

МІНІСТЕРСТВО ФІНАНСІВ УКРАЇНИ
Державний податковий університет
Науково-дослідний інститут фінансової політики

**АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ
ЗДІЙСНЕННЯ МИТНОЇ СПРАВИ
В УКРАЇНІ**

Монографія

Одеса • 2023 • Олді+

УДК 342.951:339.543(477)
А43

Рецензенти:

Дмитро Васильківський, д-р екон. наук, професор, завідувач кафедри міжнародної економіки Хмельницького національного університету;

Віктор Синчак, д-р екон. наук, професор, професор кафедри менеджменту, фінансів, банківської справи та страхування Хмельницького університету управління та права імені Леоніда Юзькова;

Леонід Тимченко, д-р юрид. наук, професор, завідувач відділу дослідження міжнародної податкової конкуренції НДП фінансової політики Державного податкового університету

Редакційна колегія:

Дмитро Серебрянський, канд. екон. наук, доцент, в.о. ректора Державного податкового університету;

Олександра Смірнова, канд. екон. наук, старш. наук. співроб., в. о. проректора з наукової роботи Державного податкового університету;

Іван Бережнюк, д-р екон. наук, професор, начальник Житомирської митниці Державної митної служби України;

Лілія Дорофєєва, д-р юрид. наук, професор, професор кафедри адміністративного, фінансового та інформаційного права Ужгородського національного університету, начальник юридичного управління Закарпатської митниці Державної митної служби України;

Дмитро Приймаченко, д-р юрид. наук, професор, проректор з наукової роботи Університету митної справи та фінансів;

Олександр Гребельник, д-р екон. наук, професор, завідувач кафедри митної справи та товарознавства Навчально-наукового інституту економічної безпеки та митної справи Державного податкового університету;

Аліна Брендак, канд. держ. упр., заступник директора департаменту, начальник відділу застосування міжнародної транзитної системи Департаменту транзитних процедур Державної митної служби України

*Рекомендовано до друку Вченою радою
Державного податкового університету
(протокол № 6 від 30 листопада 2023 року)*

Актуальні проблеми здійснення митної справи в Україні :
А43 монографія / Державний податковий університет. — Одеса : Олді+,
2023. — 292 с.

ISBN 978-966-289-788-3

У науковій монографії представлені сучасні дослідження у галузі митної справи. У роботі викладено концепцію визначення місця митного права у структурі системи права та бачення формування ефективного правового забезпечення митної справи. Розглянуто теоретико-прикладні аспекти створення та функціонування «сухих портів», розвитку взаємної адміністративної допомоги в рамках Конвенції про процедуру спільного транзиту. Видання розраховане на науковців, викладачів, аспірантів, магістрантів, посадових осіб митних органів України, усіх, хто цікавиться висвітленою у монографії проблематикою.

УДК 342.951:339.543(477)

© Колектив авторів, 2023

ISBN 978-966-289-788-3

© Державний податковий університет, 2023

ЗМІСТ

РОЗДІЛ І

МИТНА СПРАВА У РЕАЛІЯХ ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ...5

Олена Рябченко

Концепція визначення місця митного права
у структурі системи права..... 5

Олена Рябченко

Сучасні візії формування ефективного правового
забезпечення митної справи..... 29

РОЗДІЛ ІІ

ТЕОРЕТИКО-ПРИКЛАДНІ АСПЕКТИ СТВОРЕННЯ

ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ «СУХИХ ПОРТІВ» 45

Олена Нелінович

Сутність та значення «сухих портів» за сучасних умов..... 45

Сергій Попель

Міжнародний досвід створення та функціонування
«сухих портів» 65

Тетяна Руда

Нормативно-правові основи створення та діяльності
«сухих портів» 99

Андрій Артеменко, Тетяна Руда, Сергій Попель,

Олена Нелінович, Вікторія Слободян

Проблемні питання створення та діяльності вітчизняних
«сухих портів» й основні напрями їх вирішення..... 139

РОЗДІЛ ІІІ

ВЗАЄМНА АДМІНІСТРАТИВНА ДОПОМОГА

В РАМКАХ КОНВЕНЦІЇ ПРО ПРОЦЕДУРУ

СПІЛЬНОГО ТРАНЗИТУ 170

Ельвіра Молдован

Зарубіжний досвід здійснення взаємної адміністративної
допомоги в системі спільного транзиту..... 170

Олександр Фрадинський

Міжнародна правова основа надання взаємної
адміністративної допомоги у митній справі..... 204

Віктор Заяц

Нормативно-правове забезпечення взаємної адміністративної допомоги при процедурі спільного транзиту.....	237
--	-----

Світлана Капітанець

Підвищення ефективності організаційного забезпечення здійснення взаємної адміністративної допомоги при процедурі спільного транзиту	265
---	-----

ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ СТВОРЕННЯ ТА ДІЯЛЬНОСТІ ВІТЧИЗНЯНИХ «СУХИХ ПОРТІВ» Й ОСНОВНІ НАПРЯМИ ЇХ ВИРІШЕННЯ

Андрій Артеменко,
*директор Департаменту організації виконання
митних формальностей
Державної митної служби України*

Тетяна Руда,
*канд. екон. наук, доцент,
старший науковий співробітник
відділу розвитку митної справи
Науково-дослідного інституту фінансової політики
Державного податкового університету*

Сергій Попель,
*канд. екон. наук,
завідувач відділу розвитку митної справи
Науково-дослідного інституту фінансової політики
Державного податкового університету*

Олена Нелінович,
*старший науковий співробітник
відділу розвитку митної справи
Науково-дослідного інституту фінансової політики
Державного податкового університету*

Вікторія Слободян,
*науковий співробітник відділу розвитку митної справи
Науково-дослідного інституту фінансової політики
Державного податкового університету*

З початком широкомасштабної агресії російської федерації проти України імпорт товарів до країни через морські порти Великої Одеси заблоковано. Не в останню чергу це стосується імпорту товарів в морських контейнерах.

За виключенням незначних сервісів у портах на Дунаї переважна більшість товарів у контейнерах до України надходить суходелом через європейські морські порти. Доставка таких товарів автомобільним транспортом ускладнена через обмежену пропускну спроможність автомобільних пунктів пропуску на західному кордоні України.

Альтернативою таких перевезень є переміщення морських контейнерів з товарами залізничним транспортом. На сьогодні в зоні діяльності Одеської митниці запроваджено декілька сервісів з обробки спеціалізованих контейнерних потягів. Вони на регулярній основі надходять до контейнерного терміналу Чорноморського рибного порту та до контейнерного терміналу Одеського порту.

Після доставки товарів залізницею контейнерні термінали мають усі інфраструктурні можливості обробляти ці контейнери з товарами. Водночас, виникають певні труднощі законодавчого та правозастосовного характеру.

Так, відповідно до частини другої статті 210 Митного кодексу України [1] товари, вивантажені з судна в зону митного контролю на території морського, річкового порту, для митних цілей вважаються такими, що перебувають на складі тимчасового зберігання. Тобто такі товари можуть зберігатись на контейнерному терміналі під митним контролем до 90 календарних днів (цей термін може бути продовжений за заявою власника товарів або уповноваженої ним особи ще на 30 днів). Стосовно контейнерів з товарами, які надійшли до контейнерних терміналів залізничним транспортом така законодавча норма не діє.

Крім цього, згідно з пунктом 3.13 Інструкцій про взаємодію посадових осіб митних органів, що здійснюють митні процедури в міжнародному залізничному сполученні, і працівників залізниць України, затвердженої наказом Державної митної служби України і Міністерства транспорту та зв'язку України від 18.09.2008 № 1019/1143, забороняється вивантаження та видача товарів (вантажів), які надійшли до станції призначення до закінчення їх митного оформлення.

Частковим вирішенням цього проблемного питання може бути створення безпосередньо на територіях контейнерних

терміналів місць доставки товарів для залізничного транспорту відповідно до наказу Міністерства фінансів України від 30.05.2012 № 646 «Про місця доставки товарів транспортними засобами». Це, принаймні, відповідно до статті 263 Митного кодексу України дасть можливість зберігати товари у контейнерах до їх митного оформлення протягом 10 робочих днів з дати доставлення. Водночас, є застереження правозастосовного характеру відносно створення місць доставки товарів безпосередньо в пунктах пропуску на державному кордоні (де саме і розташовуються контейнерні термінали).

Ще одним фактором, який стримує розвиток сервісів з доставки в Україну товарів у контейнерах залізничним транспортом є те, що кінцеві одержувачі товарів не мають можливості здійснити їх митне оформлення у будь-якому митному органі, як це передбачено частиною третьою статті 247 Митного кодексу України [1]. Це обумовлено певними застереженнями правозастосовного характеру стосовно направлення товарів з контейнерного терміналу (після їх доставки за попередньою митною декларацією) до іншого митного органу на підставі внутрішнього транзитного документа типу TP81AA.

Зазначені вище проблемні питання можуть бути вирішені прийняттям тимчасових (на час воєнного стану) нормативних актів Кабінету Міністрів України з подальшим внесенням відповідних змін до Митного кодексу України та інших нормативно-правових актів з питань митної справи. Зокрема, за таких умов особливо необхідною є імплементація закордонного досвіду щодо створення та функціонування «сухих портів», які дадуть змогу забезпечити здійснення зовнішньоекономічної діяльності в умовах обмеженого доступу до морських портів.

Певні кроки в контексті вирішення окреслених проблем уже здійснено. Так, аналіз вітчизняної практики створення «сухих портів», дає змогу зробити висновки про активізацію процесу створення логістичних об'єктів, які за своєю суттю є прототипами «сухих портів» у їх класичному розумінні й при внесенні відповідних змін до законодавства можуть стати базовими елементами сучасних логістичних ланцюгів.

Відтак, після початку війни, у Рівненській області ТзОВ «СУГП «ІМТРЕКС» створено наземний термінал – «сухий порт», який розміщується на площі 10 га, має два кілометри під'їзних колій, власні локомотиви, контейнеровози, перевантажувальну техніку та забезпечує належне опрацювання експортно-імпортних контейнерних перевезень. Об'єкт обладнаний залізничними вагами, автомобільними вагами з системою зчитування номерів, відео наглядом, цілодобовою охороною. На території терміналу двом складським об'єктам надано статус «митного складу» відкритого типу, а прилеглій території одного із складів – статус місця доставки товарів автомобільним транспортом. Під'їзні колії, розміщені поблизу до території терміналу придатні для визначення їх місцем доставки для залізничного транспорту.

Термінал має належну інфраструктуру й здійснює накопичення, приймання, відправлення контейнерів ліній Maersk Line та Narag-Lloid, розвиває консолідацію вантажів у контейнерах, які доставляються у інші регіони України (послуги «першої» та «останньої» милі) та є базовим контейнерним терміналом для учасників зовнішньоекономічної діяльності з багатьох регіонах нашої країни. Окрім того, цей термінал забезпечує регулярний рух контейнерних потягів, що дозволяє здійснювати міжнародні вантажні перевезення з щомісячним обсягом до 1600 TEU.

З метою забезпечення здійснення митних процедур на території «сухого порту», Рівненською митницею створено відповідний відділ митного оформлення з його розміщенням на території терміналу. Що стосується особливостей здійснення митних процедур в «сухому порту», то слід зазначити, що при митному оформленні імпортних товарів перевантаження зі зміною виду транспорту проводиться з розміщенням товарів в митний режим «митного складу» з наступним оформленням нової митної декларації із урахуванням змін щодо транспортного засобу, товаросупровідних документів, перевізника та особи, що приймає товари для перевезення. Експортні вантажі в контейнерах доставляються автомобільним транспортом на відповідну залізничну станцію, після чого заявляються до митного оформлення для перевезення контейнерів залізничним транспортом.

Так, за період від початку року через термінал оформлено: в напрямі експорту 551 декларацію із загальним обсягом товарів 2195 тис. т, в напрямі імпорту — 320 митних декларацій з товарами загальною вагою 345 тис. т. При цьому, розміщено на митний склад 180 митних декларацій з товарами вагою 5,8 тис. т й випущено зі складу за митними деклараціями типу ТР81АА для митного оформлення в інших митницях 177 митних декларацій з товарами, загальною вагою 7,6 тис. т.

Ще одним прикладом «сухого порту», створеного в умовах війни на території України є ТОВ «Західний контейнерний термінал», що є сучасним логістичним комплексом, розташованим у Тернопільській області, який безпосередньо зв'язаний залізничним сполученням та договірними відносинами з морськими портами на території України, Румунії, Польщі та Німеччини, що дозволяє здійснювати ефективні контейнерні перевезення. За аналогією з попереднім терміналом, на території логістичного об'єкта розташовано підрозділ митного оформлення митного поста «Тернопіль», штатною чисельністю 7 працівників для якого керівництвом терміналу створено усі необхідні умови для виконання професійних обов'язків (належно облаштовано робочі місця, забезпечено наявність каналу зв'язку з ЄАІС Держмитслужби, охоронної та пожежної сигналізації, ваги, системи відео спостереження, камер зчитування (фіксації) реєстраційних номерних знаків транспортних засобів, цілодобової охорони). Термінал забезпечено навантажувально-розвантажувальною технікою, допоміжним персоналом, обладнане крите місце для проведення огляду вантажів у складних погодних умовах.

На території ТОВ «Західний контейнерний термінал» функціонують: митний склад відкритого типу, місце доставки товарів для автомобільного транспорту, місце доставки для залізничного транспорту. За рішенням Тернопільської митниці в місцях товарів створено зони митного контролю. Окрім того, прийнято рішення про додаткове облаштування та збільшення території місця доставки товарів автомобільним транспортом, що дасть змогу одночасно приймати до 35 вантажних та 35 легкових транспортних засобів й сприятиме збільшенню пропускної спроможності місця доставки.

За період від початку року посадовими особами підрозділів Тернопільської митниці здійснено митне оформлення контейнерів з товарами, в тому числі за процедурою Т1, які надходили в місце доставки товарів для залізничного транспорту: в митному режимі експорт загальною вагою нетто – 280 610,87 тис. т, контейнерів – 10 256 од., в тому числі за процедурою Т1 оформлено та доставлено 1100 контейнерів, у митному режимі імпорт загальною вагою нетто – 63 005,63 тис. т, контейнерів – 3444 од., в тому числі за процедурою Т1 оформлено та доставлено 1201 контейнер, у митному режимі транзит – загальною вагою нетто – 1862,31 тис. т, контейнерів – 90 од., в тому числі за процедурою Т1 оформлено та доставлено 53 контейнери.

Таким чином, враховуючи наведену аналітику, доцільно зробити висновки про те, що створення та ефективне функціонування «сухих портів» в надскладних умовах, що супроводжуються обмеженістю доступу до морських шляхів дозволяє певною мірою забезпечити здійснення зовнішньоекономічних операцій й забезпечити функціонування вітчизняної логістичної системи.

Можливість та ефективність реалізації проєкту «сухий порт» напряду пов'язана із вітчизняною дозвоільною системою, а тому доцільним є проаналізувати її особливості.

В процесі створення та розвитку «сухого порту», в першу чергу, виникає необхідність дослідити проблематику розміщення такого об'єкта та статусу земельної ділянки, на якій планується його розташування. Тобто першочергово необхідно вирішити питання про вибір та належне оформлення прав на земельну ділянку для розміщення об'єкту.

При формалізації прав на земельну ділянку важливим є визначення мети її використання, юридичного статусу, наявності обтяжень або обмежень щодо використання землі та специфічних процедур отримання права власності або користування земельною ділянкою.

Правильний вибір земельної ділянки має великий вплив на всі наступні етапи будівництва та експлуатації інтермодального терміналу. Це включає можливість проєктування, будівництва та обслуговування «сухого порту», забезпечення його

підключення до інженерних мереж, наявність зручних логістичних маршрутів, доступність трудових ресурсів та, в кінцевому рахунку, рентабельність майбутнього проекту.

Загалом, під земельною ділянкою, де буде розташований «сухий порт», прийнято розуміти землі, що призначені для розміщення та експлуатації основних, підсобних і допоміжних будівель та споруд, а також їх під'їзних шляхів, інженерних мереж, адміністративно-побутових будівель та інших споруд. Такі землі можуть належати до державної, комунальної або приватної власності. Таким чином, крім місця розташування земельної ділянки, також необхідно визначити її правовий статус, що дасть змогу окреслити обсяг повноважень щодо володіння, користування та розпорядження нею.

Також слід враховувати, що за загальним правилом продажу земельних ділянок державної чи комунальної власності та набуття прав користування ними здійснюються на конкурентних засадах (на земельних торгах), за певними виключеннями (зокрема, в разі розташування на земельних ділянках об'єктів нерухомості, що перебувають у власності фізичних або юридичних осіб).

З метою уникнення необхідності придбання прав на землю на аукціоні, можливим є варіант придбання об'єкта нерухомості, під яким надалі можна оформити земельну ділянку (у разі, якщо вона не оформлена) без необхідності проходження процедури земельних торгів та, наприклад, провести його реконструкцію.

Варто зазначити, що об'єктом цивільних прав є не будь-яка частина земної поверхні, а саме сформована земельна ділянка. Формування земельної ділянки передбачає визначення її площі, меж та внесення інформації про неї до Державного земельного кадастру. Земельна ділянка вважається сформованою з моменту присвоєння їй кадастрового номера [2].

Також слід враховувати питання цільового призначення земельної ділянки, що суттєво впливає на подальше будівництво. Це передбачає необхідність ретельного дослідження та врахування вимог місцевого містобудівного законодавства. Від цього залежить можливість реалізації проекту, що визначено Постановою Кабінету Міністрів України від 28 липня

2021 року № 821 «Про внесення змін до деяких актів Кабінету Міністрів України», якою введено в дію Класифікатор видів цільового призначення земельних ділянок.

Слід зазначити, що у випадку, коли цільове призначення забудови не відповідають вимогам містобудівної документації на місцевому рівні, це може призвести до відмови у наданні містобудівних умов та обмежень. Ці умови разом із технічними обмеженнями становлять основні вихідні дані для проектування майбутньої забудови.

Зазвичай, зміна призначення земельної ділянки можлива лише в разі дотримання встановлених правил, які визначають відповідність між новим призначенням та функціональним призначенням території згідно місцевої містобудівної документації. Навіть при можливості внесення змін до містобудівної документації, цей процес буде досить тривалим та супроводжуватиметься значними фінансові видатками.

Окрім того, варто звернути увагу на те, що здійснення продажу земельних ділянок державної чи комунальної власності або прав на них (оренди, суперфіцію, емфітевзису) громадянам, юридичним особам та іноземним державам проводиться згідно Земельного кодексу України органами державної влади, Радою міністрів Автономної Республіки Крим та органи місцевого самоврядування відповідно до їх повноважень, визначених статтею 122 Земельного кодексу України (ч. 1 ст. 127 Земельного кодексу України). При цьому, державні органи приватизації здійснюють продаж земельних ділянок, на яких розташовані об'єкти, які підлягають приватизації (ст. 17 Земельного кодексу України).

Продаж земельних ділянок державної чи комунальної власності або прав на них (оренди, суперфіцію, емфітевзису) здійснюється виключно на земельних торгах, крім випадків, встановлених частинами 2 і 3 статті 134 Земельного кодексу України.

Не підлягають продажу на конкурентних засадах (земельних торгах) земельні ділянки державної чи комунальної власності або права на них у разі (ч. 2 ст. 134 Земельного кодексу України):

- розташування на земельних ділянках об'єктів нерухомого майна (будівель, споруд), що перебувають у власності фізичних або юридичних осіб;

- використання земельних ділянок для потреб, пов'язаних з користуванням надрами, та спеціального водокористування відповідно до отриманих дозволів;

- будівництва об'єктів, що в повному обсязі здійснюється за кошти державного та місцевих бюджетів;

- будівництва, обслуговування об'єктів інженерної, транспортної, енергетичної інфраструктури, мультимодальних терміналів, об'єктів зв'язку та дорожнього господарства (крім об'єктів дорожнього сервісу);

- будівництва об'єктів забезпечення життєдіяльності населених пунктів (сміттєпереробних об'єктів, очисних споруд, котелень, кладовищ, протиерозійних, протизсувних і протиселевих споруд);

- передачі громадянам земельних ділянок для сінокосіння і випасання худоби, для городництва;

- поновлення договорів оренди землі, укладення договорів оренди землі на новий строк з використанням переважного права орендаря;

- надання в оренду земельних ділянок під польовими дорогами, розташованих у масиві земель сільськогосподарського призначення (крім доріг, що обмежують масив), відповідно до статті 37-1 Кодексу;

- надання в оренду земельних ділянок під полезахисними лісовими смугами, що обслуговують масив земель сільськогосподарського призначення тощо [3].

12 травня 2022 р. Верховною Радою України прийнято Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо особливостей регулювання земельних відносин в умовах воєнного стану», яким передбачається, зокрема, спрощення процедури виділення земельних ділянок для будівництва мультимодальних терміналів та виробничо-перевантажувальних комплексів в умовах воєнного стану. Це дозволить створити сприятливі умови для розбудови транспортно-логістичної інфраструктури на кордонах України. Таким чином, згідно із законодавством допускається передача земельних ділянок державної, комунальної власності в оренду без проведення земельних торгів для будівництва, обслуговування об'єктів інженерної, транспортної, енергетичної інфраструктури, мультимодальних терміналів.

Зауважимо, що встановлення та зміна цільового призначення земельних ділянок, а також надання земельних ділянок в оренду для розміщення виробничих потужностей підприємств, що переміщені (евакуйовані) із зони бойових дій, будівництво (розширення) річкових портів (терміналів), мультимодальних терміналів та виробничо-перевантажувальних комплексів, здійснюватиметься без супутніх витрат та затвердженої містобудівної документації на підставі мотивованого висновку уповноваженого органу містобудування та архітектури. При цьому, для таких цілей заборонено використовувати природоохоронні території, землі природно-заповідного фонду та іншого природоохоронного призначення, історико-культурного призначення, земель водного фонду (крім випадків розміщення річкових портів (терміналів), а також порушувати обмеження у використанні земель (у тому числі в сфері забудови).

Отже, із запровадженням воєнного стану земельні відносини в Україні зазнали суттєвих законодавчих змін, внесених, зокрема, законами України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо створення умов для забезпечення продовольчої безпеки в умовах воєнного стану» від 24.03.2022 р. № 2145-IX (далі – Закон № 2145) та «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо особливостей регулювання земельних відносин в умовах воєнного стану» від 12.05.2022 р. № 2247-IX (далі – Закон № 2247).

Стосовно оформлення належним чином прав користування, володіння земельною ділянкою для будівництва «сухого порту», варто звернути увагу на зазначені зміни в законодавстві.

Зокрема, в умовах воєнного стану зміну цільового призначення для релокації підприємств із зони бойових дій, розміщення річкових портів, мультимодальних терміналів, виробничо-перевантажувальних комплексів, а також будівництва інженерних мереж електропостачання, газопостачання та інших, здійснюють:

- без дотримання правил співвідношення між видом цільового призначення земельної ділянки та видом функціонального призначення території (крім деяких категорій земель);
- без затвердженої містобудівної документації на місцевому рівні (комплексний план, генеральний план населеного

пункту, план зонування території, детальний план території) за умови наявності мотивованого висновку уповноваженого органу містобудування та архітектури про можливість розміщення об'єкта, який вважається особливим видом містобудівних умов та обмежень і є підставою для проектування об'єкта;

- із правом отримати технічні умови щодо водо-, тепло-, електро- і газопостачання, водовідведення, зовнішнього освітлення, відведення зливових вод і телекомунікацій як до (i) отримання права на виконання будівельних робіт, так і до (ii) прийняття об'єкта в експлуатацію;

- без сплати втрат лісгосподарського виробництва та втрат сільськогосподарського виробництва (для більшості з перелічених об'єктів).

Встановлення та зміна цільового призначення земельної ділянки для вказаних вище цілей, а також для нового будівництва чи реконструкції будівель для тимчасового проживання внутрішньо переміщених осіб, об'єктів дорожньо-транспортної інфраструктури (крім об'єктів дорожнього сервісу), місць тимчасового зберігання відходів від руйнувань, зумовлених бойовими діями, терористичними актами, диверсіями або проведенням робіт з ліквідації їх наслідків, допускається без дотримання правил співвідношення між видом цільового призначення земельної ділянки та видом функціонального призначення території, визначеним відповідною містобудівною документацією (за загальним правилом зміна цільового призначення допускається виключно за умови дотримання правил співвідношення між новим видом цільового призначення земельної ділянки та видом функціонального призначення території, визначеним відповідною містобудівною документацією на місцевому рівні).

У випадку згаданого «конфлікту» співвідношення між видом цільового призначення земельної ділянки та видом функціонального призначення території або якщо на території взагалі відсутня затверджена містобудівна документація місцевого рівня, рішення про встановлення або зміну цільового призначення земельної ділянки приймають на підставі мотивованого висновку уповноваженого органу містобудування та архітектури сільської, селищної, міської ради щодо можливості розміщення на земельній ділянці відповідного об'єкта.

Якщо ж на підставі зазначеного висновку цільове призначення земельної ділянки так і не буде змінено, такий висновок втрачає чинність із дня припинення або скасування воєнного стану.

Варто зазначити, що викладене є можливим лише за умови, що розміщення на земельній ділянці відповідних об'єктів не призведе до порушення обмежень у використанні земель (зокрема у сфері забудови), вимог нормативно-правових актів, будівельних норм та інших нормативних документів, обов'язковість застосування яких встановлено законодавством.

Водночас висновок про неможливість розміщення відповідного об'єкта на земельній ділянці повинен містити посилання на обмеження у використанні земель, які порушуються таким розміщенням, або на конкретну норму (статтю, частину, пункт) нормативно-правового акта, будівельних норм чи іншого нормативного документа, обов'язковість застосування якого встановлено законодавством, що унеможливорює розміщення відповідного об'єкта на земельній ділянці.

Крім того, не допускається згадане «пільгове» встановлення або зміна цільового призначення земельної ділянки у разі, якщо:

- земельна ділянка розташована на ландшафтно-рекреаційній території, визначеній містобудівною документацією на місцевому рівні (крім річкових портів (терміналів), рішення про доцільність розміщення яких прийнято центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері внутрішнього водного транспорту);

- земельна ділянка розташована на природоохоронній території, визначеній такою документацією, або віднесена до категорії земель природно-заповідного фонду та іншого природоохоронного призначення, земель історико-культурного призначення, земель водного фонду (крім розміщення річкових портів (терміналів);

- згідно з містобудівною документацією на місцевому рівні на території, на якій розташована земельна ділянка, передбачено розміщення об'єктів освіти, охорони здоров'я, культури, соціального забезпечення, житлово-комунального господарства, цивільного захисту, військових та інших оборонних

об'єктів, лінійних об'єктів інженерно-транспортної та енергетичної інфраструктури, інженерної інфраструктури меліоративних систем.

Водночас в умовах належного функціонування Державного земельного кадастру (ДЗК) реєстрація зміни цільового призначення відбувається шляхом внесення відомостей до ДЗК, а в умовах призупинення функціонування ДЗК – шляхом внесення запису в книгу реєстрації землеволодінь і землекористувань в умовах воєнного стану, яку веде районна військова адміністрація (з подальшим внесенням відомостей до ДЗК протягом 30 днів із дня відновлення його функціонування).

У разі якщо відомості про земельну ділянку, цільове призначення якої змінюється, не внесено до ДЗК, зміна її цільового призначення здійснюється лише після внесення таких відомостей. Важливо враховувати, що деякі види будівництва можуть потребувати додаткових дозволів, залежно від їх характеру та обсягу. Такі дозволи можуть бути пов'язані з плануванням території, дозволом на забудову прибережної смуги, дозволом на використання підземних ресурсів тощо.

Варто зазначити, що найбільш перспективною формою впровадження нових проєктів «сухого порту» може виступити державно-приватне партнерство із застосуванням відповідних механізмів.

Державно-приватне партнерство (ДПП) при будівництві «сухих портів» означає співпрацю між державним сектором (у тому числі урядом або місцевими органами влади) та приватними підприємствами чи інвесторами з метою спільної реалізації проєктів з будівництва та розвитку інфраструктурних об'єктів. ДПП може бути використане для побудови, реконструкції, розширення та ефективного управління «сухими портами» з метою забезпечення оптимального функціонування та обслуговування транспортних потоків.

У рамках ДПП можуть бути розроблені різні моделі співпраці, такі як концесії, бот-проєкти (будівництво-експлуатація-передача), довгострокові оренди тощо. В залежності від моделі партнерства, уряд може надавати інвестору права на будівництво, експлуатацію та управління «сухим портом» протягом визначеного періоду часу, в обмін на інвестиції,

забезпечення високої якості обслуговування та збільшення обсягів транспортних перевезень.

Це може бути вигідно для держави, оскільки вона отримує доступ до приватних інвестицій та експертизи, що може сприяти розвитку і модернізації інфраструктури. З іншого боку, інвестори отримують можливість здійснити прибуткові проекти в інфраструктурній сфері з довгостроковою перспективою. Зміст державно-приватного партнерства представлено на рисунку 1.

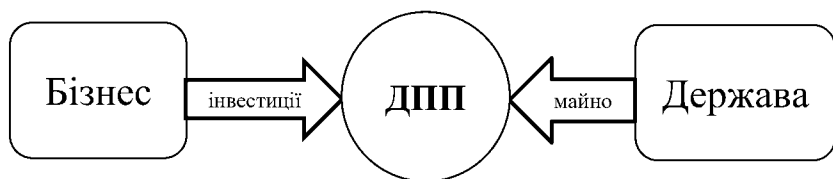


Рисунок 1— Зміст державно-приватного партнерства

Джерело: складено автором

Зважаючи на специфіку «сухих портів» та їх роль в глобальній торгівлі, ДПП може бути ефективним інструментом для спільного розвитку та оптимізації цих об'єктів.

У світовій спільноті ДПП вважається значущим механізмом для просування розвитку логістичної інфраструктури, особливо в тих економіках, які перебувають у процесі розвитку або переформатування під впливом кризових явищ. ДПП виникає як сполучення публічного і приватного секторів у різних вимірах, зберігаючи при цьому власні характеристики і функції, і використовуючи взаємну конкуренцію чи співпрацю в якості рушійних механізмів.

Переваги використання механізмів ДПП у інфраструктурних проектах включають наступні пункти: подолання обмежень бюджетних ресурсів державного сектору, зниження загальних витрат на проект, скорочення строків реалізації, прискорення процесу розробки, розподіл відповідальності між державою та приватним сектором, а також проведення якісної та адекватної оцінки витрат та очікуваного прибутку.

Сьогодні державно-приватне партнерство розглядається у двох головних аспектах. По-перше, як система взаємовідносин між державою та бізнесом, що використовується як інструмент економічного та соціального розвитку на міжнародному, національному, регіональному та місцевому рівнях. По-друге, це реальні проєкти, що спільно реалізуються державою та приватним сектором на об'єктах у державній та муніципальній власності.

Вважаємо, що досить перспективною є концесійна модель (рисунк 2), що базується на використанні державно-приватного партнерства для експлуатації об'єктів, передбачає взаємодію з частковим збором платежів від користувачів. Ця стратегія є найбільш поширеною і включає такі особливості: уряд визначає та надає приватній компанії певні права на об'єкт (зазвичай пов'язані з будівництвом та експлуатацією об'єкта на певний строк). При цьому, держава може зберігати права власності на об'єкт або права на надання певних послуг. Для концесіонера відкривається можливість діяти зі значною часткою підприємницької свободи.

Переваги цієї моделі полягають у тому, що відповідальність за ризики переважно лежить на приватному секторі, забезпечується досить високий рівень приватних інвестицій, а також існує значний потенціал для інвестування у технологічні інновації. Натомість, недоліки включають у себе складність у реалізації та управлінні цією моделлю, можливу тривалість укладання угод між сторонами та можливість зростання бюджетних витрат. Концесійну модель можна використовувати у всіх галузях інфраструктури, вона характеризується досить довгостроковою природою (угоди зазвичай укладаються на 40–60 років), що дозволяє сторонам розробляти стратегії розвитку на майбутнє, розподіляти ризики та забезпечувати життєдіяльність проєктів.

Відповідно до вітчизняного законодавства ДПП визначається як «Співробітництво між державою, територіальними громадами в особі відповідних державних органів та органів місцевого самоврядування (державними партнерами) та юридичними особами, крім державних комунальних підприємств, або фізичними особами-підприємцями (приватними партнерами), що здійснюється на основі договору в порядку, встановленому Законом та іншими законодавчими актами, та відповідає ознакам державно-приватного партнерства,

визначеного законом» [4]. Відповідно до зазначеного Закону України та інших законодавчих актів України у рамках здійснення державно-приватного партнерства можуть укладатися: концесійний договір, договір управління майном, договір про спільну діяльність та інші договори.

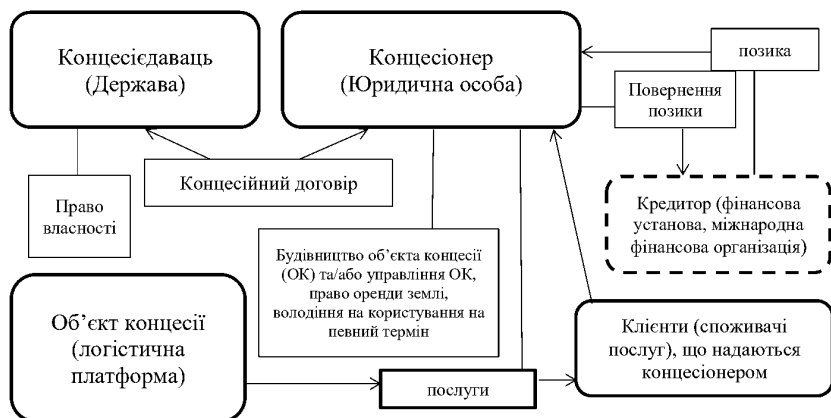


Рисунок 2 – Схема реалізації договору концесії на основі ДПП

Джерело: складено автором

Влітку 2022 року групою законотворців було зареєстровано Проект Закону про внесення змін до деяких актів України щодо вдосконалення механізму залучення приватних інвестицій з використанням механізму державно-приватного партнерства для пришвидшення відновлення зруйнованих війною об'єктів та будівництва нових об'єктів, пов'язаних з післявоєнною перебудовою економіки України [5].

Зазначеним законопроектом запропоновано розділити проекти на «звичайні», «проекти з відновлення» та «малі проекти» (вартістю до 5,3 млн дол.) і здійснювати оформлення конкурсів через електронну торговельну систему на основі заповнення стандартної форми єдиного європейського закупівельного документа (ESPD) встановленого Імплементаційним регламентом Єврокомісії. Це б сприяло прозорості процедур, спрощенню участі потенційних інвесторів, пришвидженню

термінів підготовки конкурсів і наступної реалізації фази будівництва.

Щодо фінансового забезпечення також планується розширити джерела та механізми фінансування проєктів державно-приватного партнерства. Це передбачає залучення коштів з різних джерел та застосування різноманітних способів фінансування для забезпечення успішної реалізації проєктів.

Зокрема, передбачено залучення «донорської» підтримки від іноземних держав, міжнародних організацій, муніципальних органів тощо. Також передбачається використання «грантів» — коштів, що виділяються для фінансування підготовки та впровадження проєктів державно-приватного партнерства на безоплатній, безвідсотковій та безповоротній основі, зокрема для фінансування капітальних витрат на будівництво.

Додатково передбачається «співфінансування» — часткове фінансування витрат приватного партнера, пов'язаних з будівництвом, за рахунок грантів, державного або місцевого бюджетів, а також можливість гарантування державним партнером здійснення платежів на користь приватного партнера. Це розраховано з метою компенсації різниці між мінімально гарантованим та фактичним рівнем попиту на товари (роботи, послуги), які надаються приватним партнером.

Впровадження таких джерел та механізмів фінансування допоможе підтримати фінансовий баланс у проєктах з великими капітальними витратами та непередбачуваним попитом, особливо в умовах післявоєнного періоду. Для держави ці зміни приносять численні переваги, включаючи зменшення витрат на утримання інфраструктурних об'єктів після відновлення, оскільки ці витрати взяв на себе приватний інвестор. Також держава зможе використати досвід приватного сектору для більш ефективного функціонування об'єктів у майбутньому.

Мета, на досягнення якої спрямований зазначений проєкт закону, є спрощення процедури підготовки та реалізації проєктів ДПП для відбудови зруйнованих війною об'єктів інфраструктури та (побудови нових об'єктів, що пов'язано з пост-воєнною перебудовою економіки зокрема передбачивши:

- впровадження електронної системи закупівель для проєктів ДПП за стандартами ЄС;

- повноцінне впровадження типу проєктів ДПП, заснованих на платежах з бюджету, де держава не передає інвестору ризик попиту, а по-суті оплачує «інфраструктуру в розстрочку» для післявоєнного відновлення України;

- спрощення процедури підготовки проєктів ДПП, особливо, що стосуватимуться відновлення інфраструктури у післявоєнний період, проєктів нового будівництва, що пов'язані з пост-воєнною перебудовою економіки, а також «малих» проєктів до 5,3 млн євро;

- спрощення загальної процедури підготовки проєктів ДПП на державному та місцевому рівнях [6].

Отже, створення та функціонування «сухих портів» в Україні потребує певних дозволів та ліцензій, що видаються різними державними органами, зокрема:

1. Дозвіл на будівництво. В Україні дозвіл на будівництво видається органами державного архітектурно-будівельного контролю (ДАБК) або їх територіальними підрозділами.

Нормативно-правовим документом, що регулює процедуру видачі дозволу на будівництво в Україні, є Закон України «Про регулювання містобудівної діяльності» (№ 3038-VI). Згідно з цим законом, ДАБК має повноваження видачі дозволу на будівництво та контроль за дотриманням будівельних норм та правил.

Для отримання дозволу на будівництво в Україні необхідно подати заяву до відповідного органу ДАБК, разом з комплектом необхідної технічної та проєктної документації. Орган ДАБК проводить експертизу цієї документації, перевіряє відповідність проєкту будівництва вимогам законодавства та видає дозвіл на будівництво, якщо всі вимоги виконані.

2. Ліцензія на перевезення вантажів: для транспортування вантажів до/з «сухого» порту необхідна ліцензія на перевезення вантажів. В Україні ліцензію на перевезення вантажів логістичному хабу надає Державна служба України з безпеки на транспорті (ДСБТ).

Нормативно-правовим документом, що регулює процедуру отримання ліцензії для логістичного хабу на перевезення

вантажів, є Закон України «Про ліцензування видів господарської діяльності» (№ 222-VIII). Згідно з цим законом, ДСБТ має повноваження видачі ліцензій на здійснення діяльності з перевезення вантажів в логістичних хабах.

Відповідно до вимог чинного законодавства, Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності», Закону України «Про автомобільний транспорт», а також Постанова Кабінету Міністрів України № 1001 від 02.12.2016 року «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом».

Отримання ліцензії на перевезення вантажів в логістичному хабі передбачає звернення до ДСБТ та подання необхідної документації, включаючи інформацію про організацію, плани розвитку, інфраструктуру, кваліфікацію персоналу та інше.

3. Дозвіл на митний брокераж: для здійснення митної брокерської діяльності підприємству необхідно отримати дозвіл, що надається Державною митною службою України. Підприємство, якому надано дозвіл, включається до реєстру митних брокерів [7].

4. Не менш значущим і достатньо складним аспектом є етап відкриття та отримання статусу митного складу (МС), який привнесений для зберігання товарів, що ввозяться на митну територію України.

Нормативно-правове забезпечення відкриття та отримання статусу митного складу (МС) в Україні базується на наступних законодавчих актах та нормативних документах:

– Митний кодекс України: головним джерелом нормативного регулювання є Митний кодекс України, який визначає загальні принципи функціонування митної системи в країні, включаючи відповідні положення щодо митних ліцензійних складів.

– Затверджений наказом Міністерства фінансів України 16.07.2012 № 835 «Порядок надання складським об'єктам статусу «митний склад» та позбавлення такого статусу»: Цей наказ встановлює конкретні процедури і вимоги щодо відкриття,

ліцензування та експлуатації митних складів. Він містить вимоги до інфраструктури, технічного обладнання, безпеки, контролю та звітності.

— Нормативні акти Державної митної служби України: Державна митна служба України у своїй діяльності приймає нормативні акти, які уточнюють деталі та процедури, пов'язані з відкриттям, функціонуванням і ліцензуванням діяльності МС.

Для відкриття та використання митного складу суб'єкту господарювання потрібен дозвіл. Якщо облаштування складу відповідає всім вимогам і заява складена коректно, митниця видає наказ про прийняття рішення щодо надання дозволу на відкриття та експлуатацію митного складу і направляє електронною поштою до Держмитслужби лист-повідомлення для внесення складського об'єкта до Реєстру митних складів [8].

З метою отримання дозволу на відкриття та експлуатацію митного складу необхідно звернутись до Державної митної служби України із заявою за формою встановленою додатком 3 до «Порядку надання складським об'єктам статусу «митний склад» та позбавлення такого статусу», та необхідним пакетом документів.

Митницею у строк, що не перевищує 10 робочих днів з дати отримання заяви, здійснюється огляд складських об'єктів, прилеглої до МС території, перевірка відомостей, зазначених у поданих документах.

Для суб'єкта господарювання, який має намір відкрити та експлуатувати митний склад відкритого типу, перевіряється наявність відомостей про нього в реєстрі митних брокерів. За результатами огляду оформлюється акт, складання якого передбачено статтею 343 Митного кодексу України.

У разі визнання відповідності складського об'єкта вимогам, встановленим цим Порядком, митниця у строк, що не перевищує 3 робочих днів з дати складання акта, видає наказ про прийняття рішення щодо надання дозволу на відкриття та експлуатацію митного складу, затверджує процедуру, погоджену утримувачем МС, і не пізніше наступного робочого дня після затвердження процедури направляє електронною поштою до Держмитслужби лист-повідомлення для внесення складського об'єкта до Реєстру МС.

Протягом одного робочого дня з дня отримання листа-повідомлення уповноважена посадова особа Держмитслужби вносить інформацію до Реєстру митних складів.

Протягом трьох робочих днів з дати прийняття рішення про надання дозволу митниця направляє заявнику витяг з Реєстру митних складів.

Про направлення до Держмитслужби листа-повідомлення для внесення складського об'єкта до Реєстру МС (не пізніше наступного робочого дня з дня направлення такого листа) або про відмову у наданні дозволу (протягом 10 робочих днів з дня отримання заяви з обов'язковим зазначенням причин відмови) митниця повідомляє заявника письмово.

5. Крім того, в організації діяльності «сухого порту» важливим етапом є отримання дозволу на відкриття та використання складу тимчасового зберігання. Його надають після внесення відомостей про складський об'єкт до реєстру складів тимчасового зберігання. Якщо облаштування складу відповідає всім вимогам законодавства, і заява, витяг з Реєстру може бути надісланий поштою [9].

Підприємство, яке має намір отримати Дозвіл, подає до митниці в паперовій та/або електронній формі заяву про надання дозволу на відкриття та експлуатацію складу тимчасового зберігання.

Заява укладається згідно з додатком 3 до «Положення про склади тимчасового зберігання» за встановленою формою.

Утримувач складу тимчасового зберігання повинен забезпечити:

- наявність прилеглої до СТЗ території з твердим покриттям, обладнаної для стоянки транспортних засобів; цілодобову охорону складських об'єктів або функціонування на них охоронної сигналізації;

- обладнання складських об'єктів СТЗ ґратами на вікнах (за їх наявності); функціонування протипожежної сигналізації на складських об'єктах (крім функціонування такої сигналізації на відкритих майданчиках), наявність засобів пожежогасіння;

- наявність повірених засобів для зважування товарів (з урахуванням специфіки товарів), а на СТЗ, призначеному для зберігання наливних чи насипних товарів, – повірених засобів обліку таких товарів і контролю за ними;

– наявність рампи, оглядового майданчика, навантажувально-розвантажувальної техніки (з урахуванням специфіки СТЗ); можливість проведення навантажувально-розвантажувальних робіт на СТЗ або на прилеглий до СТЗ території;

– наявність і функціонування СВК за всіма воротами або дверними отворами СТЗ, через які здійснюється ввезення та/або вивезення товарів, в'їздом і виїздом з прилеглої до СТЗ території, фіксування такого відображення для виявлення несанкціонованого доступу до товарів і транспортних засобів, що перебувають під митним контролем, а також ведення архіву відеозаписів СВК;

– безперешкодний доступ посадових осіб митниці до СВК;

– наявність і функціонування на в'їзді та виїзді з прилеглої до СТЗ відкритого типу території контрольно-пропускної системи, до якої входять шлагбауми, електронні ваги та засоби автоматичного зчитування (фіксації) реєстраційних номерних знаків транспортних засобів з функцією автоматичного внесення інформації про реєстраційний номер транспортного засобу та його загальну вагу до системи електронного обліку товарів на СТЗ (для СТЗ, ввезення або вивезення товарів з яких здійснюється автомобільним транспортом);

– освітлення СТЗ та прилеглої до СТЗ території згідно із встановленими нормативними актами, санітарними нормами та правилами;

– обладнання робочих місць для посадових осіб підрозділу митного оформлення (далі – ПМО) згідно із встановленими нормативно-правовими актами, санітарними нормами та правилами (у разі необхідності – розміщення ПМО на території СТЗ відкритого типу);

– наявність каналів і засобів зв'язку для роботи посадових осіб ПМО та інших державних органів контролю у разі розміщення таких посадових осіб на території СТЗ; обладнання СТЗ не менше ніж двома засобами нанесення забезпечення, один з яких повинен перебувати у віданні митниці, другий – у віданні утримувача СТЗ;

– наявність на складських об'єктах СТЗ (місцях накладення забезпечення для резервуарів (елеваторів)) інформаційних вивісок.

Розгляд Заяви про надання Дозволу здійснюється митницею у строк, що не перевищує п'ятнадцяти робочих днів з дня реєстрації цієї заяви у митниці.

За результатами розгляду заяви про надання Дозволу та з урахуванням відомостей, зазначених у Акті огляду, митниця приймає рішення про надання Дозволу. Таким чином, дозвіл оформлюється наказом митниці [10].

6. Дозвіл на відкриття та експлуатацію вільної митної зони (ВМЗ). Для отримання можливості користуватися вільною митною зоною комерційного або сервісного типу необхідно одержати офіційний дозвіл. Після того, як облаштування вільної митної зони та процедура її функціонування відповідають усім вимогам Державної митної служби, заявнику видається необхідний дозвіл. Як результат, підприємство додається до реєстру вільних митних зон комерційного або сервісного характеру. Для отримання дозволу необхідно подати відповідні документи до територіальних органів Державної митної служби України.

Документи, що необхідно надати для отримання послуги:

- Заява на відкриття та експлуатацію вільної митної зони комерційного або сервісного типу за формою, наведеною в додатку до Порядку згідно наказу Міністерства фінансів України від 30.05.2012 № 633.

- Виписка з Єдиного державного реєстру юридичних осіб та фізичних осіб-підприємців.

- Засвідчені в нотаріальному порядку копії документів, що підтверджують право власності на територію чи склад або право користування ними.

- Засвідчені заявником копії документів зазначених у п. 2.2.3 розділу II Порядку відкриття та експлуатації вільної митної зони комерційного або сервісного типу затвердженого наказом Міністерства фінансів України від 30.05.2012 № 633.

Протягом трьох робочих днів з дня прийняття рішення про надання дозволу заявнику (уповноваженій заявником особі) видається або надсилається йому рекомендованим листом для розгляду та погодження процедура експлуатації такої ВМЗ. Процедура експлуатації ВМЗ розглядається заявником протягом трьох робочих днів з дня її отримання. За результатами розгляду до митниці заявником надається або надсилається

рекомендованим листом погоджена процедура експлуатації ВМЗ або заява щодо обґрунтованих зауважень до такої процедури. Рішення за заявою щодо зауважень до процедури експлуатації ВМЗ приймається митницею протягом трьох робочих днів з дня її отримання. У разі задоволення такої заяви митницею затверджується, а заявником погоджується процедура експлуатації ВМЗ у строк, що не перевищує трьох робочих днів з дня отримання заявником такого рішення митниці. У разі відмови у задоволенні заяви щодо зауважень до процедури експлуатації ВМЗ оскарження такого рішення митниці здійснюється у порядку, встановленому главою 4 розділу I Кодексу. У разі згоди заявника з рішенням Держмитслужби України або Міністерства фінансів України (у разі оскарження рішення Держмитслужби України) погодження ним процедури експлуатації ВМЗ та її затвердження митницею здійснюється протягом трьох робочих днів з дня отримання такого рішення. Витяг з Реєстру ВМЗ, який містить перелік внесених до Реєстру ВМЗ відомостей, оформлюється на бланку митниці та не пізніше третього робочого дня з дня прийняття рішення про надання дозволу видається заявнику (уповноваженій заявником особі) або надсилається йому рекомендованим листом [11].

Таким чином, проаналізувавши вітчизняну дозвільну систему в контексті створення та функціонування «сухих портів», слід зазначити, що найбільш проблемними аспектами залишаються виділення земельної ділянки, забезпечення логістичного об'єкта належною інфраструктурою, залучення фінансування для реалізації проекту та відкриття й отримання статусу митного ліцензійного складу.

Отже, узагальнюючи дослідження вітчизняної практики створення та функціонування вітчизняних «сухих портів» із врахуванням діючої дозвільної та логістичної системи, а також проаналізованого міжнародного досвіду, доцільно визначити наступні напрями вирішення окреслених проблемних аспектів.

В першу чергу, відповідних змін потребує вітчизняна нормативно-правова база, а саме: впорядкування термінологічного апарату, що використовується для унормовування діяльності «сухих портів». Відтак, доцільним є введення поняття «сухий порт»,

конкретизація питань, що стосуються місця розташування «сухих портів», вимог до їх облаштування, визначення обов'язків власника «сухого порту», а також особливостей ввезення на територію «сухого порту» та вивезення з його території товарів.

Іншим, не менш важливим аспектом є застосування сучасних цифрових технологій, які можна імплементувати в діяльність «сухих портів» та інших типів транспортно-логістичних терміналів, включають системи, що підтримують базову інфраструктуру, а також інструментів для обробки вантажів, управління трафіком, роботи з митницею, забезпечення безпеки та моніторингу енергоресурсів.

Варто зазначити, що практичні пропозиції впровадження цифрових рішень логістичної індустрією можуть бути ефективно інтегровані в спільну цифрову платформу транспортної логістики регіону будь-якої з країн на основі накопичених даних, що стосуються оптимізації закупівель, активів, виробничих процесів, логістичних ланцюжків і фінансових розрахунків для ключових торговельних операцій і схем постачання. Такі платформи також можуть вирішувати проблеми оперативного управління, оптимізувати використання транспортних засобів і фінансові розрахунки для вантажоотримувачів, перевізників і експедиторів.

Очікувана інноваційність і цінність цифрової логістичної платформи полягає в принципово новому підході до алгоритмів моделювання мультимодальних логістичних ланцюгів з урахуванням унікальних характеристик кожного з її елементів.

Так, цифрова логістична платформа здатна:

- автоматизувати бізнес-процеси, аналізувати поведінку споживачів і пропонувати оптимальні рішення для організації транспортних потоків;
- враховувати специфіку залізничного, автомобільного, водного та повітряного транспорту;
- спростити договірну роботу між учасниками логістичних процесів;
- накопичувати, структурувати та аналізувати великий обсяг даних, прогнозувати події та мінімізувати ризики для учасників логістичних процесів;

- оптимізувати використання транспортних і термінальних активів, підвищити їх прибутковість і знизити логістичні витрати.

Окрім того, її запровадження дозволить забезпечити оптимальну логістику та ефективне управління розподільчими складами з мінімальною кількістю персоналу (цифровий термінал).

При управлінні транспортними операціями цифрова логістична платформа:

- здійснює пошук оптимальних маршрутів за допомогою технологій машинного навчання;

- використовує зручні інтерфейси для експедиторів і клієнтів;

- забезпечує інтеграцію з державними інформаційними та клієнтськими системами поставок, організовує цифровий документообіг та співпрацю з митницею.

- Під час управління цифровим складом цифрової логістичної платформи:

- мінімізує витрати на інфраструктуру терміналів і персонал за рахунок створення інтелектуальних завантажувачів з використанням технологій комп'ютерного зору;

- керує внутрішніми складськими потоками;

- створює цифровий склад – віртуальний двійник (копію) складу з більш, ніж 40 технічними параметрами.

Окрім цифрової платформи, на практиці часто застосовується й цифровий контейнерний термінал, який базується на IT-рішеннях і може управляти бізнес-процесами терміналу, його технічною та технологічною взаємодією з усіма учасниками логістичного процесу й забезпечує:

- реалізацію підходу до термінальних послуг за принципом «єдиного вікна» та можливість бронювання термінальних послуг у складі комплексного логістичного обслуговування «від дверей до дверей»;

- моніторинг фактичного та документального стану вантажу та обладнання на терміналі;

- централізований / розподілений електронний документообіг;

- перевезення контейнерів / вагонів;

- подання вантажу до митного оформлення та моніторинг процесу митного оформлення;

- централізований контроль довіреностей;
- оформлення транспортно-супровідних документів.

До зон управління входять контейнерний майданчик, залізничний термінал, автотранспортні операції, митна зона. Послуги взаємодії спрямовані на вантажовласників, залізничні адміністрації, операторів залізниць, портових операторів, митні органи, автотранспортні підприємства, експедиторів, контролюючі органи та ін.

При застосуванні цифрових робочих процесів на терміналах необхідно враховувати їх конкретні ролі (термінал для морських вантажообробних операцій, термінал на прикордонній станції, термінал промислового підприємства або контейнерний термінал для загального доступу всередині країни) та відповідні функції.

Зазвичай, транспортно-логістичні центри будуються поступово: розгортається під'їзна мережа залізничної інфраструктури, обладнуються додаткові площі для роботи автомобільного транспорту, модернізується навантажувальна техніка та обладнання, будуються нові склади. Завдяки цим процесам обробка вантажів на терміналі також змінюються в його цифровій моделі. Подібно до іграшкового конструктора, цифрова система має бути налаштованою відповідно до фізичних змін на терміналі, візуально відображаючи поточну фактичну роль терміналу, його функції та можливості.

Що стосується безпосередньої діяльності «сухих портів», то безпосередніми секторами, що потребують першочергової диджиталізації є наступні:

а) Залізнична зона завантаження / розвантаження

Робота терміналів в залізничній зоні має бути спланованою, доведеною до виконавців і контрольованою в режимі реального часу. Особливістю залізничної зони є робота з групами вагонів, контейнерів та інтеграція з системами автоматизації залізничного перевізника, які здійснюють управління станцією.

б) Зона завантаження / розвантаження вантажівок

Так само, як у залізничній зоні, усі операції на терміналі повинні бути сплановані та оцифровані. Особливістю автомобільного транспорту є необхідний часовий інтервал в'їзду та виїзду вантажівок з терміналів з метою уникнення заторів і піків роботи навантажувальної техніки протягом дня.

с) Парковка

У зв'язку з вимогою здійснювати управління зоною завантаження вантажівок із чітким графіком в'їзду-виїзду на терміналі, в'їзними воротами потрібно керувати автоматично, направляючи вантажівки або до зони завантаження, або до зони очікування на парковці. Якщо вантажівка прибула поза встановленим часовим інтервалом, вона повинна бути спрямована на парковку. Автомобільна парковка має бути обладнана системою електронної черги, щоб упорядкувати процес.

Окрім управління територіями та об'єктами «сухого порту», цифровізація має надавати правильну інформацію всім зацікавленим сторонам логістичного процесу, які здійснюють свою діяльність на терміналі.

До того ж важливими елементами системи управління логістичним терміналом є:

- співпраця з клієнтами та його цифровими системами під час отримання замовлень для обробки та моніторингу;
- співпраця із залізничною інфраструктурою (залізничний перевізник та системи його управління), портовою інфраструктурою (адміністрація морського порту та системи його управління);
- співпраця з державними органами (митними, фітосанітарними, прикордонними) та їх системами контролю й обліку;
- цифровий документообіг з автотранспортними компаніями, експедиторами, залізничними операторами, стивідорними та іншими компаніями;
- складання бухгалтерської та податкової звітності щодо діяльності «сухого порту», співпраця з податковими органами.

Зараз велика кількість програм цифровізації та пул ІТ-проектів реалізується залізничними адміністраціями в усьому світі. Такі проекти поєднують цифрові сервіси управління перевезеннями та інфраструктурою з мобільними пристроями для координації з клієнтами.

Окрім того, процеси цифровізації «сухого порту» можна розділити за такими основними напрямками:

- управління навантажувальним обладнанням;
- вантажно-розвантажувальні роботи;
- обслуговування потягів;

- управління складом (у тому числі складом тимчасового зберігання – TWS).
- та клієнтські послуги співпраці з:
 - ✓ вантажовласниками;
 - ✓ експедиторами;
 - ✓ операторами вантажівок.

Основні послуги цифрової залізниці та терміналу не можуть існувати окремо, оскільки мультимодальні перевезення, які часто починаються та завершуються автомобільним відрізком, при цьому задіюється, як правило, не менш, ніж два термінали для обробки вантажів, які включають залізничний та морський відрізки. Це спільний логістичний процес, і його цифровізація має бути комплексною.

Клієнтські послуги транспортних ланок мультимодального логістичного ланцюга також цікаві для клієнта перевезення (вантажовласника або експедитора) не окремо, а як єдине «вікно» для замовлення та контролю за виконанням перевезень на всьому мультимодальному маршруті: вантажний термінал, залізниця, порт, розвантажувальний термінал, вантажівка.

Цифровий / розумний контейнерний термінал прокладає шлях до повної цифрової трансформації важливих процесів в управлінні та експлуатації «сухих портів». Сполучна колія / термінал представлена в цифровій моделі колії з усіма відповідними засобами для роботи в якості центральної моделі даних. Усі процеси та дії, необхідні для роботи, базуються на цій структурі даних. Уся відповідна інформація зберігається в режимі реального часу та надається зацікавленим сторонам в актуальному та точному вигляді.

Доступ та обмін інформацією можуть відбуватися як через мобільні додатки, так і через стандартні веб-браузери та, за необхідності, за допомогою автоматизованих захищених інтерфейсів даних. Співпраця між учасниками загального процесу максимально зведена до цифрового рівня, що мінімізує тягар обміну інформацією та максимізує надійність і ефективність. Додаток можна використовувати як для малоколійних під'їзних смуг, так і для дуже складних вантажно-розвантажувальних / пересадочних терміналів. Його функціонал можна розширити в будь-який час і адаптувати до зростаючих вимог, а також налаштувати.

Таким чином, узагальнюючи дослідження варто зазначити, що «сухі порти» на сьогодні є чи не єдиним дієвим інструментом для забезпечення функціонування вітчизняної логістичної системи, яка зазнала значних змін у зв'язку з війною. Проте, успішна реалізація таких проєктів потребує зацікавленості та тісної співпраці між державою і бізнесом в контексті створення сприятливих передумов для розвитку цього напрямку, що передбачатиме швидке й обґрунтоване внесення необхідних змін до вітчизняного законодавства, удосконалення діючої дозвільної системи, залучення приватного капіталу й інфраструктурних об'єктів, що перебувають у приватній власності.

ПЕРЕЛІК ДЖЕРЕЛ ПОСИЛАНЬ

1. Митний кодекс України : Закон України від 13.03.2012 р. № 4495-VI. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/go/4495-17> (дата звернення: 28.04.23).
2. Дмитро Груба Як обрати та оформити землю під будівництво промислового підприємства. URL: https://biz.ligazakon.net/analitics/214571_yak-obrati-ta-oformiti-zemlyu-pd-budvnitstvo-promi-slovogo-pdprimstva (дата звернення: 28.04.23).
3. Земельний кодекс України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2768-14#Text> (дата звернення: 28.04.23).
4. Про державно-приватне партнерство : Закон України № 40 від 2010 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17#Text> (дата звернення: 08.05.23).
5. Проєкт Закону про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення механізму залучення приватних інвестицій з використанням механізму державно-приватного партнерства для пришвидшення відновлення зруйнованих війною об'єктів та будівництва нових об'єктів, пов'язаних з післявоєнною перебудовою економіки України. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/39902> (дата звернення: 13.05.23).
6. Пояснювальна записка до проєкту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення механізму залучення приватних інвестицій з використанням механізму державно-приватного партнерства для пришвидшення відновлення зруйнованих війною об'єктів та будівництва нових об'єктів, пов'язаних з післявоєнною перебудовою економіки України». URL: <https://www.kmu.gov.ua/bills/proekt-zakonu-pro-vnesennya-zmin-do-deyakikh-zakonodavchikh-aktiv-ukraini-shchodo-vdoskonalennya-mekhanizmu-zaluchennya-privatnikh-investitsiy-z-vikoristannyam-mekhanizmu-derzhavno-privatnogo> (дата звернення: 28.04.23).

7. Дозвіл на здійснення митної брокерської діяльності. URL: <https://guide.diia.gov.ua/view/nadannia-dozvolu-na-zdiisnennia-mytnoi-brokerskoi-diialnosti-c408189a-a332-4975-a36c-02bfa4cd8133> (дата звернення: 25.04.23).

8. Дозвіл на відкриття та експлуатацію митного складу. URL: <https://guide.diia.gov.ua/view/nadannia-dozvolu-na-vidkryttia-ta-eksploatatsiiu-mytneho-skladu-4b368f34-305e-464d-8cb8-58863587af6a> (дата звернення: 20.04.23).

9. Дозвіл на відкриття та експлуатацію складу тимчасового зберігання. URL: <https://guide.diia.gov.ua/view/nadannia-dozvolu-na-vidkryttia-ta-eksploatatsiiu-skladu-tymchasovoho-zberihannia-eb3a9158-a4f2-4c6d-ba7b-490e4f076902> (дата звернення: 26.04.23).

10. Сухий порт. Особливості та організація роботи (АПК-Інформ: ІТОГИ № 7 (85)). URL: <https://www.apk-inform.com/uk/exclusive/topic/1521245> (дата звернення 28.04.23).

11. Дозвіл на відкриття та експлуатацію вільної митної зони. URL: <https://guide.diia.gov.ua/view/nadannia-dozvolu-na-vidkryttia-ta-eksploatatsiiu-vilnoi-mytnoi-zony-komertsiiinoho-abo-servisnoho-tipu-b651f193-c915-4e6c-a9a9-b703cd114ecc> (дата звернення: 28.04.23).