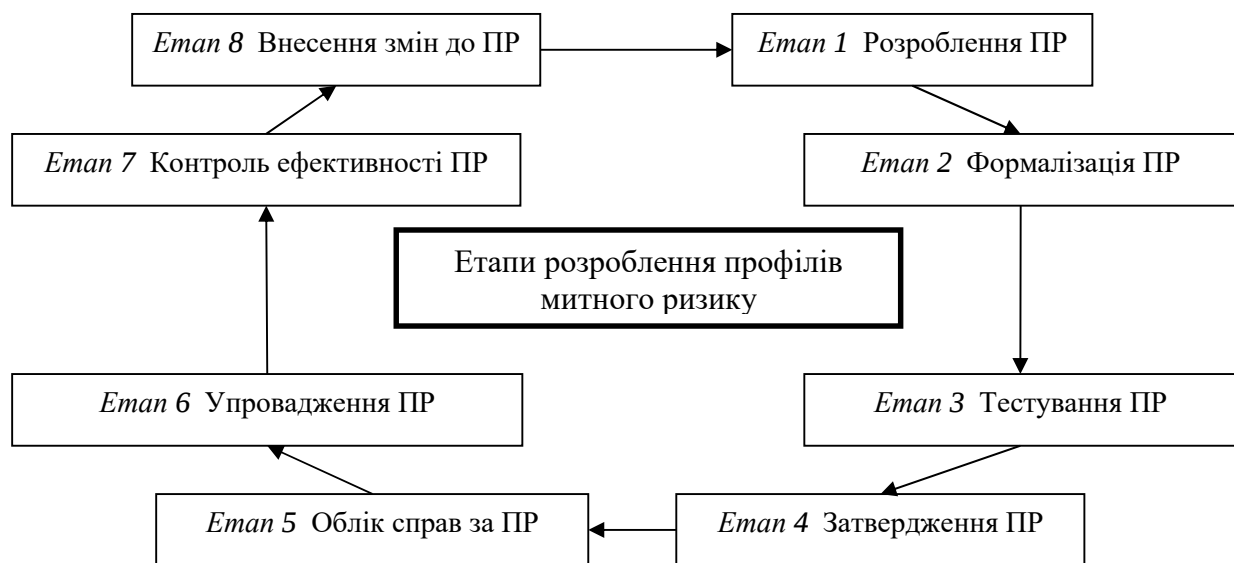


**Рисунок 1 – Етапи розроблення профілів митного ризику**

Крім того, Порядком здійснення аналізу та оцінки ризиків, розроблення і реалізації заходів з управління ризиками для визначення форм та обсягів митного контролю регламентуються етапи розроблення ПР, а саме:

- визначення індикаторів ризику;

- оцінка селективності ПР, перегляд ПР при великих значеннях його селективності. Значення показника, яке відповідає великому чи малому значенню селективності електронного ПР, визначається Експертною комісією із застосування системи аналізу та управління ризиками (Експертна комісія), яка діє згідно з Положенням, що затверджується окремим наказом ДМСУ. Для ПР, які характеризуються великим значенням селективності, може визначатись

окремих порядок застосування залежно від особливостей конкретного ПР;

- оцінка значимості цього ПР для наповнення Держбюджету, митної безпеки України чи для безпеки населення; оцінка можливої митної шкоди в разі виникнення ризиків, описаних у ПР;

- визначення впливу негативної історії ПР на ступінь ризику (здійснюється для електронних ПР). При цьому для кожної причини, наведеної в Класифікаторі причин не завершення митного оформлення, Експертною комісією визначається коефіцієнт значимості цієї причини для конкретного ПР;

- визначення порядку обчислення ступеня ризику за ПР та визначення залежно від ступеня ризику адекватних цьому ризику форм контролю.

Наступним етапом імплементації профілів митного ризику є його формалізація, яка передбачає формування паспорта, програмного коду і аналітичної довідки до профілю митного ризику.

Алгоритм формалізації профілів митних ризиків передбачає можливість незавершення митного оформлення, що враховується при розрахунку негативної історії ПР. Зокрема, вказується «Код і назва причини» (містить код і назву причини відмови в митному оформленні згідно з графою 3 Класифікатора причин незавершення митного оформлення) і «Коефіцієнт значимості» (зазначається коефіцієнт значимості цієї причини для ПР). Це поле заповнюється для електронних ПР, що імплементуються до модуля АСАУР при митному оформленні за допомогою МД.

Після формалізації профілів митного ризику, обов'язково здійснюється його тестування, яке може бути реалізоване кількома методами:

- шляхом вибірки даних із баз даних Єдиної автоматизованої інформаційної системи відповідно до заданих у ПР індикаторів ризику – з допомогою програмно-інформаційних комплексів ЄАІС чи з допомогою інших програмних засобів;

- шляхом перевірки реакції АСМО на цей програмний код при введенні декларації із заданими значеннями граф.

Результатом тестування може бути рішення про необхідність доопрацювання профілю, або про можливість унесення його на розгляд Експертної комісії. Після тестування приймається рішення про можливість його внесення на розгляд Експертної комісії, а саме:

- ПР разом із обґрунтованою інформацією про нього вноситься на розгляд Експертної комісії;

- Експертна комісія своїм рішенням затверджує ПР або повертає його на доопрацювання.

Заключним етапом впровадження профілів митного ризику є доведення його до митниць. Зазначимо, імплементація електронних ПР до модуля АСАУР

здійснюється відповідним підрозділом центрального відомчого апарату, а саме доводяться до митниць у вигляді поновлень АСМО. Після імплементації ПР відповідний структурний підрозділ центрального апарату повідомляє митниці про необхідність поновлення АСМО. Електронні регіональні ПР доводяться до митниць також у вигляді паспорта ПР, листом разом з рекомендаціями щодо наповнення регіонального ПР, зокрема, щодо заповнення окремих полів модуля АСМО «Регіональні профілі ризику». Документальні ПР доводяться до митниць листом.

### **Список використаних джерел**

1. Про затвердження Порядку розроблення профілів ризику: наказ ДМСУ від 22.12.2010 № 1514. Дата оновлення 11.01.2012. URL: <http://consultant.parus.ua/?doc=07TQ6BD872> (дата звернення: 15.09.2018).
2. Про затвердження Порядку здійснення аналізу та оцінки ризиків, розроблення і реалізації заходів з управління ризиками для визначення форм та обсягів митного контролю: наказ Міністерства фінансів України від 31.07.2015 № 684. Дата оновлення: 15.09.2015. URL: <http://sfs.gov.ua/zakonodavstvo/mitne-zakonodavstvo/nakazi/63959.html> (дата звернення: 01.05.2019).

**ХОМА В.О.**

*кандидат юридичних наук, доцент,*

*Науково-дослідний центр митної справи*

*Науково-дослідного інституту фіскальної політики*

*Університету державної фіскальної служби України*

## **БЕЗМИТНА ТОРГІВЛЯ: ПРОБЛЕМИ УДОСКОНАЛЕННЯ ПОНЯТІЙНОГО АПАРАТУ**

Визначаючи засади державної митної справи, Митний Кодекс (далі - МК України, Кодекс) та інші закони України оперують цілою низкою дефініцій, формулюють та пояснюють зміст ряду категорій, зокрема, митної території та митного кордону України, процедури митного контролю та митного оформлення товарів, що переміщуються через митний кордон України, митні режими, умови та порядок справляння митних платежів, митні пільги тощо. З огляду на вагомість сфери правового регулювання, важливості правильного розуміння, використання та застосування відповідних правових положень їх якість має бути на найвищому рівні. Це повною мірою стосується якості норм, що регулюють сферу, пов'язану з реалізацією товарів через магазини безмитної

торгівлі у режимі безмитної торгівлі. Тому, досліджуючи правове регулювання у сфері безмитної торгівлі, будемо звертати увагу на якість нормативних положень, так як і ця сфера правового регулювання потребує аналізу та вдосконалення відповідно до стану розвитку суспільних відносин.

Отож, розглядаючи МК України як основне базове комплексне джерело правового регулювання усіх питань державної митної справи необхідно зауважити, що у відповідності до структури цього кодифікованого акта основні положення щодо реалізації митного режиму безмитної торгівлі та здійснення митної справи у сфері діяльності магазинів безмитної торгівлі в Україні розміщені у главі 22 «Безмитна торгівля» та у главі 60 «Відкриття та експлуатація магазину безмитної торгівлі» [1]. Поряд з тим, ряд окремих положень знаходяться у інших структурних частинах МК України. Усього термін «безмитна торгівля» застосовується у Кодексі 103 рази, із них: - 65 разів у главі 22 «Безмитна торгівля» (ст.ст. 140-146). Тому, досліджуючи структурні елементи МК України через призму оцінки якості правових норм, що регулюють митний режим безмитної торгівлі, зосередимось юридичному аналізі положень саме глави 22 «Безмитна торгівля», як основній, у цій сфері регулювання, частині Кодексу. Визначальною у цій главі є стаття 140 «Митний режим безмитної торгівлі», оскільки у ній сформульовано дефініцію, поняття «безмитної торгівлі». Для визначення повного змісту поняття «безмитної торгівлі» необхідно виокремити та піддати аналізу його найвагоміші складові, змістовні елементи, що й визначають його ознаки. Отже, за визначенням МК України «безмитна торгівля»:

- 1) це митний режим;
- 2) товари, відповідно до цього режиму не призначені для вільного обігу на митній території України;
- 3) товари у цьому режимі весь час перебувають під митним контролем:
  - ці товари знаходяться під митним контролем;
  - ці товари реалізуються для вивезення за межі митної території України під митним контролем;
- 4) ці товари знаходяться та реалізуються лише у пунктах пропуску (пунктах контролю) через державний кордон України, відкритих для міжнародного сполучення;
- 5) ці товари знаходяться та реалізуються на повітряних, водних або залізничних транспортних засобах комерційного призначення, що виконують міжнародні рейси;
- 6) щодо цих товарів діє умовне звільнення від оподаткування митними платежами, установленими на імпорт та експорт таких товарів;
- 7) щодо цих товарів не застосовуються заходи нетарифного регулювання

зовнішньоекономічної діяльності;

8) щодо цих товарів не проводяться заходи офіційного контролю.

Отож, виділивши вісім ознак «безмитної торгівлі», проаналізуємо зміст цього поняття та зміст окремих ознак. Як зазначено, безмитна торгівля – це один із митних режимів, який встановлює митну процедуру щодо цих товарів, їх правовий статус тощо. Вбачаємо, що дане визначення сформульовано дещо не коректно, тому що при формулюванні положень нормативно-правового акта засобами української мови необхідно дотримуватись загальноприйнятих правил побудови речення. Українська літературна традиція передбачає опис ознак основної категорії, про яку розповідається у реченні [2, с. 146]. Вважаємо, що «безмитна торгівля» – це різновид діяльності, як діяльність – це, у першу чергу, різновид торгівлі, що має ознаки безмитної, тобто здійснюється без справляння мита. У даному випадку така послідовність вираження думки та побудова речення дещо порушена, так як записано, що «безмитна торгівля» – це є режим, однак безмитна торгівля – це є торгівля товарами, що умовно звільненні від сплати мита. Тобто, виходячи з формулювань Кодексу, словосполучення «безмитна торгівля» можна розглядати лише як власну назву одного із митних режимів, на формулювання якого вплинув професійний сленг митників (який, до речі, проявляється і в низці інших формулювань митного законодавства). Тому вважаємо, що у назві глави, та тексті ст. 140 більш доцільно застосувати спеціальну назву у формі словосполучення «режим безмитної торгівлі», яка краще відображає зміст цього поняття. Саме таку назву має ст.140 МК України. Логічно, що таку назву варто застосувати і до глави 22-ї Кодексу.

Можливо найбільш визначальною ознакою «безмитної торгівлі» є те, що товари, перебуваючи у цьому режимі, знаходяться під митним контролем та реалізуються під митним контролем. Що ж це означає, що товари поміщені у режим безмитної торгівлі перебувають під митним контролем?

У п. 24 ст. 4 МК України «митний контроль» визначено як сукупність заходів, що здійснюються з метою забезпечення додержання норм цього Кодексу, законів та інших нормативно-правових актів з питань державної митної справи, міжнародних договорів України, укладених у встановленому законом порядку [1]. Вбачається, що цю дефініцію, як і ряд інших сформульовано доволі спрощено, без виділення хоча б основних характерних ознак цього виду контролю. Єдиною згаданою ознакою митного контролю є лише те, що він є «сукупністю заходів». Наступне пояснення про те, що вони «здійснюються з метою забезпечення додержання норм цього Кодексу, законів та інших нормативно-правових актів з питань державної митної справи, міжнародних договорів України, укладених у встановленому законом порядку» не може розцінюватись як індивідуальна характерна ознака митного контролю,

так як така ознака може бути застосована до будь-якої іншої сукупності заходів, що здійснюються у митній сфері, таких як митні процедури, митні формальності тощо (така калька у формулювання цих понять на жаль присутня у Кодексі). Також, вважаємо, що вираз «забезпечення додержання норм цього Кодексу» взагалі межує з помилковістю, так як до норм МК України належать ті, які не стосуються порядку здійснення митного контролю, а встановлюють адміністративну відповідальність та порядок провадження у справах про митні правопорушення, визначають управлінську систему митної сфери та статус митних органів тощо. Інші нормативно-правові акти з питань державної митної справи та міжнародні договори України також не завжди безпосередньо пов'язані з митним контролем. Тобто, вираз «здійснюються з метою забезпечення додержання норм цього Кодексу...» і т.д. не тільки не є індивідуальною ознакою митного контролю, але й спотворює визначення його справжнього змісту, так як митний контроль, як комплекс заходів не забезпечує визначення відповідальності, статусу органів тощо.

Отож, наше дослідження виявило ряд недоліків формулювання положень МК України, що вказують на необхідність підвищення якості правотворчого процесу, залучення до нього юристів, науковців, теоретиків і практиків. Ці проблеми вимагають подальшого наукового осмислення та вирішення.

#### **Список використаних джерел**

1. Митний кодекс України: зі змінами від 08.11.2018 / Верховна Рада України. Офіц. вид. Київ: Парлам. вид-во, 2012. 552 с. (Бібліотека офіційних видань). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17> (дата звернення: 05.04.2019).
2. Мацюк З., Станкевич Н. Українська мова професійного спілкування: навч. посібн. для студ. вищих навч. закладів. Львів: Видавництво Каравела, 2005.

**КАПІТАНЕЦЬ С.В.**

*кандидат педагогічних наук, доцент,*

*Науково-дослідний центр митної справи*

*Науково-дослідного інституту фіскальної політики*

*Університету державної фіскальної служби України*

## **СТВОРЕННЯ МБТ В ЗОНАХ (ЗАЛАХ) ПРИЛЬОТУ У ПУНКТАХ ПРОПУСКУ ЧЕРЕЗ ДЕРЖАВНИЙ КОРДОН**

Пожвавлення зовнішньоекономічних відносин України з іншими державами, зростання ділової активності у галузі інвестиційної діяльності та

збільшення туристичного пасажиропотоку вимагає постійного підвищення рівня обслуговування громадян, зокрема у міжнародних портах авіаційного сполучення. Одним із видів обслуговування у міжнародних пунктах пропуску, який користується високим попитом громадян, – сервісне обслуговування через мережу магазинів безмитної торгівлі.

Економічна доцільність митного режиму «безмитна торгівля» першочергово полягає в одержанні валютного прибутку через діяльність магазинів безмитної торгівлі (далі – МБТ). Певне зниження собівартості товару за рахунок фактичної відсутності митних витрат збільшує товарообіг магазину безмитної торгівлі, створює сприятливі умови для розвитку інфраструктури аеропортів [1]. Товари, що реалізуються у МБТ, покупців завжди приваблюють своїми цінами та якістю. Станом на 2018 рік, за офіційними даними ДФС, в Україні функціонує п'ятдесят один магазин безмитної торгівлі, що розташовані у пунктах пропуску через митний кордон для автомобільного, повітряного та морського сполучення [2].

Не можна не зважати на той факт, що магазини безмитної торгівлі, т.з. duty free, досить стрімко розвиваються шляхом розширення асортименту продукції та підвищення якості обслуговування. До того ж, відбуваються зміни й у митному законодавстві держав та союзів щодо цих торговельних підприємств. Зокрема це стосується відкриття та функціонування МБТ «на в'їзд» на митну територію тієї чи іншої держави. Доволі розповсюдженою у світі є практика функціонування МБТ зонах (залах) прильоту міжнародних аеропортів, а також магазинів, призначених для обслуговування представництв, установ та організацій (членів їх персоналу), що користуються дипломатичними привілеями та імунітетами, включаючи пільги зі сплати митних платежів. Наразі, магазини duty free в зонах прильоту функціонують більш ніж у шістдесяти країнах, в тому числі – США, Канаді, Австралії, ОАЕ, Південної Кореї, Іраку, ПАР, Азербайджані, Туреччині, а також у таких європейських країнах як: Ісландія, Норвегія, Сербія, Гібралтар. Про стійку тенденцію до поширення відкриття вищезначених підприємств торгівлі свідчать деякі зміни, внесені у законодавство Швейцарії. У цій країні були створені правові передумови для відкриття МБТ у зонах прильоту міжнародних аеропортів та надано можливість пасажиром, що прилітають у Швейцарію (міжнародні аеропорти Цюриха, Женеви, Базеля, Лугано та Берна), купувати товари в МБТ.

У розрізі досліджуваної проблеми не зайвим буде приклад сусідньої держави – Республіки Білорусь. Так, завдяки вступу в силу з 1 січня 2018 року Митного кодексу Євразійського економічного союзу (далі – ЄАЕС), з 20 червня 2018 з'явилася унікальна можливість відвідати перший магазин безмитної

торгівлі на в'їзді у Білорусь. Новий магазин СТОВ «БЕЛАМАРКЕТ дьюті фрі» був відкритий в пункті пропуску «Берестовиця» у рамках експерименту з реалізації безмитних товарів особам, які в'їжджають на територію ЄАЕС через автомобільні пункти пропуску. У магазині представлено понад 1000 найменувань безмитних товарів світових і вітчизняних виробників. Серед них алкогольна і тютюнова продукція, сувеніри, парфумерія, косметика, шоколад. До оплати приймаються як основні світові валюти, так і білоруські рублі. Покупку можна оплатити готівкою і банківською картою. Слід звернути увагу й на певну особливість нового виду магазинів безмитної торгівлі: алкогольні напої та пиво, тютюн і тютюнові вироби реалізуються в межах кількісних норм, встановлених для ввезення на територію Республіки Білорусь для особистого користування без сплати митних мит, податків, а саме: алкогольні напої та пиво – 3 літри на одну фізичну особу, яка досягла 18-річного віку; тютюн і тютюнові вироби – 200 сигарет, або 50 сигар (сигарил), або 250 г тютюну, або зазначені вироби в асортименті загальною вагою не більше 250 г з розрахунку на одну фізичну особу, яка досягла 18-річного віку [3].

Якщо ж розглядати питання розміщення МБТ на в'їзді до нашої держави, то станом на сьогодні згідно з чинним законодавством магазини duty free можуть бути розташовані тільки в зонах виїзду з України. Так, у п. 2 ст. 420 Митного кодексу України визначено, що реалізація товарів у магазинах безмитної торгівлі здійснюється громадянам, які виїжджають за межі митної території України, а також пасажиром міжнародних рейсів, які виконуються повітряними та водними транспортними засобами комерційного призначення, що експлуатуються резидентами. Також у згаданому пункті зазначається, що реалізація в магазинах безмитної торгівлі товарів, поміщених у режим безмитної торгівлі, підприємствам забороняється [4].

Нагадаємо, що у 2015 році було підготовлено проект Закону України (№ 3032) «Про внесення змін до Митного кодексу України щодо врегулювання законодавства при створенні та функціонуванні магазинів безмитної торгівлі». На думку авторів проекту закону, відсутність у громадян можливості користуватися послугами магазинів duty free при в'їзді в Україну змушує їх або купувати товари, виїжджаючи з території України з подальшим їх ввезенням при поверненні, або купувати такі товари в магазинах duty free на території інших держав. Автори законопроекту у пояснювальній записці наголошували, що замовляючи або купуючи товари в магазинах безмитної торгівлі, розташованих на території інших держав, покупці залишають за межами України значні обсяги фінансових готівкових коштів, які могли б бути залучені в економіку України [5]. Згаданим законопроектом передбачалося ввести додаткові вимоги щодо розміщення магазинів безмитної торгівлі та умови

реалізації в них товарів, які відповідно до положень законопроекту повинні здійснюватися таким чином, щоб забезпечити здійснення митного контролю товарів, що ввозяться громадянами для вільного обігу на митній території України. У той же час у Міністерстві фінансів заявляли, що прийняття даного законопроекту неодмінно призведе до виникнення різних схем ухилення від сплати податку у зв'язку з можливим ввезенням в Україну резидентами країни значних обсягів різноманітних іноземних товарів, а також призведе до скорочення митних платежів до державного бюджету. А вже 24 листопада 2015 року Верховна Рада України через недостатню для прийняття кількість голосів народних обранців відхилила вказаний законопроект, що дозволив би роботу магазинів безмитної торгівлі duty free не тільки в зонах вільоту, але і в пунктах пропуску через державний кордон у зонах прильоту.

З огляду на викладене та з урахуванням сучасних тенденцій розвитку мережі магазинів duty free, вважаємо за потрібне наголосити на необхідності надання можливості відкриття МБТ на в'їзд в Україну принаймні у зонах прильоту міжнародних пунктів пропуску для авіаційного сполучення. Таким чином, внесення відповідних змін у митне законодавство щодо зазначеного питання не лише сприятиме розвитку аеропортів України, залученню прямих інвестицій у розвиток сервісного обслуговування пасажирів та підвищенню його рівня, а й забезпечить збільшення надходжень до бюджетів усіх рівнів та зростання рівня зайнятості населення.

### **Список використаних джерел**

1. Шульга М.Г. Митний режим як форма реалізації митної політики. *Вісник Національного університету «Юридична академія України ім. Ярослава Мудрого*. 2012. № 4 (11). С. 204-216.
2. Сайт Державної фіскальної служби України. URL: <http://sfs.gov.ua/> (дата звернення: 24.04.2019).
3. В пункті пропуску «Берестовица» на в'їзді в Республіку Беларусь открылся DutyFree. URL: <http://belamarket.by/news/news-57> (дата звернення: 15.04.2019).
4. Митний кодекс України (від 13 березня 2012 року № 4495-VI). URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4495-17> (дата звернення: 21.04.2019).
5. Пояснювальна записка до проекту Закону України від 03.09.2015 № 3033 «Про внесення змін до Митного кодексу України щодо врегулювання законодавства при створенні та функціонуванні магазинів безмитної торгівлі». URL: <https://ips.ligazakon.net/document/view/GH2C900A> (дата звернення: 21.04.2019).

## **ТЕНДЕНЦІЇ ВДОСКОНАЛЕННЯ ПОРЯДКУ ЗДІЙСНЕННЯ АНАЛІЗУ ТА ОЦІНКИ РИЗИКІВ В МИТНІЙ СИСТЕМІ УКРАЇНИ**

Євроінтеграційні процеси в Україні обумовлюють необхідність перебудови вітчизняної митної справи у напрямку спрощення та гармонізації митних процедур. Однією із передумов такої трансформації є оптимізація митного контролю на основі застосування системи управління ризиками (далі – СУР), що сприятиме активізації зовнішньої торгівлі та вплине на покращення бізнес-клімату в Україні.

Основні підходи до застосування інструментів СУР в митній системі України закріплені в Порядку здійснення аналізу та оцінки ризиків, розроблення і реалізації заходів з управління ризиками в митній системі України, який затверджений наказом Міністерства фінансів України від 31.07.2015 № 684 [1].

Порядок встановлює єдиний підхід до здійснення органами Державної фіскальної служби України (далі – ДФС) аналізу та оцінки ризиків, розроблення і реалізації заходів з управління ризиками для визначення форм та обсягів митного контролю. Призначення Порядку – забезпечення вибірковості митного контролю шляхом застосування СУР, поліпшення ефективності роботиДФС під час митного контролю та митного оформлення за рахунок застосування методів управління ризиками, у тому числі аналізу ризиків із використанням інформаційних технологій.

Варто відмітити, що структурно Порядок складається з наступних розділів: «Загальні положення», «Профілі ризику», «Орієнтування», «Індикатори ризику», «Методичні рекомендації щодо роботи посадових осіб митниць з аналізу, виявлення та оцінки ризиків», «Випадковий відбір», «Реалізація заходів з управління ризиками під час митного контролю та оформлення», «Застосування СУР у пунктах пропуску через митний кордон України та у митницях призначення», «Організація контролю застосування СУР».

Процес аналізу здійснюється у два основні етапи:

- 1) оцінка ризику за кожним профілем ризику;
- 2) визначення переліку форм контролю в цілому за митною декларацією (далі – МД).

Після перевірки усіх профілів ризику, визначення форм контролю за кожним профілем, здійснюється завершальний етап – формування загального переліку форм контролю за митними деклараціями з відповідними коментарями для вказівки інспектору, на що направлена дана форма контролю. Важливо зазначити, що ефективність застосування системи управління ризиками під час митного контролю та оформлення безпосередньо залежить від її наповнення профілями ризику.

Проте, реалії здійснення митного контролю за зовнішньоекономічною діяльністю вимагають корегування існуючого стану речей, що обумовлює або втрату актуальності окремих нормативно-правових документів, або ж потребу у їх подальшому корегуванні та вдосконаленні. Тому, з урахуванням викладеного вище, проектом наказу Міністерства фінансів України «Про затвердження Змін до Порядку здійснення аналізу та оцінки ризиків, розроблення і реалізації заходів з управління ризиками для визначення форм та обсягів митного контролю» (далі – проект наказу) пропонується регламентувати застосування в автоматизованій системі управління ризиками (далі – АСУР) суб'єктоорієнтованих критеріїв, які пропонують розділити по таким категоріям – рис. 1:



**Рисунок 1 – Розподіл суб'єктів господарювання по категоріям**

Зазначені вище категорії суб'єктів потребують різних заходів реагування.

До суб'єктів, які добровільно дотримуються вимог законодавства, необхідно застосовувати спрощені процедури та заохочення, а до суб'єктів із негативною історією слід застосовувати додаткові заходи контролю. Ключовим моментом запровадження автоматизованої системи оцінки ризиків по суб'єктам є їх стимулювання до дотримання вимог законодавства з ціллю застосування заходів контролю для категорії з низьким ступенем ризику. У той же час це дасть змогу митниці зосередити свої ресурси на категорії, яка становить високий ступень ризику. Тому, головною метою упровадження системи автоматизованого розподілу суб'єктів господарювання є автоматизоване формування групи добропорядних суб'єктів господарювання для спрощення та

прискорення митних процедур для них. Зазначений підхід буде мати позитивний вплив як на суб'єктів господарювання, так і на митниці за рахунок скорочення фінансових і трудових затрат.

Крім того, проектом наказу вносяться ще такі пропозиції:

– нормативно врегулювати питання застосування трьох рівнів ризику залежно від ступеня (вагомості) ризику, а також обсягу заходів реагування на такий ризик. Зазначений підхід передбачений Компендіумом з управління ризиками Всесвітньої митної організації та широко використовується у розвинутих країнах світу. Вже на сьогодні такий підхід впроваджений у автоматизованій системі митного оформлення «Інспектор»;

– спростити процедури затвердження профілів ризику. Так, відповідно до рекомендацій, наданих європейськими експертами в Білій книзі доброчесності у Державній фіскальній службі України під час реалізації проекту Twinning «Підтримка Державної фіскальної служби України у розвитку елементів інтегрованого управління кордонами у митній сфері», необхідно спростити процедуру розгляду та затвердження профілів ризику, у зв'язку з тим, що така процедура є складною і довготривалою;

– нормативно врегулювати питання відповідальності посадових осіб митниць (митних постів) ДФС при застосуванні системи управління ризиками. Зазначене нововведення стимулюватиме посадових осіб органів доходів і зборів, що провадять митний контроль, до якісного та сумлінного виконання своїх посадових обов'язків під час виконання митних формальностей, визначених за результатами застосування системи управління ризиками.

Отже, вдосконалення нормативно-правової бази щодо здійснення аналізу та оцінки ризиків шляхом упровадження системи автоматизованого розподілу суб'єктів господарювання залежно від характеристик таких суб'єктів та історії їх діяльності для використання під час проведення автоматизованого аналізу та оцінки ризиків призведе до додаткових надходжень до Держбюджету за рахунок скорочення загального часу митного оформлення однієї декларації і відповідно збільшення кількості декларацій, які оформлюються, та скорочення витрат та часу на здійснення митного оформлення суб'єктами господарювання.

### **Список використаних джерел**

1. Про затвердження Порядку здійснення аналізу та оцінки ризиків, розроблення і реалізації заходів з управління ризиками для визначення форм та обсягів митного контролю: наказ МФУ 31.07.2015 № 684. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/z1021-15> (дата звернення: 21.04.2019).
2. Стратегія розвитку системи управління ризиками у сфері митного контролю на період до 2022 року: розпорядження КМУ 27.12.2017

№ 978-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/978-2017-p> (дата звернення: 21.04.2019).

3. Аналіз регуляторного впливу до проекту наказу Міністерства фінансів України «Про затвердження Змін до Порядку здійснення аналізу та оцінки ризиків, розроблення і реалізації заходів з управління ризиками для визначення форм та обсягів митного контролю». URL: [https://www.minfin.gov.ua/uploads/redactor/files/5\\_APB%20ред.doc](https://www.minfin.gov.ua/uploads/redactor/files/5_APB%20ред.doc) (дата звернення: 25.04.2019).

## **СЕКЦІЯ 4. БОРОТЬБА З КОНТРАБАНДОЮ ТА ПОРУШЕННЯМИ МИТНИХ ПРАВИЛ ЯК ПРІОРИТЕТ ЕКОНОМІЧНОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ**

**ПРОКОПЕНКО В.В.**

*доктор юридичних наук, доцент,  
Національний університет «Одеська юридична академія»*

### **РЕАЛІЗАЦІЯ ПРАВА МИТНИХ ОРГАНІВ ЩОДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РЕЖИМУ ЗОНИ МИТНОГО КОНТРОЛЮ**

Одним із повноважень органів доходів і зборів (митних органів) України, відповідно до ч. 2 ст. 333 Митного кодексу України (далі – МК України), є «...право у примусовому порядку зупиняти і повертати в зони митного контролю транспортні засоби та громадян, які без дозволу органів доходів і зборів увійшли із зони митного контролю на митну територію України, а також морські та річкові судна, які без дозволу органів доходів і зборів вийшли із зони митного контролю за межі митної території України і не перебувають у територіальних водах інших держав» [1].

Як бачимо, право зупиняти і повертати в зони митного контролю стосується:

- при в'їзді в Україну – транспортних засобів (у розумінні п. п. 58-60 ч. 1 ст. 4 МК України стосується як транспортних засобів комерційного призначення, так і транспортних засобів особистого користування) і громадян;
- при виїзді з України – морських та річкових суден.

Необхідно констатувати, що національним митним законодавством не деталізується порядок реалізації права щодо зупинки та повернення в зону митного контролю транспортних засобів та громадян, які без дозволу митних органів увійшли із зони митного контролю в пунктах пропуску через державний кордон на митну територію України. Тим не менш, в деяких статтях МК України зустрічається згадка щодо реалізації такого права відносно автомобільного транспортного засобу. Так, згідно п. 6 ч. 1 ст. 583 МК України посадова особа органів доходів і зборів має право застосовувати спеціальні засоби для примусової зупинки транспортного засобу, якщо його водій не виконав вимогу посадової особи органів доходів і зборів про зупинку.

Аналогічна ситуація в національному митному законодавстві – і відносно реалізації права зупинки та повернення морських та річкових суден, які без дозволу митних органів вийшли із зони митного контролю за межі митної території України – деталізація відсутня. Виникає два питання: який порядок

реалізації права щодо примусової затримки та повернення морських та річкових суден, які без дозволу митних органів вийшли із зони митного контролю за межі митної території України? Які види транспорту знаходяться у розпорядженні митних органів щодо зупинки та повернення в зони митного контролю морських та річкових суден?

Практично мова йде про реалізацію покладених на митні органи функцій не тільки на митній території України, але й поза межами митної території України. Слід звернути увагу на ст. 33 Конвенції ООН з морського права 1982 року, якою наголошено, що у зоні, прилеглій до його територіального моря (прилеглої зоні), прибережна держава може здійснювати контроль, необхідний для запобігання правопорушень митних, фіскальних, імміграційних або санітарних законів та правил у межах його територій або територіального моря [2].

Необхідно констатувати, що тільки ст. 33 Конвенції ООН з морського права, яку Україна ратифікувала 03 червня 1999 р. та ч. 2 ст. 333 МК України врегульована реалізація оперативного заходу щодо зупинки та повернення в зону митного контролю морських та річкових суден. Можемо тільки припустити, що проведення митними органами такого оперативного заходу деталізовано підзаконним нормативним актом, який містить інформацію з обмеженим доступом (вважаємо, що відповідно до ст. 6 Закону України «Про доступ до публічної інформації» така інформація є службовою [3]), і тому його зміст не відомий широкому колу зацікавлених осіб.

Щодо другого питання – в чинному МК України не міститься інформації відносно забезпечення митних органів якимись транспортними засобами, на відміну від МК України 2002 р., аналіз ст. 8 якого дозволяє стверджувати, що у розпорядженні митних органів могли перебувати морські, річкові, повітряні судна та автотранспортні засоби [4].

Слід зазначити, що на балансі Державної фіскальної служби України (далі – ДФС) відсутні морські, річкові, повітряні судна, однак на балансі територіальних органів ДФС обліковуються морські та річкові судна, а саме на балансі Одеської митниці ДФС – 7 катерів (човнів), Миколаївської митниці ДФС – 1, Вінницької митниці ДФС – 1 та митниці ДФС у Херсонській області, Автономній Республіці Крим та м. Севастополі – 1 [5]. Однак рік виробництва цих катерів/човнів датується минулим сторіччям (окрім двох катерів) і, звісно, технічні характеристики цих водних транспортних засобів не відповідають вимогам сучасності. Навряд чи можливо використовувати таку застарілу техніку щодо зупинки та повернення в зону митного контролю сучасних морських та річкових суден.

Таким чином, самостійно митні органи не можуть реалізувати право на затримку та повернення в зону митного контролю морських та річкових суден, а тільки у взаємодії із Державною прикордонною службою України, на балансі Морської охорони якої знаходяться водні транспортні засоби, які відповідають «останньому слову техніки». Так, згідно з п. 2.1 Інструкції про порядок взаємодії підрозділів митної варті Державної митної служби України та підрозділів Державної прикордонної служби України [6] вказані підрозділи мають право проводити позапланові спільні заходи щодо протидії порушенням чинного законодавства України з митних та прикордонних питань відповідно до обставин, що раптово виникають і проведення яких спрямовано на затримання порушників чинного законодавства України.

Крім того, відповідно до ч. 2 ст. 21 Закону України «Про Державну прикордонну службу України» «зброя кораблів та катерів Морської охорони Державної прикордонної служби України може застосовуватися після попереджувальної стрільби з метою ... затримання суден, які порушили законодавство України про державний кордон або митне, фіскальне (податкове), імміграційне (міграційне), санітарне законодавство України, під час переслідування по гарячих слідах, що розпочалося у ... прилеглій зоні України» [7], тобто Морська охорона може самостійно застосувати такий оперативний захід, причому з використанням зброї.

Підсумовуючи зазначимо, що передбачене ч. 2 ст. 333 МК України право у примусовому порядку зупиняти і повертати в зони митного контролю морські та річкові судна митні органи не можуть реалізувати у зв'язку з відсутністю на своєму балансі сучасних водних транспортних засобів. Застосування такого оперативного заходу можливо: а) у взаємодії із Державною прикордонною службою України; б) самостійно Державною прикордонною службою України.

### **Список використаних джерел**

1. Митний кодекс України від 13 березня 2012 р. № 4495-VI / Верховна Рада України. *Відомості Верховної Ради України*. 2012. № 44-45, № 46-47, № 48. Ст. 552.
2. Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року // База даних «Законодавство України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/728-14> (дата звернення: 26.03.2019).
3. Про доступ до публічної інформації: Закон України від 30 січня 2011 р. № 2939-VI / Верховна Рада України. *Відомості Верховної Ради України*. 2011. № 32. Ст. 314.
4. Митний кодекс України від 11 липня 2002 р. № 92-IV / Верховна Рада України. *Відомості Верховної Ради України*. 2002. № 38-39. Ст. 288

(втратив чинність).

5. Відповідь ДФС України на запит на отримання публічної інформації від 01.04.2019 р. № 99-99-03-03-03-14.
6. Про затвердження Інструкції про порядок взаємодії підрозділів митної варті Державної митної служби України та підрозділів Державної прикордонної служби України: наказ Державної митної служби України, Адміністрації Державної прикордонної служби України від 08.09.2003 р. № 597/65 // База даних «Законодавство України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0803-03> (дата звернення: 26.03.2019).
7. Про Державну прикордонну службу України: Закон України від 03 квітня 2003 р. № 2641-VIII / Верховна Рада України. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 27. Ст. 208.

**БОНДАРЕНКО В.А.**

*Департамент фінансування, бухгалтерського обліку  
та звітності Державної фіскальної служби України*

## **ПОСИЛЕННЯ КОНТРОЛЮ ЗА ВІДПОВІДАЛЬНИМ ЗБЕРІГАННЯМ МАЙНА, ВИЛУЧЕНОГО МИТНИЦЯМИ ЗА ПОРУШЕННЯ МИТНОГО ЗАКОНОДАВСТВА**

Статтею 238 МКУ [1] визначені випадки зберігання товарів, транспортних засобів комерційного призначення на складах органів доходів і зборів (далі – склади митниць). Серед іншого визначено, що на складах митниць можуть зберігатися товари, транспортні засоби комерційного призначення, вилучені відповідно до статті 511 цього Кодексу, тобто товари – безпосередні предмети порушення митних правил.

Відповідно до частини першої статті 458 МКУ [1], порушення митних правил є адміністративним правопорушенням, яке представляє собою протиправні, винні (умисні або з необережності) дії чи бездіяльність, що посягають на встановлений цим Кодексом та іншими актами законодавства України порядок переміщення товарів, транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України, пред'явлення їх органам доходів і зборів для проведення митного контролю та митного оформлення, а також здійснення операцій з товарами, що перебувають під митним контролем або контроль за якими покладено на органи доходів і зборів цим Кодексом чи іншими законами України, і за які цим Кодексом передбачена адміністративна відповідальність.

Упродовж 12 місяців 2018 року митницями ДФС виявлено 48,9 тис. порушень митних правил із вартістю предметів правопорушень на суму 3,4 млрд грн. Порівняно з відповідним періодом 2017 року кількість складених протоколів про порушення митних правил збільшилась на 51%, а вартість предметів правопорушення в 2 рази. Найпоширенішими є випадки незаконного переміщення через митний кордон промислових товарів [2]. Відповідно до статті 508 МКУ [1], до процесуальних дій, які проводяться у справі про порушення митних правил з метою отримання доказів, необхідних для її правильного вирішення, серед іншого, належить тимчасове вилучення товарів, транспортних засобів, та документів на них.

Митне законодавство України встановлює 7 складів правопорушень, що передбачають конфіскацію товарів та/або транспортних засобів, які в 5 випадках є додатковим покаранням, в 1 випадку – основним, в 1 випадку – альтернативним.

Положеннями статті 239 МКУ [1] передбачено, що під складами митниць розуміються складські приміщення, резервуари, криті та відкриті майданчики, холодильні чи морозильні камери, які належать митницям або використовуються ними і спеціально обладнані для зберігання товарів, транспортних засобів комерційного призначення. Товари, які через свої властивості не можуть зберігатися на складі митниці, за рішенням керівника митниці або особи, яка виконує його обов'язки, можуть передаватися митницями на зберігання підприємствам, на складах яких створено необхідні умови для належного зберігання таких товарів. Для цілей цього Кодексу таке зберігання вважається зберіганням на складі митниці.

Митниці несуть передбачену законом відповідальність за втрату або пошкодження товарів, транспортних засобів комерційного призначення, що зберігаються ними. У зазначеному вище випадку таку відповідальність несе адміністрація підприємств, на складах яких розміщуються товари, передані митницями цим підприємствам на зберігання.

Розділом II Порядку роботи складу митниці ДФС, затвердженого наказом Мінфіну від 30.05.2012 № 627 [3], визначені вимоги до складу митниці. На противагу достатньо розгорнутим вимогам до власного складу митниці, вимоги до складу підприємства, на якому митниці можуть розміщувати товари за договором відповідального зберігання, жодним чином не деталізовані, а натомість лише констатовано, що такі вимоги визначаються адміністрацією підприємства, якому належить відповідний склад.

Проблематика відносин між митницями ДФС та підприємствами, з якими було укладено договори відповідального зберігання, відображається у рішеннях судів у Єдиному державному реєстрі судових рішень. Так, є багато рішень, які

прийнято на користь митниць щодо неналежного виконання договорів підприємствами-зберігачами. Зокрема, йдеться про недостачу та псування товарів тощо, що призводить до втрат доходів державного бюджету. Отже, досить актуальним питанням є нормативне закріплення вимог до підприємств, з якими укладаються договори відповідального зберігання, що дозволить попередити випадки як псування, так і нестач переданих на відповідальне зберігання товарів.

Пропонуємо врахувати при формулюванні вимог до складу підприємства, на якому будуть розміщені товари за договором зберігання, відповідність:

–Цивільному кодексу України в частині істотних умов договорів, які укладатимуться між митницями ДФС та суб'єктами господарювання;

–Правилам пожежної безпеки в Україні;

–нормативно-правовим актам спеціально уповноважених органів виконавчої влади, які здійснюють державний контроль і нагляд за якістю та безпечністю продукції, в т.ч. об'єктів рослинного та тваринного світу тощо.

Кінцевою результатом відповідної роботи щодо удосконалення законодавства в частині зберігання вилучених митницями товарів на складах підприємств, з якими укладено договори відповідального зберігання, має стати комплексний підхід при виборі таких місць для зберігання товарів, які через свої властивості не можуть зберігатися на власних складах митниць.

### **Список використаних джерел**

1. Митний кодекс України: Кодекс України; Закон, Кодекс від 13.03.2012 № 4495-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17#n3979> (дата звернення: 21.04.2019).
2. Протягом 2018 року митницями виявлено 48,9 тис. порушень митних правил на 3,4 млрд грн: 29.01.2019 - Прес-служба Державної фіскальної служби України. URL: <http://sfs.gov.ua/media-tsentr/novini/365795.html> (дата звернення: 21.03.2019).
3. Порядок роботи складу митниці ДФС, затверджений наказом Мінфіну від 30.05.2012 № 627. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1097-12> (дата звернення: 21.04.2019).

## **КОНТРОЛЬ ЗА ПЕРЕМІЩЕННЯМ МОРСЬКИХ КОНТЕЙНЕРІВ ТА ДОДАТКОВОГО ОБЛАДНАННЯ ДО НИХ: ДОСВІД ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ**

Морські порти відіграють ключову роль у глобальному економічному ланцюжку з великою кількістю товарів, що циркулюють від одного порту до іншого. Зі зростанням обсягів торгівлі здійснення контролю за переміщенням морських контейнерів та додаткового обладнання до них ускладнюється та потребує ретельного дослідження з метою запровадження дієвого механізму контролю. Для кращого розуміння питання проаналізуємо контроль за переміщенням морських контейнерів та додаткового обладнання до них на прикладі Європейського Союзу (далі – ЄС).

Відповідно до Митного Кодексу ЄС, загальне звільнення від ввізного мита надається для піддонів, контейнерів, запасних частин, приладдя та обладнання для контейнерів, а також тари з країн, що не входять до ЄС за умови, що заявник процедури тимчасового ввезення зареєстрований на митній території ЄС або його інтереси представляє фірма зареєстрована на його митній території [5].

З цією метою контейнери визначаються як вироби транспортного обладнання (вантажні підйомники, знімні цистерни та інші подібні конструкції):

- повністю або частково закриті та які утворюють відсік для зберігання товарів;
- постійного характеру і достатньо міцні для багаторазового використання;
- спеціально розроблені для перевезення вантажів одним або декількома видами транспорту без проміжного перевантаження;
- призначені для легкого завантаження і розвантаження;
- сконструйовані для простоти роботи з ними, зокрема, при перевантаженні між різними видами транспорту [5].

Повне звільнення від ввізних мит надається для контейнерів, які позначені маркуванням у відповідному місці, де ніщо не заважає їх ідентифікації та містить такі відомості:

- Ідентифікація власника або оператора, яка може бути зазначена або

повним ім'ям, або встановленою системою ідентифікації, виключаються такі символи, як емблеми або прапори.

– Ідентифікаційні знаки та номери контейнера, надані власником або оператором.

– Вага тари контейнера, включаючи все його постійно закріплене обладнання [5].

Для вантажних контейнерів, що призначені для морського використання, або для будь-якого іншого контейнера, що має префікс Міжнародної стандартної організації (ISO) (тобто 4 великі літери, що закінчуються на U), ідентифікація власника або основного оператора і серійний номер контейнера та контрольна цифра контейнера повинна відповідати стандарту ISO 6346 та його додаткам (рис. 1).



**Рисунок 1 – Код для контейнера**

*Джерело: [6]*

Якщо заява про видачу дозволу подається за спрощеною декларацією, контейнери контролюються особою, встановленою на митній території ЄС, або особою, встановленою за межами митної території ЄС, яка має представника на митній території ЄС.

Ця особа на вимогу митних органів повинна надати детальну інформацію про переміщення кожної контейнерної одиниці, включаючи дати та місця їх в'їзду та вивантаження.

Повне звільнення від ввізного мита надається також для аксесуарів та обладнання для контейнерів, за умови, що вони імпортуються або з контейнером, який повторно буде експортований окремо чи з іншим контейнером, або імпортуються окремо для повторного експорту з контейнером.

Аксесуари та обладнання (спеціально призначені для використання в контейнерах, навіть якщо вони є знімними) можуть включати:

– обладнання для контролю, зміни або підтримки температури всередині контейнера;

– дрібні прилади, такі як датчики температури або удару, призначені для вказівки або запису змін в умовах навколишнього середовища;

– внутрішні перегородки, піддони, полиці, опори, гачки, листи, сумки та подібні пристрої, що використовуються для складання товарів.

Аксесуари та обладнання не потрібно декларувати окремо, якщо вони не ввозяться окремо від контейнера [7].

Отже, за результатами вивчення досвіду ЄС, можемо відмітити, що контроль за переміщенням тари, зокрема й морських контейнерів, та додаткового обладнання до них здійснюються відповідно до міжнародних конвенцій, норми яких максимально імплементовані до їх митного законодавства.

### Список використаних джерел

1. Union Customs Code. URL: [https://ec.europa.eu/taxation\\_customs/business/union-customs-code\\_en](https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/union-customs-code_en) (дата звернення: 21.04.2019).
2. ISO6346 International Shipping Container Standard. URL: <https://www.containercontainer.com/ISO6346> (дата звернення: 24.04.2019).
3. Annex C: Temporary admission, end-use relief / HM Revenue & Customs HM Revenue. URL: <https://www.gov.uk/government/publications/notice-3001-special-procedures-for-the-union-customs-code/annex-c#means-of-transport-mot-pallets-and-containers-including-their-accessories-and-equipment> (дата звернення: 25.04.2019).

**КРАСІНА А.О.**

*студентка*

*Науковий керівник: доктор економічних наук,  
професор кафедри фінансів Київського національного  
торговельно-економічного університету*

**ВОЛОСОВИЧ С.В.**

## БОРОТЬБА З КОНТРАБАНДОЮ ТА ПОРУШЕННЯМИ МИТНИХ ПРАВИЛ ЯК ПРІОРИТЕТ ЕКОНОМІЧНОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ

Актуальність даної теми полягає в тому, що сьогодні контрабанда та порушення митних правил в Україні залишається одним з основних факторів, які руйнують зовнішню політику, що негативно впливає на розвиток національної економіки та її стратегічних напрямів. Контрабанда є одним із

найнебезпечніших злочинних явищ у сфері суспільного життя. Ця проблема, яка не обходить жодну з країн світу, і завдяки процесам світової інтеграції, стала проблемою без кордонів.

Згідно ст. 201 Кримінального кодексу України, контрабанда – це переміщення товарів через митний кордон України поза митним контролем або з приховуванням від митного контролю, вчинене у великих розмірах, а також незаконне переміщення історичних та культурних цінностей, отруйних, сильнодіючих, радіоактивних або вибухових речовин, зброї та боєприпасів (крім гладкоствольної мисливської зброї та бойових припасів до неї), а так само контрабанда стратегічно важливих сировинних товарів, щодо яких законодавством встановлено відповідні правила вивезення за межі України [1, с. 69].

Безпосереднім об'єктом контрабанди є встановлений порядок переміщення матеріальних цінностей, а також окремих предметів і речовин, вилучених з вільного обороту, через митний кордон України [2, с. 340].

Основні фактори, що зумовлюють поширення контрабанди, такі [3, с. 210]:

- недостатнє співробітництво правоохоронних й контролюючих органів України з відповідними органами сусідніх з Україною держав щодо обміну інформацією про боротьбу з переміщенням товарів поза митним контролем чи з приховуванням від митного контролю;

- сприяння посадових осіб органів державної влади юридичним або фізичним особам у переміщенні через митний кордон України поза митним контролем або з приховуванням від митного контролю товарів, транспортних засобів, історичних та культурних цінностей;

- недосконалість нормативно-правового регулювання імпорту товарів й відсутність діючого контролю за реалізацією імпортованих товарів на внутрішньому ринку;

- недосконале, суперечливе регулювання діяльності щодо боротьби з контрабандою й порушенням митних правил;

- наявність чималої різниці між цінами на окремі групи товарів на світовому та внутрішньому ринках;

- безробіття серед мешканців прикордонних районів.

Система протидії контрабанді включає діяльність цілого ряду державних органів, серед яких Державна митна служба України, Служба безпеки України, Державна прикордонна служба України тощо [4, с. 220].

Ефективна протидія контрабанді можлива при умові вжиття заходів [5, с. 410]:

- покращення технічного оснащення пунктів пропуску через кордон

України засобами об'єктивного контролю (великотоннажними терезами, сканерами, рентгенівськими установками, системами зчитування номерів й відеоспостереження);

- запровадити міжвідомчу базу даних правоохоронних органів про осіб, причетних до створення та діяльності фіктивних підприємств;

- на підставі інформації правоохоронних органів та органів, що здійснюють контроль за провадженням господарської діяльності, запровадити міжвідомчий моніторинг діяльності суб'єктів господарювання, які здійснюють експортно-імпортні операції;

- запровадження комплексного контролю за реалізацією товарів на внутрішньому ринку держави шляхом створення ефективної системи супроводження руху товарів від кордону до споживача;

- забезпечення ефективної взаємодії органів державної влади з метою запобігання незаконному переміщенню товарів та транспортних засобів через митний кордон України, ухиленню від сплати митних платежів;

- посилення взаємодії з правоохоронними та контролюючими органами сусідніх з Україною держав щодо обміну інформацією про боротьбу з переміщенням товарів поза митним контролем або з приховуванням від митного контролю;

- посилення адміністративної відповідальності шляхом встановлення адекватних штрафних санкцій за порушення митних правил;

- організацію широкого висвітлення в ЗМІ дій органів державної влади, пов'язаних з боротьбою з контрабандою та порушенням митних правил.

Таким чином, контрабанда є одним з тих чинників, що впливають на економічну і національну безпеку держави. Тому дослідження даної теми на сьогодні є доволі актуальним. Таким чином, нелегальне ввезення на територію нашої держави іноземної продукції знижує попит на продукцію вітчизняного товаровиробника, а контрабандисти виводять у тіньовий обіг чималі суми коштів, призначених для сплати митних платежів. Контрабанда зброї й боєприпасів, ядерних матеріалів й речовин, наркотичних засобів негативно впливає на суспільні відносини у сфері захисту життя та здоров'я громадян, а контрабанда культурних цінностей позбавляє їх права на користування культурно-історичним надбанням країни.

Основними причинами, що впливають на розповсюдження контрабанди, є: економічні передумови, недосконала митна політика, відсутність співробітництва правоохоронних та контролюючих органів України з такими ж органами інших держав тощо. Також вагомою причиною є перевантаженість митниць та недостатня кількість технічних засобів для здійснення огляду, недосконале нормативно-правове регулювання імпорту товарів та недосконале

регулювання діяльності щодо боротьби з контрабандою товарів.

Отже, законодавчій владі необхідно підвищити правовий та соціальний захист працівників митних органів, що дасть змогу обмежити зусилля злочинних угруповань втягнути митників у нелегальну діяльність, а також захистити їх від протиправних посягань криміногенних структур. Слід провести модернізацію діяльності митної служби й реформування її структури. Останнє має бути націлене на покращення керованості й контролюваності митних органів та їхньої діяльності, на посилення протидії порушникам митного законодавства.

### **Список використаних джерел**

1. Кримінальний кодекс України: Закон України від № 2052-VIII від 18.05.2017. *Відомості Верховної Ради України*. 2017. Ст. 168.
2. Митний кодекс України. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 2012. № 44-45. № 46-47. № 48. Ст. 552.
3. Передало Х.С., Стасів Н.В. Боротьба з контрабандою як один із методів забезпечення економічної безпеки держави. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку*. 2016. № 851. С. 206-211.
4. Дьяченко О.В., Вишинська Т.Л., Литвин С.М. Митний контроль як один із засобів виявлення правопорушень у сфері митного регулювання зовнішньоекономічної діяльності. *Вісник Хмельницького національного університету*. 2016. № 2. С. 218-227.
5. Митна справа: підручник / А.І. Крисоватий, С.Д. Герчаківський, О.Б. Дем'янюк та ін.; за ред. Крисоватого А.І. Тернопіль: Екон. думка ТНЕУ, 2014. 540 с.

## **СЕКЦІЯ 4. КАДРОВИЙ МЕНЕДЖМЕНТ В УМОВАХ ІНСТИТУЦІЙНИХ ЗМІН: РЕАЛІЇ ТА НОВАЦІЇ**

**МЕЛЬНИК О.Г.**

*доктор економічних наук, професор,*

**АДАМІВ М.Є.**

*кандидат економічних наук, доцент*

**ДИДА А.І.**

*студентка,*

*Національний університет «Львівська політехніка»*

### **РОЗВИТОК СОЦІАЛЬНО-КАДРОВОЇ КОМПОНЕНТИ МИТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ В УМОВАХ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ІНТЕГРАЦІЇ**

На сучасному етапі національна митна система перебуває на переломному етапі, що повинен відображати впровадження прогресивних реформ у всіх її сферах. Така необхідність продиктована, насамперед, умовами європейської інтеграції України щодо гармонізації митної політики держави із встановленими у європейському митному середовищі принципами та нормами. З моменту ратифікації Угоди про асоціацію між Україною та ЄС на державному рівні було здійснено чимало спроб та ухвалено рішень щодо удосконалення роботи митних органів, що призвело до певних позитивних зрушень у митній сфері. Однак, про цілковиту гармонізацію митної системи України із європейськими правилами ще не йдеться. У грудні 2018 р. було прийнято важливе державне рішення щодо відокремлення митної служби як самостійного органу виконавчої влади. Очевидно, що така кардинальна реформа у митній сфері вимагає запровадження масштабних змін та прогресивних новацій за всіма напрямками функціонування національної митної системи. При цьому, з огляду на організаційно-структурну перебудову митних органів одним із ключових векторів реформування є саме соціально-кадрова компонента.

Про проблеми у соціально-кадровій сфері митних органів України зазначають як суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності, митні посередники, експерти та фахівці з митних питань вітчизняних та зарубіжних організацій, так і самі працівники митних органів. Мова йде, зокрема, про недостатню прозорість та відкритість роботи митних органів, прояви корупції, низький рівень кваліфікації митних працівників, незадоволення рівнем оплати праці та соціального захисту працівниками митних органів, неефективність кадрової політики тощо.

На підставі вивчення спеціалізованих матеріалів, кращої європейської митної практики та проведення власних досліджень окреслено та обґрунтовано ключові рекомендації щодо удосконалення та розвитку соціально-кадрової складової національної митної системи України в умовах європейської інтеграції:

- підвищення рівня прозорості та якості добору працівників на керівні посади митних органів на засадах проведення відкритого конкурсу, ґрунтовної перевірки рівня кваліфікації, укладання контракту та участі представників незалежних громадських об'єднань у цьому процесі. Цей захід спрямований на удосконалення процедури відбору працівників на керівні посади у митних органах, що мінімізуватиме корупційні ризики та підвищуватиме рівень професійності управлінців;

- запровадження прогресивної кадрової програми «50+» щодо ротації кадрів у митних органах на засадах переведення працівників з пунктів пропуску за умов досягнення 50-ти річного віку на адміністративні посади. Реалізація заходу забезпечуватиме систематичне оновлення кадрового складу митного персоналу без втрати кадрових ресурсів;

- удосконалення механізму матеріального стимулювання роботи митних працівників на засадах систематичного, обґрунтованого, адекватного та достатнього підвищення рівня основної заробітної плати; розроблення прогресивного механізму додаткового стимулювання праці митного персоналу із використанням системи ключових показників ефективності; розвиток механізмів нематеріального стимулювання та соціального захисту працівників митних органів відповідно до ієрархії потреб особистості. Запровадження заходу забезпечуватиме мінімізацію корупційних ризиків та підвищення рівня зацікавленості працівників у ефективному виконанні професійних обов'язків на засадах задоволення матеріальних і нематеріальних потреб митного персоналу, підвищуватиме імідж митного працівника;

- перманентне підвищення рівня кваліфікації, знань, умінь та компетенцій працівників митних органів шляхом забезпечення їхньої участі у спеціалізованих курсах, тренінгах, семінарах, співпраці із навчально-науковими установами. Імплементация заходу дасть змогу підвищити рівень професійності та якості митного обслуговування працівниками митних органів;

- посилення механізму відповідальності працівників митних органів за неналежне виконання чи невиконання посадових обов'язків шляхом застосування жорстких дисциплінарних заходів від матеріальних стягнень в істотних обсягах, переміщення за посадою, звільнення до застосування інших законодавчо встановлених видів відповідальності. Захід спрямований на зниження рівня корупційної діяльності у митних органах;

– забезпечення систематичного оцінювання роботи митного персоналу з метою виявлення фактів порушення трудової дисципліни, неналежного виконання чи невиконання посадових обов’язків, підстав для стимулювання чи дестимулювання. Реалізація заходу дасть змогу одержати комплексну та актуальну інформаційну базу про роботу працівників митних органів з метою подальшого прийняття адекватних рішень;

– розвиток митної етики на засадах розроблення етичного кодексу митної поведінки відповідно до міжнародних стандартів, створення та пропагування єдиного командного духу, формування корпоративної культури, розроблення сучасного ідентифікаційного форменного образу митника. Імплементация заходу забезпечуватиме створення та органічне поєднання формального і неформального робочого середовища, зміцнення іміджу працівника митних органів.

**НАГОРІЧНА О.С.**

*кандидат педагогічних наук, старший науковий співробітник,*

*Науково-дослідний центр митної справи*

*Науково-дослідного інституту фіскальної політики*

*Університету державної фіскальної служби України*

## **ЗНАЧЕННЯ РЕЗИСТЕНТНОГО КАДРОВОГО КАПІТАЛУ У РОЗВИТКОВІ МИТНОЇ СПРАВИ**

Стрімкі зміни, що характеризують сучасний суспільний розвиток, обумовлюють існування глобального інформаційного простору, у якому знання, досвід, практика та ідеї щодо перспективних напрямів розвитку суспільства стають доступними широкому загалу. Очільники установ, організацій, структурних підрозділів переймаючись підвищенням ефективності діяльності з одночасним зменшенням витрат, усе частіше вдаються не лише до автоматизації окремих процесів, а й до розширення обов’язків одних працівників, вивільняючи інших. З іншого боку, практично кожний новопризначений керівник змінює структуру, штатний розпис; як наслідок – відбувається ротація кадрів, звільнення. З погляду очільника, такі дії є виправданими, але як бути у таких ситуаціях працівникам?

Особливо актуальним дане питання є для працівників митниці, оскільки постійні реорганізації, зміна керівництва з посиленням вимог до служби без належного гарантованого соціального забезпечення зумовили прояв «приреченості» у разі будь-яких змін, байдужого ставлення до ініціативи,

сприйняття роботи як можливо тимчасового явища, а також «плинності конкурентоздатного персоналу в приватні структури, переважно з іноземним капіталом» [1].

Аналіз сучасних трендів у підвищенні якості персоналу свідчить про розгляд науковцями кадрового (людського) капіталу як складової соціального капіталу держави, установи тощо.

О. Єрмакова зазначає, що «дефіцит соціального капіталу в Україні є суттєвою перешкодою на шляху здійснення запланованих реформ. Нагромадження соціального капіталу проявляється в зростанні соціальної взаємодії у суспільстві та зумовлено взаємодією двох складових: людського капіталу та інституційного середовища. Цей процес передбачає соціальний контракт, набір соціальних норм, соціальних обмінів і, отже, деякий базовий рівень довіри» [2].

На думку, Френсіса Фукуями, який соціальний капітал визначає як норми, неформальні норми або цінності, які роблять можливими колективні дії у групах людей, найвагомніше значення має правильне розуміння ролі держави. Це пов'язано з тим, що роль держави може або зруйнувати соціальний капітал, або створити основу для соціального капіталу, залежно від ступеня або засобу її втручання у суспільство [3].

ДФС як державна інституція, що, наразі, перебуває в стані трансформації у митну та податкову службу, є інтегрованою у систему соціальних відносин та не може залишатися поза охарактеризованим вище середовищем, тобто, перебуває під впливом зовнішніх змін. До того ж, внутрішнє середовище функціонування ДФС також не є сталим: трансформаційні процеси, пов'язані із перетворенням ДФС у сервісну службу та партнера бізнесу, періодичні зміни місії, цілей, бачення, стратегії розвитку служби, модифікації штатної структури та чисельності персоналу тощо призводять, у сукупності із зовнішніми факторами, до наслідків як суб'єктивного, так і об'єктивного рівня.

Враховуючи характерні ознаки професійної діяльності у системі органів ДФС [4, с. 97], Правила етичної поведінки в органах ДФС [5] та з огляду на викладене вище, видається нагальною необхідність формування та розвитку резистентного до зовнішніх і внутрішніх змін кадрового потенціалу ДФС. Необхідно наголосити, що під резистентним кадровим потенціалом у найбільш загальному значенні пропонується розуміти стійкий як до очевидних, так і прихованих факторів, що провокують стресові, критичні, а подекуди й катастрофічні ситуації, кадровий потенціал установи, організації.

Забезпечити ефективність розвитку резистентного кадрового потенціалу ДФС можна лише за умови наявності чіткого уявлення про значення характеристики «резистентність», середовища її формування та чинників

впливу на неї тощо.

Резистентний кадровий потенціал є запорукою скорочення плинності кадрів, формування бази формалізованих знань, підвищення якості та ефективності роботи, вироблення сприятливого психологічного клімату у колективі, формування злагодженої командної роботи тощо.

На нашу думку, з огляду на вище викладене та зважаючи на чергове утворення Державної митної служби України, об'єктивною є необхідність усвідомлення значення резистентного кадрового капіталу у розвитку митної справи із врахуванням економічної, соціальної, політичної, культурної та морально-етичної складових.

### **Список використаних джерел**

1. Нагорічна О.С. Організаційно-управлінські засади кадрової політики у сфері державної митної справи. *Університетські наукові записки*. 2012. № 4 (44). С. 475-480.
2. Єрмакова О.А. Соціальний капітал як важливий фактор економічного розвитку України та її регіонів. URL: [http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/34866/1/15\\_88-96.pdf](http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/34866/1/15_88-96.pdf) (дата звернення: 05.05.2019).
3. Що таке соціальний капітал? Київська лекція Френсіса Фукуями. *Газета День*. 2006. № 177.
4. Державна фіскальна служба України: управління кадровим потенціалом в умовах інституційних змін: монографія / за заг. ред. Нагорічної О.С. Хмельницький: ФОП Мельник А.А., 2017. 320 с. (Серія: Податкова та митна справа в Україні, том 93).
5. Про затвердження Правил етичної поведінки в органах Державної фіскальної служби: Наказ ДФС України від 03.04.2019 № 257. URL: <http://sfs.gov.ua/diyalnist-/zakonodavstvo-pro-diyalnis/nakazi-pro-diyalnist/73330.html> (дата звернення: 07.05.2019).

**ТРУСОВ С.І.**

*редактор журналу «Митний брокер»,  
директор видавництва ТОВ «Панорама»,  
член Громадської ради при Державній фіскальній службі України,  
Громадської ради при Мінфіні,  
Громадської ради при ГУ ДФС у м. Києві*

## **РАДА З КАДРОВИХ ПИТАНЬ – МЕХАНІЗМ УЧАСТІ ГРОМАДСЬКОСТІ В КАДРОВІЙ ПОЛІТИЦІ ДЕРЖАВНИХ ОРГАНІВ**

Кадрові питання митних органів завжди цікавили не тільки політиків, держслужбовців, а і громадськість, представників бізнесу. Як показує досвід, механізми державного управління працюють по різному, залежать від особистостей, від команди, яка на даний момент виконує свої держслужбові обов'язки. Тому громадськість намагається надати Радам з кадрових питань більше інформації щодо кандидатур на посади та відбудувати прозорий, публічний механізм їх роботи. У той же час державні органи намагаються віднайти відкриті та прозорі механізми співпраці з громадськістю при визначенні кадрового потенціалу.

Згадаємо деякі нормативні акти, які запроваджували в свій час механізми участі громадськості в кадровій політиці:

1) Постанова КМУ № 518 від 21 травня 2009 року «Про утворення місцевих та регіональних галузевих рад підприємців» [1]. Ця постанова ініційована Радою підприємців Кабінету Міністрів України. Надаємо редакції деяких статей, які залучали представників інститутів громадянського суспільства до роботи конкурсних та атестаційних комісій:

«7) брати участь в установленому порядку у роботі конкурсних комісій для проведення відбору кандидатів на заміщення вакантних посад державних службовців у міністерствах та інших центральних органах виконавчої влади, що виконують функції, пов'язані з регулюванням підприємницької діяльності;

8) брати в установленому порядку участь у проведенні щорічної оцінки та атестації державних службовців міністерств та інших центральних органів виконавчої влади, що виконують функції, пов'язані з регулюванням підприємницької діяльності».

2) Наказ Мінходів України № 192 від 24 березня 2014 року «Про залучення громадськості до роботи з кадрами» [2]. Цей наказ запроваджено з метою забезпечення комплектування керівних посад територіальних органів доходів і зборів професійно підготовленими кадрами, встановлення прозорості процедури призначення за участі представників громадськості та бізнесу,

керуючись Порядком здійснення заходів, пов'язаних з утворенням, реорганізацією або ліквідацією міністерств, інших центральних органів виконавчої влади, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2011 року № 1074, Положенням про Міністерство доходів і зборів України, затвердженим Указом Президента України від 18 березня 2013 року № 141. Нижче надаємо деякі статті наказу:

«1. Утворити Раду з питань добору керівних кадрів територіальних органів Міністерства доходів і зборів України (далі – Рада) у складі, що додається.

2. Надати право голові Ради скликати засідання за потреби, залучати до роботи Ради керівників структурних підрозділів Міндоходів, представників громадськості та бізнесу...».

3) Наказ ДФС України від 30.07.2014 № 21 «Про Раду з кадрових питань ДФС України» [3]. Раду створено. До складу Ради включено представників громадськості. Раду очолив представник громадськості – Олена Макеєва (віцепрезидент Міжнародної громадської організації «Рада незалежних бухгалтерів та аудиторів» (за згодою)). Засідання кадрової ради проводилися відкрито. Представники громадськості та засобів масової інформації мали можливість брати участь в засіданнях ради та висвітлювати її діяльність. Представник журналу «Митний брокер» висвітлював роботу Ради з кадрових питань на сторінках журналу та брав участь в обговореннях.

Аналізуючи роботу Ради з кадрових питань і враховуючи досвід роботи громадськості в громадських радах, редактор журналу «Митний брокер» направив Голові Ради з кадрових питань ДФСУ лист з пропозиціями наступного змісту (лист № 33 від 05 вересня 2014 року) [4]:

– обирати членів Ради з кадрових питань – представників громадськості відкрито на засіданнях Громадських рад, на конкурсній основі;

– прописати обов'язки членів Ради – представників громадськості (обов'язково брати участь в засіданнях, у разі хвороби чи поважної причини надавати доручення; щоденно у Фейсбуці звітувати перед громадою про результати свого голосування на засіданнях Ради; оприлюднювати громадську думку на засіданнях Ради; по закінченню роботи Ради звітувати перед громадою на засіданні Громадської ради про роботу Ради);

– прописати регламент роботи акредитованих на засідання Ради представників засобів масової інформації;

– прописати механізми роботи Ради, які відповідають вимогам публічності: по закінченню прийому заяв і документів від претендентів, протягом 2-х діб, розмішувати на сайті державного органу ПІБ претендентів та графік засідань, на яких їх кандидатури будуть розглядатися; щоденно, по

закінченню засідання Ради, розміщувати результати обговорення на сайті державного органу;

– по закінченню роботи засідань Ради, розмістити на сайті державного органу тексти презентацій ухвалених кандидатів з якими вони виступали на засіданнях кадрової ради.

Отож, механізми участі громадськості в кадровій політиці державних органів з часом удосконалюються. Пропозиції, зазначені в доповіді, удосконалять механізм роботи Рад з кадрових питань, впровадять деякі принципи публічності, прозорості та можуть бути корисні при проведенні конкурсу на зайняття вакантних посад керівників митних органів.

### **Список використаних джерел**

1. Про утворення місцевих та регіональних галузевих рад підприємців: Постанова КМУ №518 від 21 травня 2009 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/518-2009-%D0%BF> (дата звернення: 07.05.2019).
2. Про залучення громадськості до роботи з кадрами: Наказ Міндоходів України № 192 від 24 березня 2014 року.
3. Про Раду з кадрових питань ДФС України: Наказ ДФС України № 21 від 30.07.2014. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0021872-14> (дата звернення: 07.05.2019).
4. Трусов С.І. Вперше: залучення громадськості до кадрової політики в дії. *Митний брокер*. 2014. № 08 (207). С. 9-24.

**МОТОВЧІ Г.С.**

*студентка,*

**Науковий керівник:** кандидат економічних наук,

*доцент кафедри економіки підприємств*

*ВНЗ «Приазовський державний технічний університет»*

**МАМАТОВА Л.Ш.**

## **РЕКОМЕНДАЦІЇ ЩОДО УПРАВЛІННЯ КАДРАМИ В УМОВАХ КАДРОВОЇ РЕВОЛЮЦІЇ В УКРАЇНІ**

Кадри – це професійно підготовлені групи людей, які здійснюють діяльність у різних сферах суспільства, є складним утворенням, яке визначає соціальну стратифікацію суспільства. Для кадрів економіки характерний найтрагічніший комплекс проблем, тільки перелік яких вимагає спеціальних

досліджень: значний відтік економічно активного населення за межі України; погіршення фізичного та психологічного стану працівників тощо. Звернімо увагу на найгостріші: зростання безробіття; масове порушення прав людини на роботі; загрозливе поширення тіньових та напівкримінальних трудових практик; зниження професіоналізму кадрів усіх галузей.

Стимулювати інтелектуалізацію кадрів, приводити їх відповідно до вимог інформаційної цивілізації повинна кадрова революція. При цьому «потрібна докорінна переорієнтація, яка дала б поштовх інтенсифікації його використання і підвищення віддачі» [2, с. 59], а також необхідна його інтеграція, а не розпилювання у глобальному просторі, використання на користь українського суспільства. Суттєвою характеристикою кадрової революції є європеїзація кадрової сфери, що передбачає і рекомендує:

1. Перехід від управління кадрами до управління людськими ресурсами. Розпочинати необхідно з аудиту кадрового ресурсу та налагодження його моніторингу, оцінки на основі індексу розвитку людського потенціалу, створення умов для його нарощування та ефективного використання. Це важко робити без створення спеціальних служб. Саме управління кадровими ресурсами поєднує: 1) оцінку наявних кадрових ресурсів; 2) прогноз майбутніх імовірних потреб у трудових ресурсах; 3) розробку програм задоволення необхідних для реалізації короткотермінових та перспективних цілей [3, с. 182].

2. Тотальне унормування кадрової сфери на основі оновлення трудового законодавства. У кінці 2006 р. Європейською комісією була опублікована Зелена книга «Модернізація трудового права для вирішення проблем ХХІ сторіччя», в якій підкреслювалася необхідність розвитку гнучких трудових відносин і реформування трудового права таким чином, щоб він сприяв економічному розвитку. Зелена книга є концептуальною основою побудови європейського трудового законодавства. Як відмічає Н. Колісниченко, зміни у трудовому законодавстві пов'язані із: визначенням та змінами статусу зайнятого населення, диверсифікацією форм «нетипової» зайнятості, організацією роботи тимчасових агентств працевлаштування; організацією робочого часу працівників, забезпеченням мобільності працівників, вирішенням питань нелегальної зайнятості [1, с. 224]. Для європейських країн характерно те, що нормативи забезпечуються стандартизованими класифікаційними системами професій, кодексами праці, пакетами відповідних законів про працю тощо. В Україні необхідно сформувати цілісну систему законів, нормативно-правових актів кадрової сфери, усіх її галузей, проблем та аспектів.

3. Масштабне інвестування у професійну підготовку працівників. Із зростанням динаміки прогресу професійні знання швидко і масово перестають

відповідати сучасним вимогам. «Враховуючи прискорення змін у технологічній сфері, – пише Роберт Салмон, – безліч професій схильні до безперервних змін. Багато людей ясно відчувають ризик того, що вимоги, котрими необхідно було відповідати, щоб улаштуватися або зберегти роботу буквально вчора, завтра можуть виявитися зовсім іншими» [4, с. 81]. Держава, яка розуміє небезпеку цього процесу, переходить до стратегічного масштабного інвестування у професійне навчання працівників на принципах системної безперервності.

4. Перебудова кадрових служб на основі кадрового менеджменту, сутність та філософію якого вдало визначив Г.В. Щьокін: «Мета кадрового менеджменту – задовольнити потреби організації в кваліфікованих кадрах і ефективно використати їх з урахуванням можливостей самореалізації кожного робітника в рамках даної організації. У філософії менеджменту людських ресурсів співробітники є активами підприємства, найбільш цінним капіталом, котрий необхідно зберігати та збільшувати» [5, с. 8]. Концепт менеджменту людських ресурсів кардинально змінює кадрову політику, яка стає активною та людиноцентристською, кадрову систему, самі кадри, які знаходяться у постійному професійному розвитку та самореалізації.

5. Перспективними напрямками кадрової революції є поширення інструментів кадрового діалогу (консультації, обмін інформацією, переговори), трипартизму (тристороння взаємодія, поширена у Німеччині, Швеції, Австрії), партнерства, кооперації, громадського контролю тощо. Слід підкреслити, що «соціальний діалог є ключовим елементом, а в організації працівники і роботодавці – основними партнерами і представниками демократичного руху» [6, с. 52]. Кадровий діалог може виступити ефективним стимулом зростання освіти, підвищення кваліфікації та перекваліфікації кадрів.

6. Всебічна технологізація кадрової сфери передбачає впровадження більш ефективних технологій кадрового менеджменту та механізмів зниження корупції, гальмування кадрової деградації, формування кадрового резерву, незалежного оцінювання працівників, підготовки та перепідготовки на основі тренінгів та методу case-study, насамперед – безперервного та дистанційного навчання. Необхідне постійне вдосконалення кадрових технологій шляхом підключення науки. Принципово важливим є створення центрів проведення комплексних наукових досліджень, вивчення передового досвіду, прогностного супроводу та кадрових інновацій.

7. Забезпечення кадрової безпеки держави шляхом диверсифікації вирішення найнебезпечніших кадрових проблем, регуляції негативних аспектів кадрових процесів (насамперед – міграції), реалізації сталого розвитку кадрової політики та кадрової системи.

### Список використаних джерел

1. Колісниченко Н.М. Кадрова політика в країнах Центрально-Східної Європи – держав-членів Європейського Союзу. *Трансформація політико-управлінських відносин у державах Центрально-Східної Європи в процесі європейської інтеграції: уроки і досвід для України*: монографія / за заг. ред. проф. Д.І. Дзвінчука. Івано-Франківськ: Місто НВ, 2013. С. 215-232.
2. Український соціум: інтеграція інтелектуального потенціалу / Врублевський В.К., Канигін Ю.М., Ксьонзенко В.П., Мариніч І.В., Шестаков О.Л.; за ред. В.К. Врублевського / Міністерство освіти і науки України; Інститут соціології НАН України; українське товариство «Інтелект нації». Київ: Інститут соціології НАН України, 2005. 396 с.
3. Бабосов Е.М. Социология управления: учеб. пособ. для студентов вузов. 3-е изд., стер. Минск: ТетраСистемс, 2002. 288 с.
4. Салмон Роберт Будущее менеджмента / пер. под ред. Е.В. Минеевой. Санкт-Петербург: Питер, 2004. 298 с.
5. Щёкин Г. Организация и психология управления персоналом: учеб.-метод. пособ. Киев: МАУП, 2002. 832 с.
6. Соціальний діалог у державному управлінні: навч. посіб. / Ващенко К.О., Колишко Р.А., Мірошніченко О.В., Петроє О.М., Трощинський В.П.; за ред. О.В. Мірошніченко / Нац. акад. держ. упр. при Президентові України; Федерація роботодавців України. Київ: НАДУ, 2012. 300 с.

## АВТОРИ

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

**Артеменко Андрій Володимирович** – начальник управління організації митного контролю та оформлення Одеської митниці ДФС.

**Бондаренко Василь Анатолійович** – начальник відділу обліку вилученого митницями майна управління супроводження міжнародних проектів та методології Департаменту фінансування, бухгалтерського обліку та звітності ДФС Державної фіскальної служби України.

**Брендак Аліна Іванівна** – начальник відділу координації та розвитку системи управління ризиками Департаменту таргетингу та управління митними ризиками Державної фіскальної служби України.

**Волосович Світлана Василівна** – доктор економічних наук, професор, професор кафедри фінансів Київського національного торговельно-економічного університету.

**Вонберг Тетяна Вікторівна** – кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри управління персоналом та економіки праці ДВНЗ «Київський національний економічний університет імені В. Гетьмана».

**Воробей Оксана** – студентка Навчально-наукового інституту права Університету державної фіскальної служби України.

**Гавловська Вікторія Ігорівна** – аспірантка кафедри менеджменту, адміністрування та готельно-ресторанної справи Хмельницького національного університету.

**Галько Світлана Василівна** – кандидат технічних наук, доцент, доцент кафедри товарознавства та митної справи Київського національного торговельно-економічного університету.

**Губіна Інна Сергіївна** – головний державний інспектор сектору взаємодії з митними органами іноземних держав Управління протидії митним правопорушенням та міжнародної взаємодії Дніпропетровської митниці ДФС.

**Дида Анастасія Ігорівна** – студентка кафедри зовнішньоекономічної та митної діяльності Національного університету «Львівська політехніка».

**Жданова Віта Петрівна** – молодший науковий співробітник відділу удосконалення протидії митним правопорушенням Науково-дослідного центру митної справи Науково-дослідного інституту фіскальної політики Університету державної фіскальної служби України.

**Заяц Віктор Віталійович** – старший науковий співробітник відділу удосконалення протидії митним правопорушенням Науково-дослідного центру митної справи Науково-дослідного інституту фіскальної політики Університету державної фіскальної служби України.

**Капітанець Світлана Володимирівна** – *кандидат педагогічних наук, доцент*, старший науковий співробітник відділу удосконалення протидії митним правопорушенням Науково-дослідного центру митної справи Науково-дослідного інституту фіскальної політики Університету державної фіскальної служби України.

**Климчук Олександр Васильович** – *доктор економічних наук, доцент*, доцент кафедри адміністративного менеджменту та альтернативних джерел енергії Вінницького національного аграрного університету.

**Комаров Олег Вікторович** – *кандидат наук з державного управління*, заступник керівника Департаменту розробки галузевих продуктів АТ КБ «ПРИВАТБАНК».

**Коновалов Юрій Олександрович** – науковий співробітник відділу дослідження митних зобов'язань Науково-дослідного центру митної справи Науково-дослідного інституту фіскальної політики Університету державної фіскальної служби України.

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

**Красіна Анастасія Олександрівна** – студентка Київського національного торговельно-економічного університету.

**Макаренко Анатолій Вікторович** – здобувач кафедри адміністративного та митного права Університету митної справи та фінансів.

**Маматова Лейла Шаміліївна** – *кандидат економічних наук, доцент* кафедри економіки підприємств ВНЗ «Приазовський державний технічний університет».

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

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

**Молдован Ельвіра Степанівна** – *кандидат наук з державного управління*, старший науковий співробітник відділу удосконалення протидії митним правопорушенням Науково-дослідного центру митної справи Науково-дослідного інституту фіскальної політики Університету державної фіскальної служби України.

**Мотовчі Ганна Сергіївна** – студентка ВНЗ «Приазовський державний технічний університет».

**Нагорічна Ольга Степанівна** – *кандидат педагогічних наук, старший науковий співробітник*, заступник директора інституту з наукової роботи – начальник Науково-дослідного центру митної справи Науково-дослідного інституту фіскальної політики Університету державної фіскальної служби України.

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

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

**Попель Сергій Анатолійович** – *кандидат економічних наук*, старший науковий співробітник відділу дослідження митних зобов'язань Науково-дослідного центру митної справи Науково-дослідного інституту фіскальної політики Університету державної фіскальної служби України.

**Притис Вадим Ігорович** – аспірант кафедри менеджменту, адміністрування та готельно-ресторанної справи Хмельницького національного університету.

**Прокопенко Віктор Валерійович** – доктор юридичних наук, доцент, доцент кафедри морського та митного права Національного університету «Одеська юридична академія».

**Разумей Галина Юріївна** – кандидат наук з державного управління, помічник ректора; доцент кафедри публічного управління та митного адміністрування Університету митної справи та фінансів.

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

**Романюк Уляна Василівна** – кандидат юридичних наук, науковий співробітник відділу дослідження митних зобов'язань Науково-дослідного центру митної справи Науково-дослідного інституту фіскальної політики Університету державної фіскальної служби України.

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

**Семенюк Наталія Олександрівна** – провідний фахівець відділу дослідження митних зобов'язань Науково-дослідного центру митної справи Науково-дослідного інституту фіскальної політики Університету державної фіскальної служби України.

**Сластьоненко Оксана Олександрівна** – кандидат юридичних наук, доцент, старший науковий співробітник, доцент кафедри фінансового права Навчально-наукового інституту права Університету державної фіскальної служби України.

**Слободян Вікторія Василівна** – молодший науковий співробітник відділу дослідження митних зобов'язань Науково-дослідного центру митної справи Науково-дослідного інституту фіскальної політики Університету державної фіскальної служби України.

**Терещенко Сергій Степанович** – *заслужений економіст України, експерт Асоціації транспортно-експедиторських і логістичних організацій України «Укрзовніштранс».*

**Трусов Сергій Іванович** – редактор журналу «Митний брокер», директор видавництва ТОВ «Панорама», член Громадської ради при Державній фіскальній службі України, Громадської ради при Мінфіні, Громадської ради при ГУ ДФС у м. Києві.

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

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

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

**Хома Валерій Олександрович** – *кандидат юридичних наук, доцент*, завідувач відділу удосконалення протидії митним правопорушенням Науково-дослідного центру митної справи Науково-дослідного інституту фіскальної політики Університету державної фіскальної служби України.

**Яковенко Оксана Вікторівна** – *кандидат економічних наук, доцент*, провідний науковий співробітник відділу удосконалення протидії митним правопорушенням Науково-дослідного центру митної справи Науково-дослідного інституту фіскальної політики Університету державної фіскальної служби України.

[illegible]

**Мережеве електронне видання**

**АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ  
НАЦІОНАЛЬНОЇ БЕЗПЕКИ ТА СПРОЩЕННЯ  
ПРОЦЕДУР МІЖНАРОДНОЇ ТОРГІВЛІ**

**Збірник тез**

**III науково-практичної інтернет-конференції  
(м. Ірпінь – м. Хмельницький, 17-24 травня 2019 року)**

**Відповідальний редактор**

*Нагорічна О.С.*

**Технічне редагування**

*Фрадинський О.А.,*

*Федоришина Л.М.,*

*Несторишен І.В.,*

*Туржанський В.А.*