МІНІСТЕРСТВО ФІНАНСІВ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНИЙ ПОДАТКОВИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Навчально-науковий інститут економічної безпеки та митної справи

Кафедра митної справи та товарознавства

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на тему: МИТНИЙ КОНТРОЛЬ ТА ОФОРМЛЕННЯ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

добувача вищої освіти 2 курсу,
ММЗ-22-1 групи,
пеціальності 073 «Менеджмент»
(шифр, назва)
світня програма «Менеджмент митної справи»

Семенов
Кирило Георгійович

ауковий керівник

Микитенко Тетяна
Владиславівна, к.е.н.,
доцент

арант освітньої програми

підпис

Гребельник Олександр
Петрович,
д.е.н., професор

опущено до захисту за рішенням
афедри митної справи та товарознавства протокол від «24» 04 2024 № 7

авідувач кафедри

підпис

Зубрицький Артур
Ігорович, к.е.н.

Ірпінь 2024

Реєстрація № 6 3.06.2024

(дата) (підпис відповідальної осо

Результати перевірки до захисту

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

(підпис, прізвище, ініціали

(підпис, прізвище, ініціали

Результат захисту 90 (дев'яносто) 14.06.2024

(оцінка) (дата) (підпис)

Голова комісії: І.Р. Дейнеко

(підпис) (ініціали, прізвище)

Члени комісії: О.Л. Грибанська

(підпис) (ініціали, прізвище)

С.В. Мельник

(підпис) (ініціали, прізвище)

Т.В. Мицьбенко

(підпис) (ініціали, прізвище)

ної особи)

ніціали)

ніціали)

ніціали)

БЛАНК ОЦІНЮВАННЯ ВИПУСКНОЇ РОБОТИ

Об'єкти контролю	Діапазон оцінки в балах	Фактична кількість балів	Примітки	Дата, П.І.П.: керівника, голови комісії членів комісії, секретаря, (підписи)
ОЦІНЮВАННЯ ДИПЛОМНОЇ РОБОТИ КОМІСІЄЮ ПО ЗАХИСТУ				
Доповідь	від 0 до 20			
Роздатковий матеріал	від 0 до 10			
Знання теоретичного та практичного матеріалу, вміння відповідати на запитання	від 0 до 50			
Апробація (участь у конференціях)	від 0 до 20			
ЗОМ БАЛІВ	**від 0 до 100**	90		

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

Оцінка за 100-бальною шкалою	Оцінка за шкалою ЕКТС	Оцінка за національною шкалою	Дата	П.І.П.: голови, членів комісії, секретаря, (підпис)
90	A	5 (відмінно)	14.02.2024	

Правила переведення оцінок до національної шкали та шкали ЕКТС

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

Навчально-науковий інститут економічної безпеки та митної справи

Кафедра митної справи та товарознавства

Спеціальність 073 «Менеджмент»

Освітня програма «Менеджмент митної справи»

Затверджую

Завідувач кафедри

_____О.П. Гребельник

«_10_» _02_ 2023 р.

Завдання на кваліфікаційну роботу

здобувачу вищої освіти

Семенова Кирила Георгійовича

1. Тема кваліфікаційної роботи

Митний контроль та оформлення вантажних перевезень

Затверджена наказом ректора від «15» грудня 2022 р. №1289

2. Строк здачі закінченої роботи 02 грудня 2023 р.

3. Мета роботи - дослідження митного регулювання вантажних перевезень.

Об'єктом дослідження є вантажні перевезення через митний кордон України

Предметом дослідження є митний контроль та оформлення вантажних перевезень

Орієнтовною базою дослідження є діяльність митних органів в частині здійснення митних формальностей щодо вантажних перевезень через митний кордон України

Вихідні дані до роботи митна статистика ДМСУ, навчальна та наукова література за темою дослідження

4. Перелік графічного матеріалу таблиці, рисунки, графіки, схеми

5. Зміст кваліфікаційної роботи (перелік питань за ко

ВСТУП
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ АСПЕКТИ МИТНОГО КОНТРОЛ
ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ
1.1. Особливості вантажних перевезень, їх характеристика як об'єкта контро
1.2. Основні завдання, форми митного контролю при митному оформленні в
переміщенні через митний кордон держави
РОЗДІЛ 2. ПРАКТИЧНІ АСПЕКТИ МИТНОГО КОНТРОЛЮ ТА ОФОРМЛ
ПЕРЕВЕЗЕНЬ
2.1. Особливості митного контролю та оформлення вантажних перевезень ав
2.2. Особливості митного контролю та оформлення вантажних перевезень за
2.3. Особливості митного контролю та оформлення щодо вантажних перевез
2.4. Особливості митного контролю та оформлення щодо вантажних перевез
РОЗДІЛ 3. ОСНОВНІ НАПРЯМКИ ВДОСКОНАЛЕННЯ МИТНОГО КОНТ
ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ
3.1 Цифровізація процесів митного контролю та митного оформлення вантаж
ВИСНОВКИ. СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

6. Календарний план виконання роботи

№	Назва етапів кваліфікаційної роботи
1	Вибір теми, вивчення літературних джерел, постановка проблеми та складання плану роботи
2	Вибір та вивчення навчальної, наукової та методичної літератури за темою
3	Видача завдання науковим керівником
4	Підготовка першого розділу роботи та подання її науковому керівнику
5	Підготовка другого розділу роботи та подання її науковому керівнику
6	Підготовка третього розділу роботи та подання її науковому керівнику
7	Доопрацювання роботи з урахуванням зауважень наукового керівника
8	Подання роботи для перевірки на наявність плагіату
9	Попередній захист роботи
10	Отримання відгуку керівника роботи
11	Допуск роботи зав. кафедрою до захисту
12	Передача директору ННІ закінченої кваліфікаційної роботи
13	Отримання зовнішньої рецензії
14	Захист роботи

7. Дата видачі завдання «22» 02 2023

Керівник кваліфікаційної роботи _____ (підпис)

Гарант освітньо-професійної програми _____ (підпис)

Завдання до виконання отримав здобувач _____ (підпис)

Відгук керівника кваліфікаційної роботи

В складних умовах господарювання, дії військового стану, викликаного російською агресією, з порушенням логістичних ланцюгів, важливим питанням є удосконалення митного контролю та оформлення перевезень вантажів. Тому тема, обрана здобувачем є актуальною.

Кваліфікаційна робота є завершеним дослідженням, містить практичні рекомендації для діяльності митних органів в частині митного контролю та оформлення вантажних перевезень різними видами транспорту.

В кваліфікаційній роботі здобувач розкрив сутність та форми митного контролю вантажних перевезень, з'ясував залежність митних процедур при вантажних перевезеннях товарів через митний кордон від виду транспорту. Проаналізовано обсяги перевезень через митницю за видами транспорту. Окремо здобувачем досліджено цифровізацію процесів митного контролю та митного оформлення вантажних перевезень.

Якість проведеного аналізу проблеми, текстового та табличного матеріалу підтверджується виконаними розрахунками практичного характеру за матеріалами ДМСУ, що визначає достовірність проведеного дослідження.

Кваліфікаційна робота Семенова Кирила виконана на належному рівні, тому заслуговує позитивної оцінки.

Одержані результати можуть бути використані в практичній діяльності митних органів.

Кваліфікаційна робота може бути допущена до захисту з позитивною оцінкою.

Науковий керівник кваліфікаційної роботи

_____Т.Микитенко

(підпис) (дата)

Висновок кафедри про кваліфікаційну роботу:

Кваліфікаційна робота здобувача вищої освіти

Семенова Кирила Георгійовича

після попереднього захисту розглянута на засіданні кафедри, протокол від «24» 04 2024 № 7 допущена /не допущена до захисту на екзаменаційній комісії.

Завідувач кафедри _____А.Зубрицький

РЕЦЕНЗІЯ

на кваліфікаційну роботу
здобувача вищої освіти Державного податкового університету
Семенова Кирила Георгійовича
«Митний контроль та оформлення вантажних перевезень»

Актуальність теми полягає в тому, що в умовах воєнного стану в Україні тимчасово обмежуються морські та повітряні перевезення вантажів, а також і залізничні перевезення. У зв'язку з цим вітчизняний ринок транспортних послуг зазнає трансформації в напрямі віддачі переваги автомобільному транспорту як основному засобу для здійснення вантажних перевезень, незалежно від їх характеру (комерційні або гуманітарні). І тому реалізація митної політики держави характеризується вирішенням багатьох складних політичних, економічних, соціальних і правових проблем, а наразі ще із митною безпекою та логістикою транспортування вантажів, що призводить до уповільнення переміщення товарів при перетині митного кордону. Виходячи з актуальності теми дослідження в роботі розглянуті і обґрунтуванні теоретичні положення та запропоновані практичні підходів щодо пропозицій удосконалення шляхів митного контролю та спрощення оформлення вантажних перевезень.

В роботі проаналізовано сутність та форми митного контролю вантажних перевезень, з'ясовано, залежність митних процедур при вантажних перевезеннях товарів через митний кордон, послідовність дій та заходів співробітників підрозділів митної служби впродовж здійснення операцій митного контролю та митного оформлення. Проведено аналіз особливостей митного контролю та оформлення щодо вантажних перевезень автомобільним, залізничним, водним та повітряним транспортом, а також надані обґрунтовані пропозиції щодо удосконалення практичних заходів митних процедур шляхом їх пришвидшення та спрощення з впровадженням нових електронних інформаційних систем та технології, які будуть сумісними з аналогічними системами зарубіжних країн. Висновки та пропозиції є достатньо обґрунтованими, враховуючи аналізі робіт вітчизняних та зарубіжних науковців.

Якість проведеного аналізу проблеми, тестового та табличного матеріалу підкріплено матеріалами Державної митної служби України.

Обґрунтованість пропозицій і висновків та їх практична цінність у роботі ДМСУ-здобувачем обґрунтовані удосконаленням практичних заходів митних процедур шляхом їх пришвидшення та спрощення з впровадження цифровізації митної системи.

Наявність недоліків доречно б було більше переділити уваги механізму впровадження Смарт-митниці враховуючі наступні рекомендації, а саме неоднакового рівня технологічної розвиненості між різними країнами, проблеми конфіденційності та

захисту даних (кібербезпека), недостатньої підготовки персоналу для роботи з новими цифровими інструментами та технологіями, також уніфікація нормативних вимог для цифрового митного контролю, що може призвести до правових колізій та труднощів у впровадженні нових технологій.

В цілому зміст роботи відповідає темі, вся інформація подана у роботі є достовірною та відповідає завданню дослідження.

Дипломна робота відповідає вимогам і може бути рекомендована до захисту з оцінкою «відмінно»

Рецензент,
доктор юридичних наук,
завідувач кафедри інтелектуальної власності
та приватного права
КПІ імені Ігоря Сікорського **Дарія МАРІЦ**

«____»_____202_ р.



ННІ економічної безпеки та митної справи

Кафедра митної справи та товарознавства

ДОВІДКА

про перевірку курсової/випускної кваліфікаційної (дипломної) роботи на академічний плагіат

П. І. Б. автора роботи

Семенов Кирило Георгійович

Курс/група _____ММЗз-22-1_____

Тема дипломної роботи

Митний контроль та оформлення вантажних перевезень

П. І. Б. наукового керівника

Микитенко Тетяна Владиславівна

Дата захисту: 22.01.24

За результатом перевірки оригінальний текст у роботі становить 100,00% Відсоток схожості (складається з правомірних запозичень – посилання, цитування; і неправомірних запозичень – пояснення щодо відсотку тексту, який не є оригінальним (н/д, стаття або інші роботи автора, які є у базі, але вони не зазначені в літературних джерелах) 0,00%, цитат 9,09%.

Відповідальна особа за перевірку на кафедрі М. Іщук

ЗМІСТ

Стор

ВСТУП 4

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ АСПЕКТИ МИТНОГО КОНТРОЛЮ ТА ОФОРМЛЕННЯ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

1.1. Особливості вантажних перевезень, їх характеристика як об’єкта контролю та оформлення 7

1.2. Основні завдання, форми митного контролю при митному оформленні вантажного перевезення та переміщенні через митний кордон держави 14

РОЗДІЛ 2. ПРАКТИЧНІ АСПЕКТИ МИТНОГО КОНТРОЛЮ ТА ОФОРМЛЕННЯ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

2.1. Особливості митного контролю та оформлення вантажних перевезень автомобільним транспортом 23

2.2. Особливості митного контролю та оформлення вантажних перевезень залізничним транспортом 28

2.3. Особливості митного контролю та оформлення щодо вантажних перевезень водним транспортом 33

2.4. Особливості митного контролю та оформлення щодо вантажних перевезень повітряним транспортом

РОЗДІЛ 3. ОСНОВНІ НАПРЯМКИ ВДОСКОНАЛЕННЯ МИТНОГО КОНТРОЛЮ ТА ОФОРМЛЕННЯ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

3.1 Цифровізація процесів митного контролю та митного оформлення вантажних перевезень 46

ВИСНОВКИ 52

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ 56

ДОДАТКИ 60

ВСТУП

Військова агресія російської федерації проти незалежної України, блокада вітчизняних портів на Чорному морі, розірвання торговельно-економічних відносин з агресивними державами, масштабні руйнування та пошкодження активів підприємств, доріг, мостів, складської та перевантажувальної інфраструктури (особливо у східних та південних промислових регіонах України) спровокували масштабні енергетичну та продовольчу кризи на національному, регіональному та глобальному рівнях. Це призвело до руйнації діючого світового економічного порядку та необхідності першочергового вирішення питань митної безпеки логістики транспортування вантажів, спровокувало гальмування вантажних перевезень товарів при перетині митного кордону. Саме на це мають бути спрямовані практичні заходи з удосконалення митних процедур шляхом їх пришвидшення й спрощення. Проблема спрощення митних процедур стала вагомим фактором політики у галузі розвитку міжнародної торгівлі, зокрема й для України з огляду на потребу поглиблення інтеграції у світовий ринок.

Отже, тематика дослідження, обрана для дослідження, є актуальною та має практичне значення. Вагомий вклад у дослідження митних процедур вантажних перевезень внесли такі вітчизняні науковці, як: І. Бережнюк, А. Войцещук, С. Герчаківський, А. Крисоватий, А. Мазур, В. Пашко, В. Ченцов та інші. Не зважаючи на здійснені значні кроки у напрямку вдосконалення митного контролю та оформлення процедур зокрема, у діяльності митних органів України присутня низка недоліків та проблем, що потребують нагального вирішення. Тому подальший системний аналіз митних процедур, що застосовуються в процесі переміщення вантажних перевезень через митний кордон, та пошук шляхів їх вдосконалення із використанням досвіду розвинених країн світу є надзвичайно актуальним.

Мета дослідження - обґрунтування теоретичних положень і практичних підходів до митного контролю та оформлення вантажних перевезень.

Завдання дослідження передбачають:

розкриття поняття та особливості вантажних перевезень, їх класифікаційної характеристики як об’єкта митного контролю та оформлення;

окреслення основних завдань та форм митного контролю при митному оформленні вантажного перевезення та переміщенні через митний кордон держави;

дослідження особливостей митного контролю та оформлення щодо вантажних перевезень автомобільним транспортом;

дослідження особливостей митного контролю та оформлення щодо вантажних перевезень залізничним транспортом;

розкриття особливостей митного контролю та оформлення щодо вантажних перевезень водним транспортом;

дослідження особливостей митного контролю та оформлення щодо вантажних перевезень повітряним транспортом

розробка шляхів удосконалення митного контролю та оформлення вантажних перевезень.

Об’єкт дослідження - це суспільні відносини, які виникають під час реалізації вантажних перевезень через митний кордон України.

Базою дослідження є діяльність Державної митної служби України (ДМСУ) в частині митного контролю та митного оформлення вантажних перевезень.

Предметом дослідження є процес здійснення митного контролю та оформлення щодо вантажних перевезень під час перетину митного кордону.

Методи дослідження. Методологічною основою дослідження стала сукупність як загальнонаукових, так і спеціально-наукових методів та прийомів наукового пізнання. В основу методологічної конструкції кваліфікаційної роботи покладено аналіз, який визначив напрямки та стратегію дослідження митного контролю та оформлення щодо вантажних перевезень.

Нормативною базою дослідження є закони України з питань митної справи, постанови і розпорядження Кабінету Міністрів України, нормативні

акти ДМСУ, Міністерства фінансів України, Міністерства економіки України, Міністерства інфраструктури України.

Апробація результатів роботи відбулась шляхом участі у XIV Міжнародній науково-практичної конференції «Трансформація фіскальної політики в умовах євроінтеграції» 08 грудня 2023 року (місто Ірпінь, ДПУ) та підготовці тез «Особливості митного регулювання вантажних перевезень морським транспортом».

РОЗДІЛ 1
ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ АСПЕКТИ МИТНОГО КОНТРОЛЮ ТА ОФОРМЛЕННЯ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

1.1. Особливості вантажних перевезень, їх характеристика як об’єкта митного контролю та оформлення

Вантажні перевезення є невід'ємною частиною життєдіяльності суспільства і важливим інструментом досягнення політичних, соціальних, економічних та інших цілей держави. Перевезення вантажів є елементом логістики та видом господарської діяльності в сучасному світі, і представляє собою процес транспортування вантажів з одного місця на інше за допомогою різних видів транспорту. Без використання транспортних засобів товар не може бути доставлений з однієї країни до іншої; при цьому, вартість товару зростає. Відтак, вантажні перевезення є одним із видів господарської діяльності, яка здійснюється суб'єктами господарювання та спрямована на надання послуг вартісного характеру, що мають цінову визначеність.

Вантажні перевезення відіграють важливу роль і у глобальній торгівлі та логістиці, дозволяють компаніям та підприємствам перевозити товари на великі відстані, завдяки чому їм вдається економити на виробництві та отримувати доступ до нових ринків збуту.

Історична перспектива розвитку транспортних систем для вантажних перевезень підкреслює вплив технологічних інновацій та взаємозалежність поліпшення перевезень з економічними та соціальними змінами. Нинішні міжнародні вантажні перевезення є результатом тривалої історичної еволюції, відзначеної періодами швидких змін після промислової революції в 19 столітті та механізування технології парових двигунів, що дозволило встановлювати мережі, які обслуговували регіони. Цей процес ще більше розширився в 20 столітті встановленням глобальних повітряних транспортних, контейнерних та телекомунікаційних мереж. Однак для цього зросла потреба у керуванні та розповсюдженні мобільності вантажних перевезень, їх швидкому інформа-

ційному обігу та митному регулюванні. Міжнародна спільнота стає все більш залежною від своїх транспортних систем для підтримки широкого спектру видів діяльності, починаючи від маршрутів, туризму, постачання енергетичних потреб, до розподілу запасних частин та товарів для цільової аудиторії.

З метою розкриття умов і вимоги до необхідного стану вантажів і технічних засобів транспорту, що забезпечують збереження вантажів представимо їх класифікацію. Транспортна класифікація вантажних перевезень призначена для розробки технологічних процесів перевезень та вантажно-розвантажувальних робіт, планування та обліку виконаних перевезень, належного стягнення митних платежів. Під транспортної класифікацією розуміється впорядкування сукупності вантажів за будь-якою ознакою, що визначає особливості транспортного процесу.

Транспортні операції вважаються міжнародними, коли пов'язані з транзитом чи з перевезеннями морськими шляхами. Міжнародні транспортні послуги продаються та купуються на міжнародних транспортних ринках, які різняться залежно від перевезених вантажів та видів транспорту, а також регіональних особливостей. Міжнародні транспортні послуги включають не тільки безпосередньо перевізну діяльність, але і цілий ряд супутніх операцій (доставка вантажу до найближчого залізничного вузла, вантажного терміналу – порту тощо, перевантаження, навантаження, вивантаження перевезених товарів та багажу; переоформлення документів, тимчасове зберігання в проміжних пунктах, а іноді й страхування).

У міжнародному транспортному процесі приймають участь підприємства - власники вантажу та підприємства-перевізники, які укладають між собою договір перевезення. Крім вантажовласників у транспортних операціях беруть участь підприємства-експедитори (у деяких країнах експедитори називаються фрахтовими агентами, брокерами, комісіонерами тощо) і підприємства-стивідори (оператори вантажних терміналів), з якими укладається договір обслуговування. Структура транспортних перевезень та сучасна транспортна

мережа склалися в процесі світового економічного розвитку та міжнародного поділу праці, вони дуже сильно впливають на зазначені процеси.

Міжнародним вважається вантажне перевезення, яке здійснюється між двома чи більшою кількістю держав. Міжнародні вантажні перевезення забезпечуються залізничним, морським, річковим, автомобільним повітряним, трубопровідним транспортом та лініями електропередачі. Міжнародні автомобільні перевезення вважаються найбільш економічно вигідним і поширеним способом міжнародної експрес-доставки. Крім того, він має перевагу в тому, що може відправляти продукцію майже «з рук в руки». Це дозволяє зберегти цілісність відправлення та доставити його якомога швидше. Сервіс також дозволяє працювати без використання тимчасового зберігання або станцій перезавантаження. Майже відсутні додаткові витрати на міжнародні автомобільні перевезення та низькі тарифи.

Розрізняють пряме вантажне перевезення, яке здійснюється одним видом транспорту, і змішане або комбіноване, яке здійснюється кількома видами транспорту. Також виділяють мультимодальні та інтермодальні вантажні перевезення. Так, мультимодальні перевезення вантажів — це доставлення однією компанією за допомогою різних видів транспорту: залізниці, авіації, автомобілів. Транспортна компанія складає з власником один договір, повністю відповідає за збереження та виконання зобов'язань. Замовник отримує послугу «під ключ». На виконавця покладаються такі завдання: прокладання маршруту; підписання договору із перевізником; розрахунки за виконані роботи; організація доставлення за умовами, узгодженими між сторонами; оренда терміналів; оформлення супровідних документів; митні операції; інші завдання за необхідності. Прикладом мультимодальної логістики може бути Неоліт Логістікс - компанія доставляє вантажі залізницею та автомобільними дорогами, повітрям, морем.

Інтермодальні перевезення передбачають доставлення, які виконують кілька компаній, використовуючи різноманітні транспортні засоби. Тобто частину шляху вантаж перевозить автомобільна компанія, на деяку відстань він

передається залізницею, потім пливе морем тощо . Замовник у цьому разі самостійно шукає виконавців, укладає договори із залізничними, автомобільними, авіа-, морськими, річковими операторами. До обов’язків власника вантажу також входить розробка маршруту. Відповідальність за його безпеку розподіляється між компаніями. Серед інтермодальних перевізників можна відзначити N’UNIT та UIC. Перша компанія зуміла охопити контейнерними блоками поїздів 90% території України. Тут використовують як власні інтермодальні термінали, так і партнерські. N’UNIT має розвинений автопарк та власні локомотиви. У планах — відкриття терміналу у Вінниці та ще одного, з перестановкою вагонів, на кордоні. UIC створена за участю оператора з Німеччини HHLA в результаті укладання меморандуму і планує зайняти провідні позиції, з’єднуючи порти із внутрішніми регіонами України. Цьому сприяє розвинена мережа та планомірне розширення.

Існує транспортна класифікація, в якій дається оцінка п'яти типам вантажів: стандарті, негабаритні, збірні, швидкопсувні, небезпечні.

Стандартні - найпоширеніша й найчисельніша категорія, що включає сантехніку, предмети меблів, верстати, комп'ютери та оргтехніка, спортивний інвентар, різні інструменти, продукти в заводській упаковці.

Негабаритні вантажі потребують оформлення дозвілу встановленого зразка. Вантажі, чиї параметри - довжина, ширина, висота і маса - значно більше тих, що визначені законом, прийнято називати нестандартними або негабаритним.

Особливістю збірних вантажів є те, що в одному транспорті перевозяться товари, що належать різним власникам Жоден маршрут вантажоперевезень не затверджується без урахування логістики. Вантаж повинен бути доставлений замовникові на максимально вигідних для обох сторін умовах, тому часто комплектуються так звані збірні вантажі.

Швидкопсувні вантажі мають короткий термін придатності або потребують особливих умов зберігання або транспортування. Даними товарами

можуть бути продукти харчування (охолоджене або заморожене м'ясо, свіжі овочі і фрукти, молочна продукція тощо).

Небезпечні вантажі поділяють на дев'ять класів: рідини або інші товари горючі, отруйні або вибухонебезпечні, що несуть загрозу життю людини або природі і потребують особливих умов при їх зберіганні і транспортуванні. Є й інші типи вантажів: наливні, генеральні, насипні. Якщо вантаж віднесений до розряду наливних або навалювальних, значить, для транспортування доведеться залучити спецтранспорт. Окрім різних видів транспорту, вантажні перевезення також можуть використовувати різні види упаковки та контейнерів для забезпечення безпеки вантажів. Упаковка може бути спеціальною для перевезення небезпечних матеріалів або дуже крихкого товару. Також мають значення габарити вантажу, різні технічні параметри, які іноді є визначальними при виборі спеціалізованого транспорту та маршруту його руху у міжнародному сполученні.

За напрямком вантажні перевезення поділяють на експортні, імпортні, транзитні. Так, експорт транспортних послуг – це надання міжнародних транспортних послуг національним перевізником при перетинанні вантажем державного кордону країни або під час перевезення вантажів іноземних вантажовласників. Імпорт транспортних послуг – це надання на комерційній основі іноземними фірмами вітчизняним економічним одиницям послуги з транспортування імпортних товарів до митного кордону, де вони оцінюються за умовами CIF, з переміщення імпортних товарів між різними пунктами за кордоном, відповідно до доручення національної організації з міжнародних перевезень вітчизняних пасажирів іноземними транспортними засобами.

Послуги вантажних перевезень класифікують залежно від виду транспорту: наземний (залізничний, автомобільний); водний (морський, річковий); повітряний (авіаційний); космічний; трубопровідний (газо-, нафтопровідний та інші);

транспортної характеристики товару: насипний (зерно, цемент), сухий (вугілля, руда), штучний, наливний (нафта, рослинні олії);

періодичності перевезення (регулярні, нерегулярні);

порядку проходження кордону (перевантажувальні, без перевантажування);

виду транспортно-технологічної системи (контейнерна, поромна, ліхтерна тощо);

виду повідомлення (пряме, непряме та ін.);

географічних районів перевезення (міжконтинентальні, міждержавні) [3].

До суб'єктів господарювання, що безпосередньо здійснюють вантажні перевезення, належать сторони договору перевезення вантажу: перевізник, вантажовідправник та вантажоодержувач. Так, перевізник є учасником процесу вантажного перевезення, функціональне призначення якого полягає у наданні транспортної послуги - переміщення продукції виробничо-технічного призначення та виробів народного споживання.

Вантажовідправником є суб'єкт господарювання, який вступає у договір перевезення вантажу від свого імені, зобов'язується надати перевізнику для перевезення вантаж разом з перевізними документами, де він значиться як такий. Поряд з перевізником та вантажовідправником суб'єктом відносин з перевезення вантажу є вантажоодержувач-особа, уповноважена на одержання вантажу.

Загальна тенденція полягає в тому, що міжнародні вантажні перевезення зростають повільніше, ніж міжнародна торгівля, оскільки обсяги перевозки сировини, особливо нафти, ростуть незначно або не ростуть зовсім, а матеріаломістке виробництво переміщається до джерел сировини. Міжнародна транспортна інфраструктура, частіше за все створюється та контролюється за рахунок держави. Наявність приватних автомобільних доріг та залізниць загальному правилу не суперечить. Транспортні засоби переважно перебувають у приватній власності, а на ринку транспортних послуг оперують майже виключно приватні компанії. Крім цього, міжнародні транспортні шляхи та міжнародні перевезення не відокремлені від внутрішніх і одні й ті ж транспортні фірми можуть займатися як внутрішніми, так і міжнародними

перевезеннями. Залізниця, повітря, дорога та море – це чотири способи імпорту та експорту вантажів.

Для оцінки рівня ефективності логістичної системи країни як підґрунтя для вантажних перевезень користуються індексом ефективності логістики (англ. Logistics Performance Index, LPI), який є глобальним показником, що включає підіндекси: логістичної якості та логістичної продуктивності. Індекс логістичної продуктивності відображає ефективність та витрати логістичних процесів країни, включаючи транспортування, митний контроль, складування тощо. Індекс логістичної якості відображає якість інфраструктури та послуг логістики - транспортну мережу, технології, процедури митного контролю, маркетинг та інші фактори. Індекс ефективності логістики розраховується за результатами опитування компаній, митних адміністрацій, що здійснюють міжнародну торгівлю. LPI є важливим інструментом для порівняння логістичних систем різних країн та визначення можливостей для покращення логістичної інфраструктури та послуг.

У 2023 році Всесвітній банк проаналізував індекс ефективності логістики, який охоплює 139 країн, шляхом оцінки та вимірювання простоти встановлення надійних зв’язків у ланцюжку постачань товарів та структурних факторів (якість надання логістичних послуг, привабливість інфраструктури, пов'язаної з торгівлею та транспортом, прикордонний контроль). Зокрема, у 2023 році наскрізна цифровізація ланцюжка постачань, особливо в країнах з економікою, що розвивається, дозволяє країнам скоротити затримки в портах до 70% в порівнянні з розвиненими країнами. Крім того, сьогодні зростає попит на зелену логістику: 75% відправників вантажу шукають екологічно чисті варіанти при експорті в країни з високим рівнем доходу. Більша частина часу йде на доставку, а найбільші затримки відбуваються в морських портах, аеропортах та мультимодальних об'єктах. Політика, націлена на ці об'єкти, може допомогти підвищити надійність, у тому числі покращити процеси оформлення та інвестування в інфраструктуру, впровадити цифрові технології та стимулювати

екологічно стійку логістику за рахунок переходу на менш вуглецеві види вантажних перевезень та більш енергоефективне складування.

Таблиця 1.1

Порівняльний аналіз Індексу ефективності логістики у 2023 році

Індекс ефективності логістики та його складові	Місце країни в рейтингу				
	Сінгапур	Польща	Грузія	Молдова	Україна
Індексу ефективності логістики	4,3	3,6	2,7	2,5	2,7
митне оформлення	4,2	3,4	2,6	1,9	2,4
інфраструктура	4,6	3,5	2,3	1,9	2,4
організація міжнародного постачання товарів	4,0	3,3	2,7	2,7	2,8
якість та компетенція логістики	4,4	3,6	2,6	2,8	2,6
відстежування вантажів	4,3	3,9	3,1	3,0	3,1
дотримання термінів постачання товарів	4,4	3,8	2,8	2,8	2,6

Джерело [38]

За даними таблиці 1.1, за можливістю забезпечувати доставку товарів вчасно і з відповідними документами Україна зайняла 54 місце з 4,4 (у 2018 році цей показник складав 3,51 бала). При цьому, «порівняння показників України з іншими країнами свідчить про значно кращі результати майже за усіма підіндикаторами, водночас, порівняння підіндикаторів LPI 2023 р. України з Польщею вказує на суттєве відставання» [3].

Важливою складовою управління продуктом транспортного забезпечення вантажних перевезень є митний контроль та оформлення під час перетину товарів митного кордону.

1.2. Основні завдання, форми митного контролю при митному оформленні вантажного перевезення та переміщенні через митний кордон держави

У зовнішньоекономічній діяльності вантажні перевезення, що здійснюють транспортні засоби через митний кордон України, «підлягають мит-ному контролю та митному оформленню при перетині вантажів митного кордону» [1].

Під поняттям «митний контроль» розуміється «сукупність заходів, здійснюваних митними органами в межах своєї компетенції для забезпечення додержання законів і норм національних нормативних актів з питань митної справи, міжнародних договорів України, укладених у встановленому законодавством порядку» [1]. Митний контроль здійснюється під час переміщення товарів, вантажів, транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон будь-яким видом транспорту:

при ввезенні на митну територію України товарів, вантажів з метою їхнього вільного використання з моменту ввезення і до пропускання через митний кордон;

вивезенні за межі території України товарів, вантажів з метою вільного використання – з моменту їх ввезення в зону митного контролю і подання необхідних митних та товаросупровідних документів на ці товари, вантажі і до вивезення їх за межі митної території;

тимчасовому ввезенні товарів, вантажів на митну територію України – з моменту ввезення і до вивезення за межі митної території країни;

тимчасовому вивезенні з України – з моменту надання митним органам товарів, вантажів та інших предметів і необхідних документів для митного конт-ролю і до пропуску через державний митний кордон України на час зворотного ввезення через територію країни;

транзиті через територію України – з моменту ввезення в державу і до вивезення з України.

Основними завданнями митного контролю вантажних перевезень є:

забезпечення порядку переміщення через митний кордон товарів, вантажів, транспортних засобів комерційного призначення;

ведення боротьби з контрабандою товарів, транспортних засобів;

протидія порушенням митних правил і податкового законодавства;

припинення незаконного обороту через митний кордон наркотичних засобів, зброї, боєприпасів, вибухових речовин, предметів художнього, історичного та археологічного надбання народів;

своєчасне і повне стягування мит, податків та інших митних платежів;

здійснення в межах компетенції валютного контролю тощо.

До форм митного контролю, які не перераховані в ст. 336 МК України, необхідно віднести: «попередній документальний контроль; верифікацію сертифікатів про походження товарів з України; ідентифікацію товарів, транспортних засобів комерційного призначення; дослідження проб та зразків товарів; використання технічних та спеціальних засобів контролю; митне спосте-реження» [1].

Митний контроль транспорту і товарів здійснюється вибірково, у формах та обсязі, що визначені на підставі результатів системи управління ризиками. Найбільш перспективним напрямком прогнозування у сфері митної справи є розрахунок ризиків під час прийняття рішень щодо виконання основних функцій митних органів. Митний контроль товарів, вантажів, транспортних засобів перевізників у пунктах пропускання через державний кордон України здійс-нюється цілодобово відповідно до типових технологічних схем пропускання через державний кордон, що затверджуються Кабінетом Міністрів України. Пункт пропускання – це спеціально виділена територія на залізничних і автомобільних станціях, у морських і річкових портах, аеропортах з комплексом будівель, споруд і технічних засобів, де здійснюється прикордонний, митний та інші види контролю і пропускання через державний кордон осіб, транспортних засобів і товарів.

Технологічна схема (типова або детальна) – це «встановлена обов’язкова для виконання послідовність операцій митного контролю та митного оформлення, а також дій посадових осіб підрозділів митних органів під час здійснення цих операцій у взаємодії з підрозділами інших органів (служб), причетних до здійснення контролю осіб, товарів, вантажів і транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон України» [10].

Щодо вантажних перевезень товарів, які переміщуються через митний кордон України різними видами транспорту, найбільш розповсюдженими формами митного контролю є: попередній документальний контроль; перевірка

документів та відомостей, які надаються митними органам під час переміщення товарів через митний кордон України; ідентифікація товарів; огляд та переогляд товарів. Незалежно від об'єкту митного контролю посадові особи митниць застосовують таку форму митного контролю, як спостереження, яке може здійснюватися без використання технічних засобів (наприклад, безпосереднє спостереження посадовою особою митниці в зоні митного контролю за поведінкою осіб, які перетинають митний кордон України), і з застосуванням технічних засобів.

Через митний кордон товари переміщуються залежно від наявності перевізника, відправника, одержувача та договору про перевезення в таких відправленнях: вантажних відправленнях; супроводжуваному багажі; несупроводжуваному багажі; міжнародних поштових відправленнях. Вантажі через митний кордон переміщуються тільки у вантажних відправленнях транспортними засобами комерційного призначення, у тому числі залізничними вагонами та контейнерами. Переміщення через митний кордон України товарів, транспортних засобів за ділянками кордону у 2017-2022 роках подано у табл. 1.2.

Серед вітчизняних науковців поширеним є підхід щодо дослідження митного контролю у контексті його ототожнення з процесом митного оформлення товарів та транспортних засобів. Розглядаючи митне оформлення з позиції інституціональної структури, можна виділити суб'єкти, принципи, завдання, функції, цілі даної категорії, що складають елементи певної системи, дають підстави для відокремлення митного оформлення від митного контролю. Аргу-ментом на користь підтвердження нетотожності понять «митне оформлення» та «митний контроль» є також роз'яснення Верховного Суду України щодо того, що це взаємопов'язані, проте різні категорії [4]. Так, згідно зі ст. 321 МКУ "...товари та транспортні засоби перебувають під митним контролем згідно із заявленим митним режимом з його початку і до закінчення" [1].

Таблиця 1.2

Переміщення через митний кордон України товарів та транспортних засобів за ділянками кордону у 2017-2022рр.

Суміжна країна / ділянка митного кордону України	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023 6 міс.
Пропущено транспортних засобів:							
Польща, млн. од.	7,40	6,49	5,45	2,86	3,77	4,40	2,28
Словаччина, млн. од.	1,28	1,21	0,97	0,58	0,76	0,92	0,47
Угорщина, млн. од.	2,71	2,40	2,01	0,99	1,06	1,06	0,49
Румунія, млн. од.	1,44	1,52	1,25	0,61	0,80	1,31	0,79
Всього кордон з країнами ЄС, млн. од.	*12,8*	*11,62*	*9,68*	*5,04*	*6,39*	*7,70*	*4,02*
російська федерація млн. од.	4,07	3,89	3,35	1,74	1,90	0,15	-
білорусь млн. од.	2,18	2,51	2,12	1,09	0,99	0,13	-
Республіка Молдова млн. од.	2,96	2,96	2,75	0,90	1,13	1,43	0,69
Всього кордон з країнами СНД, млн. од.	*9,21*	*9,36*	*8,23*	*3,73*	*4,02*	*1,71*	*0,69*
Через морські пункти пропуску млн. од.	0,08	0,08	0,09	0,10	0,14	0,04	0,01
Через авіаційні пункти пропуску млн. од.	0,12	0,13	0,15	0,06	0,11	0,01	0,00
Пропущено товарів							
Польща млн. тон	22,3	21,32	20,76	19,0	24,0	30,2	16,11
Словаччина млн. тон	17,7	17,59	14,1	12,2	15,7	15,0	8,11
Угорщина млн. тон	6,26	5,95	4,99	5,22	5,17	6,09	3,30
Румунія млн. тон	4,45	3,90	3,64	4,25	4,77	9,04	5,32
Всього кордон з країнами ЄС, млн. тон	*50,7*	*48,76*	*43,48*	*40,7*	*49,6*	*60,4*	*32,84*
російська федерація млн. тон	55,5	51,62	42,30	39,4	43,4	3,03	-
білорусь млн. тон	21,1	19,5	22,74	18,9	22,9	3,02	-
Республіка Молдова млн. тон	9,06	9,23	8,66	6,08	7,30	7,55	2,98
Всього кордон з країнами СНД, млн. тон	*85,6*	*80,36*	*73,69*	*64,4*	*73,7*	*13,6*	*2,98*
Через морські пункти пропуску млн. тон	127	176	212	229	210	76,8	44,2
Через авіаційні пункти пропуску млн. тон	0,04	0,06	0,06	0,05	0,08	0,01	0

Джерело [3]

В окремих випадках митний контроль збігається у часі із заявленими митним режимом. Початком митного контролю є момент подання митної декларації, а кінцем – отримання від митного органу дозволу на перетин кордону. Тривалість митного оформлення може не збігатися з тривалістю митного контролю, що вказує на існування двох окремих процесів. Коли митне оформлення товару вважається завершеним на внутрішній митниці, митні органи продовжують здійснювати митний контроль через проведення контрольно-перевірочних заходів, і який триває до моменту фактичного перетину митного кордону суб'єктом митного контролю. Окрім цього, митний контроль також проводиться на етапі сплати митних платежів до бюджету держави, якщо контролюючими органами виявлені порушення митного законодавства, та на етапі реалізації результатів митного контролю у частині виконання приписів контролюючих органів.

Погоджуємось з думкою Костишина Ю., що митний контроль є ширшим поняттям, ніж митне оформлення «...така позиція логічно розширює предметні межі митного контролю, включаючи до них заходи, спрямовані на превентивний вплив органів виконавчої влади на порушників митного законодавства (видача приписів про усунення виявлених порушень з визначенням строків їх здійснення; виявлення осіб, винних у здійсненні порушень; моніторинг реалізації результатів митного контролю)» [5].

Місцем здійснення митного контролю завжди є зона митного контролю – «місце, визначене митними органами в пунктах пропуску через державний кордон України або в інших місцях митної території України, в межах якого митні органи здійснюють митні формальності» [1].

Діяльність митних органів у 2022 році була направлена на виявлення порушень митних правил, так результатом стало зростання вартісного показника на 5% порівняно з показником 2021 року, а саме виявлено «11 098 митних порушень на суму 2,9 млрд грн» [29]. Безпосередньо митними органами розглянуто 9825 справ про порушення митних правил, застосовано адміністративне стягнення у вигляді штрафу на суму майже 770 млн грн.

Чисельність митних органів України та країн ЄС представлено у табл. 1.3. На європейському континенті найбільше митників у Німеччині – 42 153 держслужбовців на 83,2 осіб. Один митник припадає на 1973 особи. В Україні 9 411 митники обслуговують 43 млн 800 тис. Українців, виходить по одному на кожних 4654 громадян. Більше навантаження у Португалії, яка оплачує роботу 1 329 митників, які обслуговують понад 10,3 млн жителів, при цьому на одного митника припадає майже 7750 людей. У Іспанії пропорція ще більша, де загалом 4184 митника працює на майже 47,4 млн. громадян Іспанії. У середньому один бюджетник на майже 11328 іспанців.

Таблиця 1.3

Чисельність митних служб України та країн ЄС станом на 2021 рік, [7]

Країна	Назва	Кількість праців-ників	Населення, млн. осіб (2021 р.)	Кількість населення, що припадає на одного митника
1	2	3	4	5
Австрія	Ministry of Finance - Customs Administration Austria	1 700	8,7	5176
Бельгія	Administration Générale des Douanes et Accises, Service Public Fédéral des Finances	3 233	11,6	3588
Болгарія	National Customs Agency C	3 174	6,9	2174
Хорватія	Customs Administration. Ministry of Finance	2 587	3,9	1507
Кіпр	Department of Customs and Excise, Ministry of Finance	456	1,2	2631
Чехія	The Customs Administration of the Czech Republic	5 535	10,5	1897
Данія	Danish Customs Agency	960	5,9	6146
Естонія	Estonian Tax and Customs Board	537	1,3	2420
Фінляндія	Finnish Customs	2 028	5,5	2712
Німеччина	Central Customs Authority	42 153	83,2	1973
Греція	General Directorate for Customs and Excise/ Independent Authority for Public Revenue	1 192	10,6	2495
Угорщина	National Tax and Customs Administration	4 247	9,7	2283
Ірландія	Office of the Revenue Commissioners. Irish Tax and Customs	1 267	5,0	3946
Італія	Agenzia delle Dogane e dei Monopoli	9 607	59,1	6151
Латвія	National Customs Board of the State Revenue Service	482	1,9	3942
Литва	Customs Department under the Ministry of Finance oflhe Republic of	1 958	2,8	1430

	Lithuania			
Нідерланди	Customs Policy and Legislation Department, Ministry of Finance	5 809	17,5	3012
Польща	National Revenue Administration	11 274	37,7	3344

Продовження табл.1.3

1	2	3	4	5
Португалія	Tax and Customs Authority (At - Autondadc Tributâria e Aduaneira) Ministério das Finanças	1 329	10,3	7750
Румунія	Romanian Customs Authority	3 021	19,1	6322
Словаччина	Financial Administration, Slovak Republic	2 887	5,4	1870
Словенія	Financial Administration of Republic of Slovenia. Customs Department	455	2,1	4615
Іспанія	Departamento de Aduanase Impuextos Especiales. Agenda Lstalal dc Administration Inbularia (AF.AT)	4 184	47,4	11328
Швеція	Swedish Customs	2 457	10,4	4233
Україна	State Customs Service of Ukraine	9 411	43,8	4654

Процедура митного оформлення виражається в сукупності суворо визначених митних формальностей та дій декларантів по виконанню, а посадових осіб митниці – по забезпеченню виконання митного законодавства України порядку переміщення товарів через митний кордон України. Виходячи з визначення поняття «митне оформлення», яке надано в п. 23 ч. 1 ст. 4 МК України, доходимо до висновку, що складовими митного оформлення є митні формальності, які необхідно виконати для випуску товарів, транспортних засобів комерційного призначення. На жаль, в МК України не міститься роз'яснення, що необхідно розуміти під випуском транспортних засобів комерційного призначення, хоча відносно випуску товарів ситуація врегульована. Так, згідно п. 5 ч. 1 ст. 4 МК України «випуск товарів – надання митними органом права на користування та/або розпорядження товарами, щодо яких здійснюється митне оформлення, відповідно до заявленої мети» [1].

Митне оформлення товару складається з наступних митних формальностей: попереднє повідомлення (виключно при ввезенні товару); тимчасове зберігання (необов'язково); декларування; прийняття митної декларації; оформлення митної декларації; завершення митного оформлення. Ст. 225 МКУ

відводить на процедуру митного оформлення 4 години з моменту подання декларантом повного пакета документів та присвоєння номера декларації. За даними Мінфіну, середній час митного оформлення експорту на пункти митниці України становить 44 хвилини (станом на жовтень 2023 року на експорт припадає 52 хвилини, імпорт - 102 хвилини, транзит 45 хвилин). Планується скоротити процедуру до 15 хвилин.

Вагомим фактором спрощення й прискорення митних процедур та необхідною умовою впровадження світових стандартів у митній сфері є зменшення часу на проведення митних формальностей та електронне декларування. Загалом показники оформлених митних декларацій у поточному 2023 році зменшились. Так, у січні-жовтні 2023 року оформлено митних декларацій форми МД-2 на 2,13% менше, ніж за попередній період, у тому числі за процедурою електронного декларування – на 0,53%. Кількість осіб, які здійснюють операції з товарами та перебувають на централізованому обліку, зросла на 9,48% або на 16,8 тис. осіб у порівнянні з аналогічним періодом минулого року.

Отже, основними адміністративними процедурами при переміщенні транспорту через митний кордон України є митний контроль та митне оформлення.

РОЗДІЛ 2
ПРАКТИЧНІ АСПЕКТИ МИТНОГО КОНТРОЛЮ ТА ОФОРМЛЕННЯ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

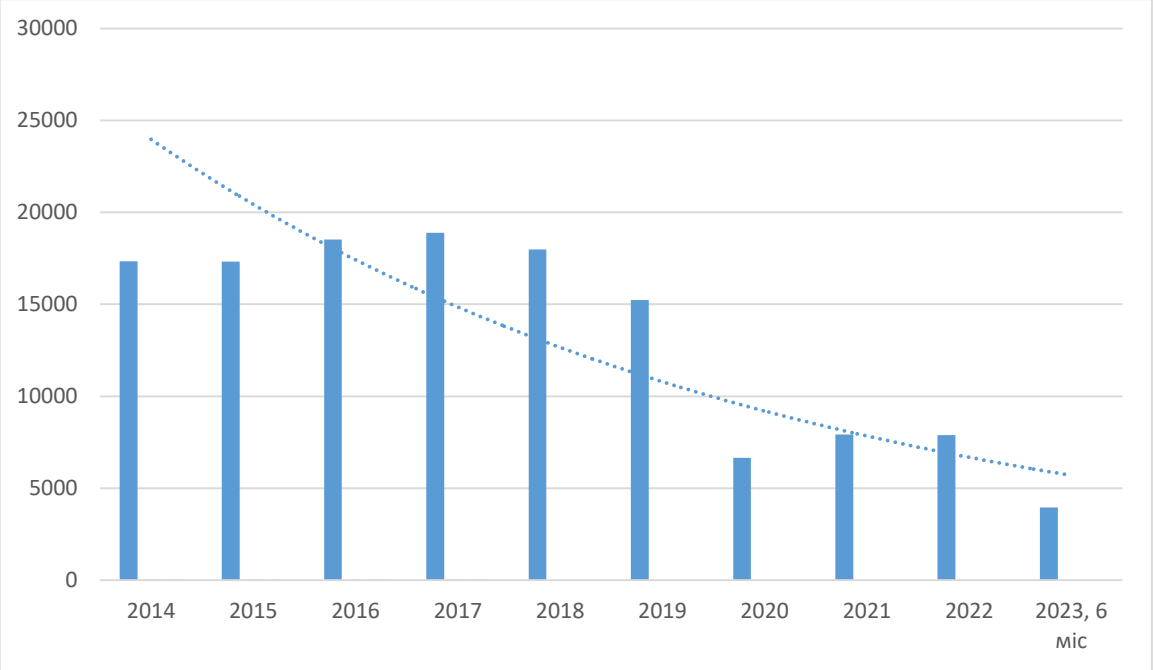
2.1. Особливості митного контролю та оформлення вантажних перевезень автомобільним транспортом

Автомобільний транспорт є найбільш маневреним та ефективним видом транспорту для перевезення вантажів дрібними партіями на близьку відстань та забезпечує функціонування і територіальну організацію всіх галузей економіки. Підприємства автомобільного транспорту здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти. За останній період в Україні автомобільний транспорт став найпоширенішим видом, що використовується при перетині державного кордону (табл. 2.1). Зокрема, «за 2021 рік перевезено вантажів 180029,52, з них 9165,72 у міжнародному сполученні, що складає 5,1 відсотків від загальної кількості» [6]. Порядок здійснення міжнародних автомобільних перевезень вантажів регламентується як міжнародними нормативними актами, так і національними (додаток А).

Для автомобільного транспорту, яким перевозиться товар, передбачено, що на території пункту пропуску у зоні митного контролю він переміщується по «червоному коридору» чи за спеціально відведеною смугою для вантажного транспорту. За даними ДМСУ кількість автомобільного транспорту, пропущеного через митний кордон протягом 2014-2022 років зменшилась на 55% (рис.2.1). За 6 місяців 2023 року у порівнянні з аналогічним періодом 2022 року кількість автомобільного транспорту пропущеного через кордон зросла на 9,0%.

Розглянемо послідовно митні процедури, що застосовуються до автотранспорту. При перетині кордону автомобіль з вантажем потрапляє під митний контроль. Дана процедура потребує наступних дій: водій зобов’язаний надати посадовій особі на вимогу усі необхідні документи, які зазначені в п. 1 ч. 1 ст. 335 МК України [1]. Транспортні засоби, які використовуються для

переміщення товарів, декларуються одночасно з цими товарами. При цьому декларант, уповноважена ним особа або перевізник подають митним органам документи в паперовій або електронній формі, що містять відомості про автомобільні транспортні засоби і товари, достатні для їх ідентифікації та необхідні для прийняття рішення про їх пропуск через митний кордон України.



Джерело [3]

Рис.2.1. Кількість пропущеного автомобільного транспорту через митний кордон у 2014-2023 рр. України, тис. одиниць

Усі відомості про автотранспортний засіб вносяться до таких документів:

митної декларації (МД) – письмова заява встановленої форми, що подається митному органу в паперовій формі або в електронній (електронна МД) і містить відомості про товари й транспортні засоби комерційного призначення, які переміщуються через державний митний кордон України, митний режим, у який вони заявляються декларантом, інші дані, необхідні для здійснення митного контролю, митного оформлення, митної статистики, нарахування і сплати податків, зборів та інших платежів. Відомості про транспортний засіб вносяться у графу 18 МД;

книжка МДП – міжнародний документ митного транзиту, який видається уповноваженою митними органами національною асоціацією автомобільних

перевізників і є гарантією сплати митних платежів на товари (вантажі), які переміщуються згідно з процедурою МДП;

книжки АТА – комплект митних пропускних документів на тимчасове ввезення, тимчасове вивезення і транзитне перевезення певних вантажів;

дорожнього листа – документ установленого зразка для визначення та обліку роботи транспортного засобу комерційного призначення;

ДКПТ – письмова заява встановленої форми, що подається митниці в паперовій чи в електронній формі, містить відомості про товари й транспортні засоби, що переміщуються прохідним або внутрішнім митним транзитом, і використовується митницями під час здійснення контролю за доставкою товарів до митниці призначення.

У разі міжнародних перевезень, необхідно до пакета документів додати товарно-транспортну накладну міжнародної форми – CMR, яка засвідчує відповідальність усіх причетних осіб (відправник, перевізник, одержувач) за стан товарного вантажу, якість, строк придатності (відповідно до специфіки товару), маркування, пакування і достовірність усіх показників, зазначених в даній накладній, яка передбачена Конвенцією про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів.

Перед опрацюванням документів посадова особа фіксує прибуття автомобільного транспортного засобу до спеціального журналу. Наступним етапом є огляд товару й транспортного засобу, після якого представник митного органу приймає рішення про надання дозволу на пропуск товарів і авто або про відмову, якщо огляд був не завершеним або було виявлено ознаки митного правопорушення. Митний контроль вантажного автомобіля і товарів, що перевозяться, а також сплата митних платежів здійснюється на завершальному етапі митного оформлення. Зокрема, на основі аналізу результатів застосування АСАУР приймається рішення щодо проведення огляду; оформляється відпо-відне рішення; інформується перевізник, вантажоодержувач; здійснюється безпосереднє проведення огляду; складається акт проведення огляду. У разі відмови в митному оформленні, пропуску через

кордон, має бути чітко визначена причина, зокрема, неправдивість даних, порушення умов перевезення, відсут-ність документів тощо. Відповідний митний орган видає картку відмови, після чого транспортний засіб повертається в країну відправника товару.

Специфікою міжнародних автомобільних перевезень є здійснення в пунктах пропуску, відкритих для автомобільного сполучення, контролю міжнародних автомобільних перевезень, який згідно ч. 11 ст. 6 Закону України «Про автомобільний транспорт» покладений на ДМС України, а саме: «контроль наявності дозвільних документів на виконання перевезень; габаритно-ваговий контроль транспортних засобів; контроль за дотриманням перевізниками правил перевезення небезпечних вантажів; контроль внесення (нарахування) перевізниками-нерезидентами платежів за проїзд автомобільними дорогами України; контроль сплати перевізниками штрафів чи виконання приписів органів контролю; ведення обліку автомобільних транспортних засобів, що здійснюють міжнародні перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом» [8].

Таблиця 2.1

Показники митної статистики при вантажних перевезеннях автомобільним транспортом у 2017-2022 рр. в Україні

Найменування	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Відхилення, 2022 від 2017	
							+,-	%
Товарообіг, млн. дол	33 212	37 153	38737,6	39099	48716	25875	-7334	-22,1
Експорт, млн. дол	10927	12294	11987	12050	12925	12925	1998	18,3
Імпорт, млн. дол	22285	24858	26749	27048	33280	12950	-9334	-42
Кількість декларацій, тис.	1207	1320	1425	1533	1732	428,2	-779,2	-64,5
Оподаткований імпорт, млн.грн	19189	21377	23003	23231	28621	10 329	-8859	-46,2
Мито, млн. дол	440,2	438,6	470,7	446	542	200,8	-239,4	-54,4
Акцизний податок млн. дол	94,8	82,7	62,7	134,5	221,5	110,8	15,9	+16,8
ПДВ, млн. дол	3807,2	4212,7	4599,3	4704,3	5883	2051,3	-1756	-46,1
Середня митна вартість одиниці товару, дол.	83343	69120	63863	63304	62048	16084	-67259	-80,7

Джерело [3]

Дані таблиці 2.1 засвідчують про зростання товарообігу автомобільних вантажних перевезень до 2021 року, однак у 2022 році у зв'язку з агресією росії, відбулось призупинення, у порівнянні з 2017 роком товарообіг у 2022 році зменшився на 22,1% або на 7334 млн. доларів. При цьому імпорт зменшився на 42%, відповідно експорт зріс на 18,3%. Така тенденція має місце і для податкових платежів та мита. Необхідно звернути увагу на значно розширений перелік форм митного контролю, які можуть бути застосовані на автомобільному транспорті на відміну від інших видів транспорту. Так, у п. 7 вказаної Типової технологічної схеми містяться наступні форми митного контролю: «перевірка документів та відомостей, які відповідно до законодавства надаються митним органам під час переміщення автомобільних транспортних засобів і товарів через митний кордон України; митний огляд (огляд та переогляд автомобільних транспортних засобів і товарів, огляд та переогляд ручної поклажі та багажу); усне опитування громадян та посадових осіб підприємств; облік автомобільних транспортних засобів і товарів; взяття проб (зразків) товарів; використання службових собак, технічних та спеціальних засобів контролю; подання запитів до інших державних органів, установ, уповноважених органів іноземних держав для встановлення автентичності документів, наданих митним органам» [10].

В Митному кодексі України передбачені деякі форми митного контролю, які не відображені в ст. 336 МК України, і це: ідентифікація товарів, транспортних засобів, приміщень (ст. 326 МК України); верифікація сертифікатів про походження товару з України (ст. 47 МК України); попередній документальний контроль (п. 42 ч. 1 ст. 4 та ст. 319 МК України). Деякі автори виокремлюють як форму митного контролю митне спостереження, яке може здійснюватися як без використання технічних засобів (безпосереднє спостереження посадовою особою митних органів у зоні митного контролю за поведінкою осіб, які перетинають митний кордон України).

Отже, специфікою міжнародних автомобільних вантажних перевезень є здійснення в пунктах пропуску, відкритих для автомобільного сполучення,

контролю міжнародних автомобільних перевезень, який згідно ч. 11 ст. 6 Закону України «Про автомобільний транспорт» покладений на ДМС України.

З метою прискорення та спрощення митного контролю потребує подальшого удосконалення програмне забезпечення для відображення процесів проходження митних формальностей у випадках застосування вантажної скануючої системи, що використовуються для скорочення часу проведення митного контролю та підвищення його ефективності.

2.2. Особливості митного контролю та оформлення вантажних перевезень залізничним транспортом

Залізничний транспорт (промисловий і загального користування) є складовою єдиної транспортної системи України, має розгалужену інфраструктуру для надання всього комплексу транспортних послуг, у тому числі для складування, технологічної підготовки вантажів до транспортування і забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків України. Залізничним транспортом забезпечується 82% вантажних перевезень, що здійснюються всіма видами транспорту. «Залізничний транспорт характеризується високою регулярністю роботи незалежно від кліматичних умов і пір року, забезпечує велику перевізну здатність, володіє достатньо високими швидкостями для доставки пасажирів, значною маневреністю у використанні рухомого складу, а також має порівняно низьку ціну за перевезення» [12].

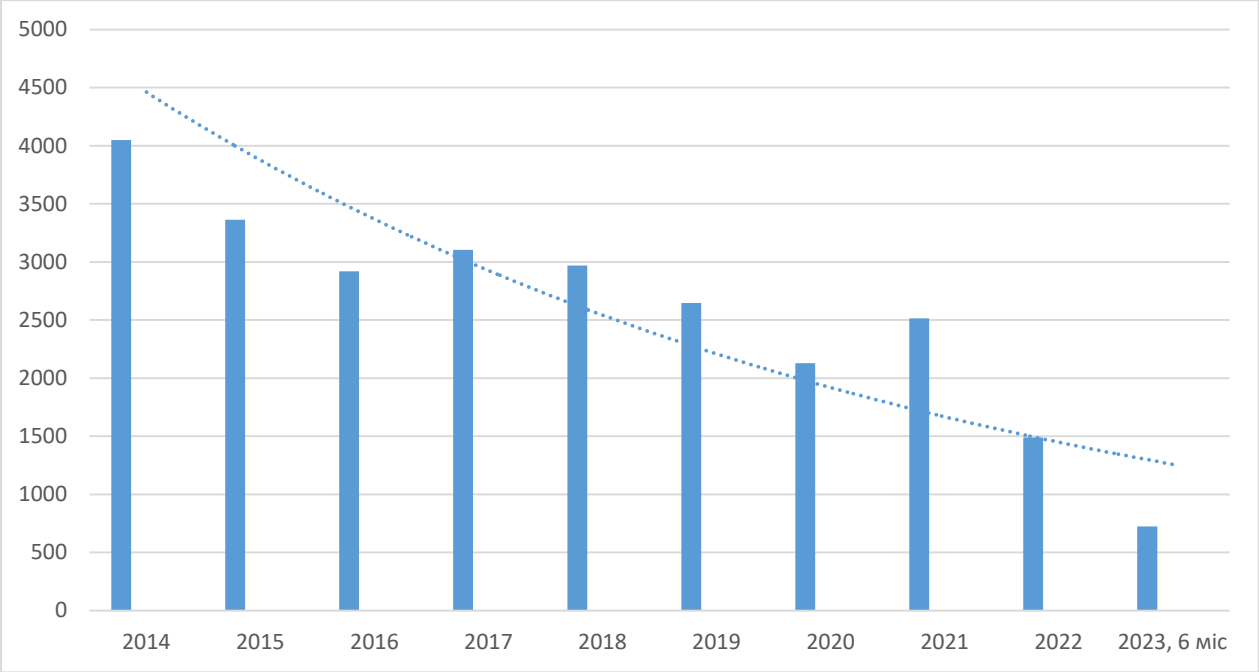
Порядок здійснення міжнародних перевезень вантажів залізничним транспортом регламентується як міжнародними нормативними актами, так і національними (додаток А).

Статус митного перевізника надано залізницям України Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1556-р [13]. Міжнародні залізничні сполучення пов’язані з перетином державного митного кордону, що зобов’язує перевізника дотримуватися прикордонних, митних правил, які

встановлені вже національним законодавством, Митним кодексом України, Податковим кодексом та Законом України «Про прикордонний контроль».

Об'єктами митного контролю на залізничному транспорті є: пасажири, вантажі, багаж, вантажобагаж, пошта та рухомий склад залізничного транспорту, який включає: локомотиви; моторвагонний рухомий склад; пасажирські вагони локомотивної тяги; вантажні вагони; спеціальний рухомий склад залізничного транспорту; складові частини рухомого складу залізничного транспорту.

За даними ДМСУ кількість залізничних вагонів, пропущених через митний кордон протягом 2014-2022 років зменшилась на 2559 тис. од. або на 63% (рис.2.2). За 6 місяців 2023 року у порівнянні з аналогічним періодом 2022 року кількість залізничних вагонів зменшилась на 77,7 тис. од. або на 9,7%.



Джерело [3]

Рис.2.2. Кількість пропущеного залізничного транспорту через митний кордон у 2014-2023 рр. України, тис. одиниць

Під час переміщення декларант, уповноважена ним особа або перевізник при вантажних перевезеннях залізничним транспортом, надають митному органу в паперовій або електронній формі такі документи та відомості:

«транспортні (перевізні) документи; передатну відомість на залізничний рухомий склад; документ, що засвідчує наявність припасів (за наявності припасів); визначений актами Всесвітнього поштового союзу документ, що супроводжує міжнародні поштові відправлення (за їх наявності); комерційні документи (за наявності їх у перевізника) на товари, що перевозяться» [1].

Послідовність дій посадових осіб митниці під час здійснення митного контролю залізничних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними через митний кордон України, у пунктах пропуску для залізничного сполучення через державний кордон визначається Типовою технологічною схемою здійснення митного контролю залізничних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, у пунктах пропуску через державний кордон.

Найбільш поширеними формами митного контролю у міжнародному залізничному сполученні, які застосовують посадові особи митниць, є перевірка документів та відомостей, огляд та переогляд товару, залізничного транспорту. Для цілей митного контролю використовується інформація, що міститься в автоматизованому банку даних Укрзалізниці. Митний контроль залізничних транспортних засобів і товару здійснюється митницею відповідно до законодавства, вибірково, у формах та обсязі, що визначені на підставі результатів системи управління ризиками і виключно в зонах митного контролю.

Показники митної статистики при вантажних перевезеннях залізничним транспортом у 2017-2022 рр в Україні подано у таблиці 2.2.

Таблиця 2.2

Показники митної статистики при вантажних перевезеннях залізничним транспортом у 2017-2022 рр в Україні

Найменування	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Відхилення, 2022 від 2017	
							+,-	%
Товарообіг, млн. дол	14100	15537	110566	11029	141560	25875	11775	83,5
Експорт, млн. дол	5746	6213	50178	4754	68237	12925	7179	125
Імпорт, млн. дол	8354	9324	60388	6274	73322	12950	4596	55
Кількість декларацій,	192,3	198,1	2695	161	3050	428,2	235,9	122

тис.								
Мито, млн. дол	73,3	48,3	1131	26,1	1328	200,8	127,5	83,4
Акцизний податок, млн. дол	547,0	415	963	270	999	110,8	-436,2	-80
ПДВ, млн. дол	1417	1376	9892	792	12224	2051,3	634,2	45
Середня митна вартість одиниці товару, дол.	1163	1726	352782	1197,5	492461	16084	14921	1283

Джерело [3]

Дані таблиці 2.2 ілюструють зростання товарообігу вантажних перевезень залізничним транспортом у 2017-2022 рр. в Україні на 83,5%, експорту на 125%, імпорту – 55%, кількість декларацій зросла на 122%, надходження мита зросли на 83,4%, акцизного податку зменшились на 80%, ПДВ навпаки зросли на 45%.

Митний контроль залізничних транспортних засобів і товарів здійснюється тільки в зонах митного контролю і завершується митним оформленням відповідно до вимог законодавства.

Зони митного контролю створюються митним органом, у зоні діяльності якого вони розташовуються, за погодженням у пунктах пропуску (пунктах контролю) через державний кордон для залізничного сполучення з відповідним органом охорони державного кордону спільно з адміністрацією залізничних станцій.

У таблиці 2.3 наведено дані про час проходження операцій на прикордонній передавальній станції К-С для визначення загального часу обробки транзитного поїзда без переробки зі зміною локомотива і зміною локомотивної бригади. До операцій з обробки документів транзитного поїзда без переробки відносяться: обробка перевізних документів в СТЦ Центрального парку; обробка документів ПрикордонТЕКом та конторою передач; обробка документів декларантами; попередній документальний контроль митницею; митний контроль; обробка документів декларантами; обробка документів конторолю передач; прикордонний контроль документів; пересилка документів в СТЦ Центрального парку; перевірка документів.

Таблиця 2.3

Визначення часу проходження операції
на прикордонній передавальній станції К-С

Найменування послідовних операції	Час проходження операції, хв.	Найменування операцій, які здійснюються одночасно з іншими	Час проходження операції, хв.
1	2	3	4
Перевірка документів, огляд локомотива, відчеплення локомотива, огородження составу, укладання гальмових башмаків, прийом перевізних документів від локомотивної бригади	5		
Обробка перевізних документів в СТЦ Центрального парку	10	Прикордонний, митний контроль потягу, локомотиву Технічне обслуговування составу (ТО) Комерційний огляд составу (КО)	50
Пересилка перевізних документів в СТЦ	5		
Обробка документів ПрикордонТЕКом	25		50
Радіологічний контроль	20		
Обробка документів контролю передач	20		
Обробка документів декларантами	30		
Попередній документальний контроль митницею (екологічний, санітарно-епідеміологічний, ветеринарно-санітарний, фіто-санітарний види контролю)	45		
Митний контроль	40		
Обробка документів декларантами	10		
Обробка документів конторою передач	10		
Прикордонний контроль документів	15		
Пересилка документів в СТЦ Центрального парку	5		
Перевірка документів	10		
Зняття огородження, причіплю-вання поїзного локомотива, прибирання гальмових башмаків, вручення пакета документів, проба автогальм, відправлення	10		
Загальний час	260		

Джерело [12]

Таким чином, на обробку транзитного поїзда без переробки зі зміною локомотива і зміною локомотивної бригади, що надійшов на прикордонну передавальну станцію витрачається 260 хв., але впровадження сучасних цифрових технологій та удосконалення автоматизованої реєстрації попередніх

статистичних митних декларацій нададуть переваги у здійсненні митних формальностей з міжнародним вантажопотоком, а саме: спрощення митних формальностей; поліпшення якості надання митних послуг; ефективне розвинення інтеграційних процесів, в тому числі здійснення постійного моніторингу ситуації на сухопутному кордоні; скорочення часових витрат суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності на здійснення зовнішньо-торговельних операцій.

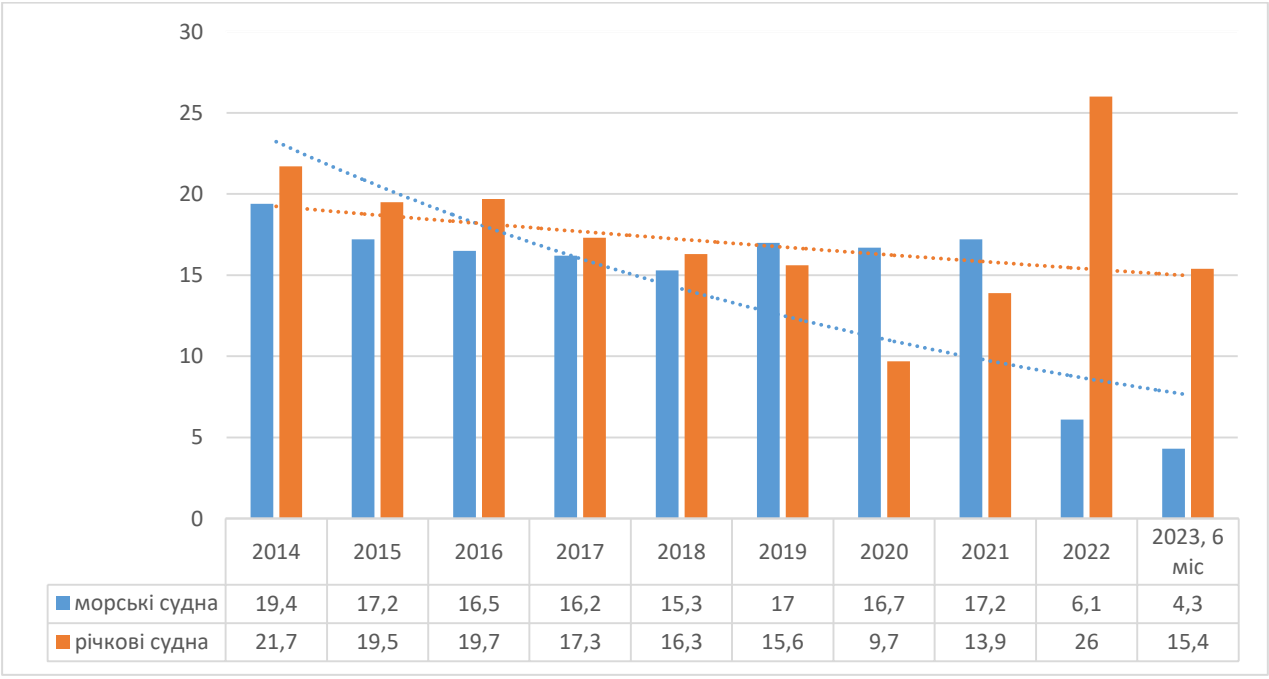
2.3. Особливості митного контролю та оформлення щодо вантажних перевезень водним транспортом

Судноплавство та вантажоперевезення водним шляхом має стратегічне значення для кожної країни, що має доступ до відкритих морів. Майже 90 відсотків світової торгівлі припадає на галузь міжнародного судноплавства. Судноплавство є найбільш комерційно привабливим та найменш шкідливим для навколишнього природного середовища видом перевезень. Так, енерго-витрати залізничних перевезень є вп'ятеро більшими, а автомобільних – вдесятеро. Собівартість водних вантажних перевезень найнижча у перерахунку на одну тонну вантажу, що зумовлює значну перспективність розвитку водного транспорту та високу конкурентоспроможність на ринку вантажних перевезень в Україні. На перевезення вантажів і пасажирів водним транспортом в Україні припадає 9% загального вантажообігу. Для організації перевезень вантажів вико-ристовують природний водний шлях. В Україні є три великі річки (Дніпро, Дністер, Дунай), які є внутрішніми судноплавними шляхами, а також невеликі й малі річки, канали, озера і лимани. Крім того, Україна є морською державою, оскільки має вихід до Чорного і Азовського морів.

Порядок здійснення міжнародних водних перевезень вантажів регламентується як міжнародними нормативними актами (додаток А).

Нормативне регулювання митних формальностей на морському, річковому транспорті регулюються наказами Кабінету Міністрів України [18-21].

За даними ДМСУ кількість водного транспорту, пропущеного через митний кордон протягом 2014-2022 років має тенденцію до зменшення, а саме морського транспорту відбулось зменшення на 68% (рис.2.3), а річкового – 29%. За 6 місяців 2023 року у порівнянні з аналогічним періодом 2022 року кількість морського транспорту зросла на 1,6 тис.од. або на 60%, а річкового – на 4,9 тис. од. або на 47%.



	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023, 6 міс
морські судна	19,4	17,2	16,5	16,2	15,3	17	16,7	17,2	6,1	4,3
річкові судна	21,7	19,5	19,7	17,3	16,3	15,6	9,7	13,9	26	15,4

Джерело [3]

Рис. 2.3. Кількість пропущеного морського та річкового транспорту через митний кордон у 2014-2023 рр. України, тис. одиниць

Під час переміщення декларант, уповноважена ним особа або перевізник при вантажних перевезеннях водним транспортом, надають митному органу в паперовій або електронній формі такі документи та відомості:

«генеральна декларація (найменування та опис судна, реєстрація та національна належність, прізвище капітана, прізвище та адреса суднового агента);

декларація про вантаж (відомості про найменування портів відправки, портів заходу судна, завантаження та вивантаження товарів тощо);

декларація про припаси (суднові припаси);

декларація про особисті речі екіпажу судна;

список пасажирів (кількість пасажирів на судні, прізвища, імена, громадянство, дату і місце народження, порти посадки і висадки);

суднова роль з даними про кількість і склад членів екіпажу під час прибуття і відправлення судна (прізвища, імена, громадянство, звання або посаду, дату і місце народження, вид і номер документа, що посвідчує особу);

транспортні (перевізні) документи на товари (за наявності), які містять, зокрема, відомості про загальну кількість товарів, кількість вантажних місць, найменування товарів, вид упаковки;

визначений актами Всесвітнього поштового союзу документ, що супроводжує міжнародні поштові відправлення (за їх наявності);

комерційні документи (за наявності) на товари та відомості про розміщення товарів на борту судна;

відомості про наявність (відсутність) на борту судна товарів, ввезення яких на митну територію України заборонено або обмежено, включаючи валютні цінності, наявні у членів екіпажу, лікарські засоби, до складу яких входять наркотичні, сильнодіючі засоби, психотропні та отруйні речовини;

відомості про наявність (відсутність) на борту судна небезпечних товарів, зброї, боєприпасів» [1].

Послідовність дій посадових осіб митниці під час здійснення митного контролю та митного оформлення водного транспорту і товарів, що переміщуються ними через митний кордон України, визначається типовою технологічною схемою здійснення митного контролю водних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, у пунктах пропуску через державний кордон, а також порядком виконання митних формальностей на морському та річковому транспорті.

Митний контроль водного транспорту, що здійснює вантажні перевезення, здійснюється митницею в зонах митного контролю на територіях морських та річкових портів, а також в акваторіях портів, відкритих для міжнародних перевезень, за погодженням з органом охорони державного кордону. При цьому місце стоянки суден закордонного плавання, посадки й

висадки пасажирів визначається адміністрацією порту за погодженням з митницею та органом охорони державного кордону. Допускається зміна місця стоянки судна тільки з відома митниці й органу охорони державного кордону, за винятком випадків аварії чи дій обставин непереборної сили.

Об'єктами митного контролю на водному транспорті можуть бути: судно закордонного плавання, члени екіпажу судна, пасажири, товари, припаси. Крім того, незважаючи на деяку схожість митних формальностей на прибуття (прихід) та вибуття (відхід) судна закордонного плавання, є різниця в їх виконанні. Законодавством передбачено два варіанти виконання митних формальностей відносно суден закордонного плавання: документально у приміщеннях контро-люючих органів; з відвідуванням судна закордонного плавання. Причому митні формальності відносно судна закордонного плавання і вантажу, що перемі-щується ним через митний кордон України, можуть здійснюватися митницею біля причалів, в акваторіях портів або на місці якірної стоянки на рейді.

Показники митної статистики при вантажних перевезеннях морським транспортом у 2017-2022 рр. в Україні подано у таблиці 2.4.

Таблиця 2.4

Показники митної статистики при вантажних перевезеннях морським транспортом у 2017-2022 рр. в Україні

Найменування	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Відхилення, 2022 від 2017	
							+,-	%
Товарообіг, млн. дол	34143	38316	43917	103365	141560	25875	-8267	-24,2
Експорт, млн. дол	25105	27265	30542	49324	68237	12925	-12179	-48,5
Імпорт, млн. дол	9038	11051	13375	54040	73322	12950	3911	43
Кількість декларацій, тис.	293	325	364	2647	3050	428	135	46
Мито, млн. дол	212	271	345	1084	1328	201	-11416	-5,4
Акцизний податок млн. дол	37,5	47015	37235	821	999	111	73	195
ПДВ, млн. дол	1607	2070	2221	9130	12224	2051	443	27,6
Середня митна вартість одиниці товару, дол.	16084	737	799	217327	491724	799	-15285	-1912

Джерело [3]

Дані табл. 2.2 свідчать про зменшення товарообігу вантажних перевезень морським транспортом у 2017-2022 рр. в Україні на 83,5%, експорту на 125%, імпорту – 55%, кількість декларацій зросла на 46%, надходження мита зменшились на 5,4%, акцизного податку зменшились на 195%, ПДВ - на 27,6%.

Відповідно до ст. 208 МК України митне оформлення суден закордонного плавання здійснюється цілодобово у такій черговості: аварійні судна; пасажирські судна; вантажно-пасажирські судна; лінійні судна; танкерні судна; інші судна у порядку їх прибуття» [1].

«В залежності від водотоннажності та призначення суден закордонного плавання їх митне оформлення проводиться у строк, який визначається керівником митного органу за погодженням з керівником відповідного органу охорони державного кордону України та іншими контрольними службами» [1]. Тобто кожна митниця за погодженнями з іншими контролюючими органами має право встановити такі граничні строки.

Запровадження сучасних і міжнародних правил митного оформлення і контролю якості вантажів у морських портах України є основною перевагою, що дозволяє скоротити кількість документів та запровадити широку цифровізацію у митній сфері, сприяє скороченню часу перебування суден у портах та збільшує пропускну спроможність портів на 15%. Внаслідок чого скоротиться час неефек-тивного простою, за який раніше доводилося сплачувати вантажовласникам.

2.4. Особливості митного контролю та оформлення щодо вантажних перевезень повітряним транспортом

Одним із наймолодших видів сполучення та перевезення вантажів є повітряний транспорт, головною перевагою якого є швидкість доставки термінових вантажів на великі відстані та у важкодоступні райони, однак – доволі висока собівартість перевезень, залежність від природних умов. При здійсненні міжнародних повітряних перевезень основну групу авіаційних

транспортних засобів складає комерційна авіація. Перевезення вантажів, у міжнародному повітряному сполученні здійснюються регулярними і нерегулярними (чартерними) повітряними перевезеннями. Порядок здійснення міжнародних повітряних перевезень регламентується як міжнародними нормативними актами, так і національними (див. дод. А).

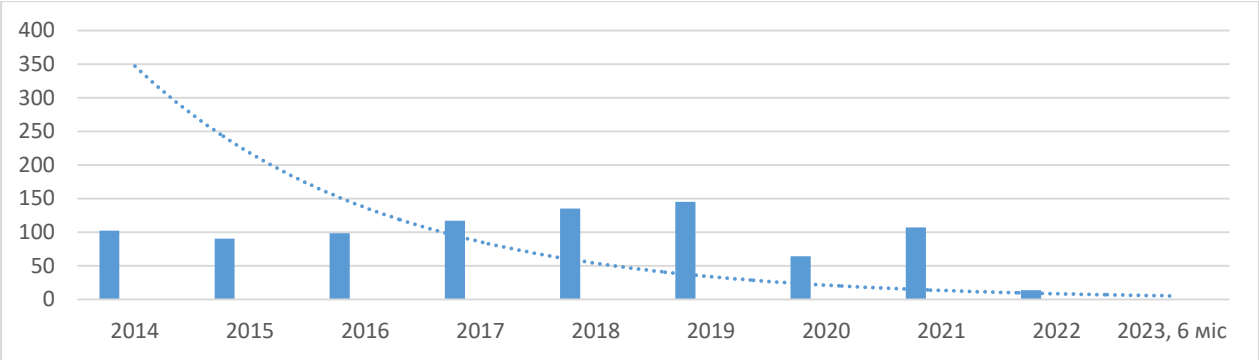


Рис.2.4. Кількість пропущеного повітряного транспорту через митний кордон у 2014-2023 рр. України, тис. одиниць

За даними ДМСУ кількість пропущеного повітряного транспорту через митний кордон протягом 2014-2022 років зменшилась на 88,1 тис. од. або на 86% (рис.2.4). Вантажний сегмент авіаперевезень сильно постраждав через обмеженість у роботі ключових вантажоперевізників. Після збільшення попиту під час пандемії ринкова частка сегмента All-Cargo повернулася до допандемічного рівня (4,2%) у 2022 році. Падіння вантажоперевезень, викликане вторгненням Росії в Україну, сильно впливає на цей сегмент. Обмеження на польоти цивільної авіації в повітряному просторі України, Молдови, білорусі та росії діятимуть до 2029 року.

Послідовність дій посадових осіб митниці під час здійснення митного контролю повітряних транспортних засобів перевізників і вантажу, що переміщуються ними через митний кордон України, у пунктах пропуску для повітряного сполучення через державний кордон визначається типовою технологічною схемою здійснення митного контролю повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, у пунктах пропуску через державний кордон. Звернемо увагу на об’єкти митного контролю на

повітряному транспорті, якими є повітряне судно, пасажири, вантаж, багаж, поштові відправлення. «Зміст понять вантаж, багаж передбачені Повітряним кодексом України та Державною програмою авіаційної безпеки цивільної авіації і співпадають зі змістом цих категорій, які містяться в МК України» [22].

В залежності від напрямку переміщення через митний кордон України (ввезення, вивезення, транзит) митні формальності на повітряному транспорті значно різняться, і не всі форми митного контролю, які передбачені МК України, застосовують посадові особи митниць. Найбільш поширеними формами митного контролю у міжнародному повітряному сполученні є перевірка документів та відомостей, огляд та переогляд товарів, повітряного транспортного засобу, а відносно пасажирів – перевірка документів та відомостей, огляд та переогляд ручної поклажі, багажу, особистий огляд громадян.

Митний контроль повітряних суден і товарів здійснюється виключно посадовими особами митниць у формах та обсязі, визначених за результатами застосування системи управління ризиками, в тому числі з використанням інформаційних технологій, і завершується митним оформленням відповідно до вимог законодавства.

Охарактеризуємо митні формальності, пов’язані з переміщенням вантажу через митний кордон України повітряними транспортними засобами. Є деякі розбіжності у діях при виконанні митних формальностей, пов’язаних із митним контролем товарів при їх ввезенні або вивезенні. Так, у випадку прибуття повітряного судна виконується лише одна митна формальність – поміщення товарів на склад («склад магазину безмитної торгівлі, склад митного органу, що розміщені на території пункту пропуску, а також склад тимчасового зберігання та митний склад, розташовані на території аеропорту, у межах якого є пункти пропуску через державний кордон України» [23]. Першою дією при поміщенні товару на склад є опитування командира повітряного судна щодо наявності на борту літака товарів, які надійшли без товаросупровідних документів, або наявності документів, що надійшли без товару. Після закінчення

прикордонного контролю та з дозволу і під контролем посадових осіб митниці здійснюється вивантаження товару з борту судна уповноваженими представниками аеропорту, перевізника або власника товару на підставі товаросупровідних документів – що є наступною дією. У випадку виявлення під час вивантаження розбіжностей у наявній кількості товару (місць товару) з даними, зазначеними у поданих документах, та/або місць із пошкодженою упаковкою робиться про це запис у авіаційній вантажній накладній із зазначенням кількості таких місць та завіряється особистим підписом посадової особи митниці і відбитком штампа «Під митним контролем». Такі ж відомості заносяться до каргоманіфесту і засвідчуються підписами уповноважених представників міжнародного аеропорту та посадової особи митниці. Підставою для вивантаження товару з літака міжнародного аеропорту або перевізника для розміщення на складі є наявність на каргоманіфесті відбитка штампа «Під митним контролем». На підставі зазначених документів здійснюється контроль за переміщенням товару з борту повітряного судна на склад.

Наступною дією є переміщення товару на склад, яка здійснюється транспортними засобами міжнародного аеропорту або перевізника спеціально встановленими адміністрацією аеропорту транспортними коридорами (маршрутами), погодженими з митницею. Документальний контроль здійснюється шляхом перевірки документів і відомостей про товари, необхідних для такого контролю (форма митного контролю відображена в Митному Кодексі України). Безпосередній контроль здійснюється шляхом особистого супроводження посадовою особою митниці дій з вивантаження, переміщення і поміщення товару з борту літака на склад.

У випадку вибуття повітряного судна виконуються дві митні формальності, першою з яких є поміщення товару на склад. Першою дією є укладання договору перевезення товару (вантажу) між перевізником і вантажовідправником. Обов’язковою вимогою прийняття до транспортування є оголошення цінності. Правилами повітряних перевезень вантажів від 14.03.2006 року № 186 встановлено, що «будь-який товар з оголошеною

цінністю понад 20 доларів США (чи еквівалент в іншій валюті) за один кілограм не приймається до транспортування без попередньої домовленості, а товар з оголошеною цінністю понад 1 000 000 доларів США (чи еквівалент в іншій валюті) приймається до транспортування лише на спеціальних умовах» [24]. Підтвердженням існування договору перевезення і є авіаційна вантажна накладна, яка є підставою для здійснення наступної дії – реєстрації документів і розміщення товару, що виво-зиться за межі митної території України, на складі, з якого здійснюватиметься їх подальше переміщення на борт літака. Розміщення товару проводиться з дозволу та під контролем посадової особи митниці.

Таблиця 2.4

Показники митної статистики при вантажних перевезеннях повітряним транспортом у 2017-2022 рр. в Україні

Найменування	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Відхилення, 2022 від 2017	
							+,-	%
Товарообіг, млн. дол	2121,9	2742	3191	3342	141560	25875	23753	11,19 раз
Експорт, млн. дол	812,9	852,8	917	952	68237	12925,3	12112	14,90 разів
Імпорт, млн. дол	1308	1889	2274	2389	73322	12950	11641	8,89 раз
Кількість декларацій, тис.	56,1	107,1	176	169	3050	428,2	372,1	6,6 раз
Мито, млн. дол	15,5	22,3	26,4	25,5	1328	200,8	185,3	11,97
Акцизний податок млн.дол	271,1	0,025	0,029	0,09	999,0	110,8	110,5	40
ПДВ, млн. дол	186,92	269,3	318,3	292,3	12224	2051,3	1864	9,97
Середня митна вартість одиниці товару, тис.дол.	1867	7145	2910	1760	492	16,0	1850,1	99,1

Джерело [3]

Дані табл. 2.4 демонструють зростання товарообігу вантажних перевезень повітряним транспортом у 2017-2022 рр. в Україні в 11,2 рази, експорту у 14,9

разів, імпорту – 8,89 разів, кількість декларацій зросла на 6,6 разів, надходження мита у 6,6 разів, акцизного податку на 40%, ПДВ – у 9,97 разів.

Наступною митною формальністю є поміщення товару на борт повітряного судна. У цьому випадку підставою для вивезення товару зі складу для подальшого їх навантаження на борт повітряного судна є документи, які свідчать про завершення митного оформлення товару (митна декларація, каргоманіфест, авіаційні вантажні накладні, інші товаросупровідні документи). Надання документів представником аеропорту або перевізником посадовій особі митниці є першою дією аналізованої формальності. Наступною дією є перевірка документів та співставлення відомостей щодо відповідності товару, який знаходиться на складі, поданим документам. У разі, коли зауважень щодо відповідності товару даним, зазначеним в авіаційних вантажних накладних, товаросупровідних документах і каргоманіфесті, немає, посадова особа митниці проставляє відбиток штампа «Під митним контролем» на каргоманіфесті й дає дозвіл на вивезення товару зі складу для завантаження на борт повітряного судна.

Таким чином, у випадку вибуття повітряного транспорту виконуються дві митні формальності:

поміщення товару на склад (укладання договору перевезення товару (вантажу); реєстрація документів і розміщення товару на складі);

поміщення товару на борт повітряного судна (надання документів посадовій особі митниці; перевірка документів, співставлення відомостей щодо відповідності товару; надання дозволу на вивезення товару зі складу; переміщення товару зі складу на борт повітряного судна; надання дозволу на навантаження товару на борт повітряного судна).

Згідно вимог п. 3 ч. 1 ст. 335 МК України при перевезенні повітряним транспортом митниці надаються наступні документи:

«генеральну декларацію (обов’язково підписану командиром повітряного судна) – документ, який містить відомості про власника повітряного судна або про виконавця рейсу, а також реєстраційний номер повітряного судна чи його

військовий знак, а також номер і дату виконання рейсу, назви аеропортів відправлення, проміжних посадок, призначення, час прибуття тощо;

авіаційну вантажну накладну – документ, що свідчить про укладення договору про повітряне перевезення товару, прийняття товару до перевезення і визначає умови перевезення;

вантажну відомість (каргоманіфест) – документ, у якому зазначаються номери авіаційних вантажних накладних, кількість вантажних місць, вага товару, що навантажуються на борт (вивантажуються з борту) повітряного судна, яке перебуває під митним контролем, та інші відомості, що використовуються під час переміщення товару;

список бортових припасів – документ, який містить відомості про припаси;

комерційні документи на товари, що перевозяться (за наявності їх у перевізника);

поштову відомість – документ про міжнародні поштові відправлення (за наявності);

список пасажирів – перелік пасажирів (їх прізвища та ініціали, пункти посадки і висадки), які перебувають на повітряному судні;

список членів екіпажу повітряного судна;

пасажирську відомість – відомість щодо багажу пасажирів;

відомість про наявність на борту повітряного судна товарів, ввезення яких на митну територію України обмежено або заборонено (валютні цінності, наявні у членів екіпажу, лікарські засоби, до складу яких входять наркотичні, сильнодіючі засоби, психотропні та отруйні речовини);

відомість про наявність (відсутність) на борту судна небезпечних товарів, зброї, боєприпасів» [1].

Для здійснення митного оформлення повітряного судна, причому як на прибуття, так і на вибуття, необхідно виконати лише одну формальність – декларування, яка складається з низки дій, першою з яких є подання командиром повітряного судна (або уповноваженим представником

авіаперевізника – на вибуття) необхідних документів. Наступною дією є реєстрація посадовою особою відповідного підрозділу митниці поданих документів і у випадку наявності зауважень – проставлення відтиску штампу «Під митним контролем», у випадку усунення зауважень, або їх відсутності – проставлення відтиску особистої номерної печатки. Інформація про митне оформлення повітряного судна вноситься до програмного модуля «Журнал пункту пропуску» АСМО «Інспектор», що є наступною дією. Останньою дією є формування літакової справи. Обов'язково примірники генеральної декларації, каргоманіфесту та інших документів, що були підставою для здійснення митного контролю та митного оформлення повітряного судна, з відмітками митниці комплектуються у літакову справу та здаються в архів. Як свідчить митна практика, у літакову справу завжди входить генеральна декларація, каргоманіфест та список пасажирів.

Таким чином, митна формальність декларування повітряного судна (на прибуття/вибуття) складається з таких дій:

подання командиром повітряного судна необхідних документів;

реєстрація поданих документів та проставлення посадовою особою відповідного підрозділу митниці відтисків штампу «Під митним контролем» та особистої номерної печатки;

внесення інформації до відповідного програмного модулю;

формування літакової справи.

Виконання митних формальностей, пов'язаних із митним оформленням товару, вантажу, який прибув з-за кордону або вибуває за кордон, здійснюється після розміщення товару на складі. Відправник (у випадку вибуття товару) або отримувач (у випадку прибуття товару) в залежності від порядку декларування (як для підприємств або як для громадян) виконує формальність, пов'язану з підготовкою документів для митного оформлення, на якій здійснює наступні дії: укладення договору про декларування товару з митним брокером (не обов'язково); декларування товару. Наступні митні формальності (стосується декларування як для підприємств) виконує посадова особа відповідного підроз-

ділу митниці, якими є: прийняття митної декларації (подання митниці митної декларації та інших документів; реєстрація митної декларації; перевірка митної декларації); оформлення митної декларації (перевірка правильності класифікації товару та визначення країни походження товару тощо; контроль співставлення даних, оцінка ризику); завершення митного оформлення (проставлення у митній декларації відбитку особистої номерної печатки; внесення до електронної митної декларації відмітки про завершення митного оформлення).

Отже, митна формальність декларування повітряного судна (на прибуття/вибуття) складається з таких дій: подання командиром повітряного судна необхідних документів; реєстрація поданих документів та проставлення посадовою особою відповідного підрозділу митниці особистого митного забезпечення; внесення інформації до відповідного програмного модулю; формування літакової справи.

РОЗДІЛ 3
ОСНОВНІ НАПРЯМКИ ВДОСКОНАЛЕННЯ МИТНОГО КОНТРОЛЮ ТА ОФОРМЛЕННЯ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

3.1. Цифровізація процесів митного контролю та митного оформлення вантажних перевезень

Євроінтеграційні прагнення української держави на даний час є одним із важливих пріоритетів її розвитку та реалізації зовнішньоекономічної політики. В цьому контексті змінюються стандарти ведення економічної, соціальної та політичної діяльності, і саме митна політика є одним із важливих інструментів забезпечення ефективного функціонування усіх сфер життєдіяльності в Україні. Адже саме сукупність відносин, пов'язаних із реалізацією відносин у сфері митної політики, забезпечують активізацію комунікації з іншими країнами, розвиток торгівлі, наповнення бюджету за рахунок митних платежів, ефективне позиціонування української держави на міжнародній арені.

В сучасному суспільстві все більше актуалізується питання діджиталізації процесів, які супроводжують реалізацію відносин в тій чи іншій сфері національного господарства. Тому розвиток митної політики потрібно розглядати через призму здійснення цифрових операцій, які полегшують роботу митних органів та підвищують їх ефективність. Саме на це має спрямовуватися модернізація інфраструктури, покликана удосконалити співпрацю України з країнами Євросоюзу у митній сфері.

Цифровізація процесів на митниці дає змогу одержати низку переваг одночасно:

спростити процедури декларування для бізнесу шляхом їх автоматизації;

звести до мінімуму корупційні ризики за рахунок зменшення фізичного контакту між суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності та органами публічної влади;

спростити митний контроль під час митного оформлення тощо.

За даними Всесвітньої митної організації в Європейському регіоні, загальна частка електронних митних декларацій перевищує 90%. Слід зазначити, що в країнах ЄС митне оформлення «займає не більше п’яти хвилин у 63% випадків і перевищує одну годину у 9% випадків, такі результати не можуть бути досягнуті без вагомого прогресу в діджиталізації митної справи та управлінні митними ризиками» [26, с. 169].

Із метою вдосконалення митного декларування та контролю необхідно впроваджувати нові електронні інформаційні системи та технології, які будуть сумісними з аналогічними системами зарубіжних країн. Зокрема, мова йде про вдосконалення митних процедур на базі реалізації інструменту «Електронна митниця» (E-Customs), використання якого сприяє налагодженню ефективної комунікації між органами публічної влади, митними органами та суб’єктами зовнішньоекономічної діяльності. В його рамках запроваджується електронне декларування товарів та транспортних засобів, їх оформлення та митний контроль, що усуває паперовий документооборот і сприяє функціонуванню Єдиного електронного простору митниці.

Відповідно до цього, на наш погляд, на рівні держави потрібно здійснити наступні дії:

забезпечити цифровізацію митного оформлення товарів та транспортних засобів через митний кордон;

покращити процедури електронного декларування товарів та транспортних засобів та спростити митний контроль;

уніфікувати систему управління та аналізу митними ризиками;

переглянути підходи до відповідальності за порушення норм митного законодавства суб’єктами зовнішньоекономічної діяльності та митними органами.

В рамках представлених напрямів необхідно реалізовувати концепцію Смарт-митниці відповідно до потреби функціонування митних органів на інноваційних засадах, враховуючи сучасний стан розвитку суспільства та вимоги, які ставляться до перетину товарів через митний кордон. За таких умов

інноваційні підходи функціонування Смарт митниці сприятимуть перетворенню митного адміністрування на швидкий і високотехнологічний процес.

Основні принципи функціонування Смарт митниці представлено на рис. 3.1. Впровадження інструментів Нової митниці у формі Смарт митниці є важливим засобом розвитку митних органів України на основі цифровізації процесів та процедур у митній сфері [26].

Таблиці 3.1

Принципи функціонування СМАРТ митниці

Електронне декларування	здійснюється з використанням електронної митної декларації, засвідченої електронним цифровим підписом, та інших електронних документів або їх реквізитів у встановлених законом випадках.
Інтелектуальна система ризиків	здійснення онлайн-моніторингу за дотриманням суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності і громадянами установленого законодавством порядку переміщення товарів, транспортних засобів через митний кордон України в пунктах пропуску, у тому числі із застосуванням систем відеоспостереження та впровадження інформаційних інтелектуальних систем митного контролю
Єдиний портал надання дозвільних документів	створення єдиною електронної бази даних, яка дозволяє різним службам контролю і митницям в автоматичному режимі обмінюватися інформацією про вантаж, який проходить через кордон України, і про результати його державного контролю.
Використання високотехнологічних ТЗМК	передбачатиме відеоспостереження та відеоконтроль, зчитування номерних знаків, ваговий контроль та застосування скануючих систем.
Пост-митний контроль і аудит	Пост-митний контроль - перевірка точності і повноти інформації, що міститься у митній декларації, загальній декларації прибуття, та наявність, точність і правильність документів, на підставі яких здійснено випуск товарів, у тому числі достовірність інформації, викладеної в заяві декларанта або уповноваженої ним особи до митної декларації. Пост-митний аудит - це система заходів, здійснюваних в межах митного контролю і спрямованих на підтвердження достовірності і повноти задекларованої суб'єктом ЗЕД інформації шляхом перевірки облікової документації, а також комерційної інформації.
Управління та контроль усіх ланцюгів постачань	планування, створення та контроль за потоками інформації й матеріалів у ланцюгу постачання з метою задоволення потреб клієнтів з максимальною ефективністю.

Функціонування Смарт митниці в Україні на основі принципів, представлених на рис. 3.1,сприятиме спрощенню документообороту в межах

функціонування митних органів за рахунок їх цифровізації, забезпечуватиме ефективний пост-митний контроль товарів та транспортних засобів, що перевозяться через митний кордон, покращить управління процедурами на митниці та ризиками, що виникають під час реалізації митних процедур, і підвищить рівень ефективності функціонування вітчизняної митної сфери загалом.

Повномасштабна цифровізація митної системи є досить складною для України, але пріоритетною та актуальною для подальшого економічного розвитку. Майбутня ІТ-система матиме значний вплив на оптимізацію митних процедур з високим рівнем клієнтоорієнтованості. На даний час були випущені ІТ-продукти, такі як:.

«запуск оновленого веб-порталу ДМС України, де посилено захист інформаційних даних, підвищена надійність служби, дизайн оптимізовано для потреб користувачів і є можливість отримувати деякі послуги віддалено [10].

розробка карти об'єктів митної інфраструктури, що містить повну інформацію на пунктах пропуску, внутрішніх місцях митного оформлення та міжнародного поштового обміну; діяльність Business Intelligence (BI), тобто інтерактивний аналітичний проект де міститься наявна статистика України щодо торгівлі з іншими країнами; запровадження онлайн-калькулятора митної вартості, який надає достовірну інформацію на мінімальне, середнє та максимальне значення автомобілів за останні кілька років;

діяльність системи онлайн-скарг, що забезпечує спілкування в електронному вигляді та формується за короткий час. Продовжується діяльність з розвитку нейронної мережі, яка дозволить автоматизувати роботу процесу визначення та перевірки класифікаційного коду товару, зможе автоматизувати - логічно описувати товари, що допоможе оптимізувати роботу митника та декларанта. Перспективою є створення та впровадження подібної системи, яка зможе автоматично визначати країну походження товару. Реалізація цих інноваційних рішень є складним процесом, оскільки концепція роботи повинна будуватися на міцній основі – захисту бази даних, щоб

уникнути кібершахрайства. Ще одним нововведенням митної ІТ-системи має стати «запуск автоматизованої системи управління ризиками ASUR 2.0, що дозволить оцифрувати та оптимізувати аналіз порушень митних правил з використанням автоматизованих математичних підходів до оцінки ризиків, управління, обліку і моніторингу» [10].

Цифровізація процесів митного контролю є пріоритетним аспектом митної реформи в країнах, що розвиваються. Незважаючи на позитивні аспекти електронного декларування в Україні, у взаємодії між залізницею та митними і іншими органами державного контролю виникають проблеми. Низку митних процесів досі засновано на паперових документах, що не відповідає сучасному технічному прогресу і ефективним світовим практикам. Для якісної роботи та швидкої переробки вагонів «виникає необхідність в покращенні інформаційної складової перевізного процесу експортних і імпортних вантажопотоків через прикордонні передавальні станції» [11]. Таку можливість дає використання електронного декларування під час оформлення імпортних та експортних операцій. Впровадження електронних безпаперових технологій при перевезенні міжнародних вантажів на транспорті сприятиме прискоренню процесів інформаційного обміну, підвищенню надійності, оперативності та ефективності роботи залізничного транспорту та підприємств, які користуються його послугами.

Таким чином, інформаційно-керуюча система прикордонних передавальних станцій повинна з часом привести до становлення злагодженої системи обміну інформаційними даними між вантажовідправниками, вантажоодержувачами, станціями, прикордонними, митними та іншими органами державного контролю, власниками вантажів, рухомого складу тощо.

Отже, впровадження сучасних цифрових технологій та застосування автоматизованої реєстрації попередніх статистичних митних декларацій нададуть переваги у здійсненні митних формальностей з міжнародним вантажопотоком, а саме: спрощення митних формальностей; поліпшення якості надання митних послуг; ефективне розвинення інтеграційних процесів, в тому

числі здійснення постійного моніторингу ситуації на сухопутному кордоні; скорочення часових витрат суб’єктів зовнішньоекономічної діяльності на здійснення зовнішньоторговельних операцій.

Цифрова митниця має потенціал не тільки підвищити ефективність та зменшити витрати на торгівлю, але й досягти посиленого спрощення торгівлі. Автоматизація митниці тісно пов'язана зі спрощенням процедур і їх гармонізованим впровадженням. Інформаційно-комунікаційні технології (ІКТ) дозволяють митницям підвищувати якість своєї контрольної діяльності, одночасно підвищуючи рівень спрощення процедур торгівлі. Одним з основних компонентів порядку денного цифрової митниці ВМО є імплементація Угоди СОТ про спрощення процедур торгівлі (TFA) за допомогою ІКТ шляхом використання інструментів та інструментів ВМО та пов'язаних з ними заходів з розбудови потенціалу. «ВМО провела аналіз потенційного використання ІКТ та можливих наслідків для управління інформацією щодо кожної статті розділу I TFA, який доповнив Керівні принципи до глави 7 Кіотські керівні принципи в галузі ІКТ» [27].

Для створення єдиного інформаційного ресурсу необхідно розробити Єдину автоматизовану інформаційну систему митних органів, що підвищить ефективність вибору об’єктів митних перевірок. Водночас, попри окремі досягнення митної адміністрації на шляху розвитку митного контролю, дослідження, спрямовані на оцінку ефективності бізнес-клімату, засвідчують, що в Україні є низка проблем у сфері митного контролю та адміністрування, зокрема, в частині застосування системи управління ризиками та спрощення митних процедур. Таким чином, потребує аналізу прагматика застосування ризикоорієнтованих технологій у митній справі, виявлення недоліків та пошук шляхів їх усунення.

ВИСНОВКИ

Постійне зростання зовнішньої торгівлі та міжнародних зв’язків зумовлює необхідність посилення митного контролю на державному кордоні. Одним із об’єктів митного контролю та оформлення виступають вантажні перевезення, які є важливим елементом логістики та видом господарської діяльності, що забезпечує процес транспортування товарів. Потреба у вантажних перевезення та їх прискореного перетину митного кордону особливо стала актуальної після початку військової агресії з боку росії.

Проаналізовано сутність та форми митного контролю вантажних перевезень. З’ясовано, залежність митних процедур при вантажних перевезеннях товарів через митний кордон від виду транспорту. Послідовність дій та заходів, що повинні здійснюватись під час переміщення через митний кордон, регламентується технологічними схемами, які передбачають встановлені керівництвом митниці послідовність дій співробітників підрозділів митної служби впродовж здійснення операцій митного контролю та митного оформлення, є обов'язковими для виконання. Технологічна схема може визначати діяльність як одного окремого підрозділу митного органу, так і декількох підрозділів у комплексі або взаємодія з підрозділами інших контролюючих служб: ветеринарної, санітарної, фітосанітарної, екологічної та прикордонної.

За інформацією, що оприлюднюється Держмитслужбою, впродовж останніх років митні процедури й формальності при вантажних перевезеннях зазнали подальшого спрощення та прискорення. Зокрема, здійснюється діяльність у напрямку зменшення кількості митних оглядів товарів, оформлених із застосуванням митної декларації на бланку єдиного адміністративного документа, впроваджене електронне декларування, реалізовано функціонування «єдиного вікна», що дозволяє перевозити товар зі значною економією часу та ресурсів.

Встановлено, що вагомим фактором прискорення та спрощення митних процедур та умовою впровадження міжнародних стандартів є зменшення часу на проведення митних формальностей та електронне декларування. Зменшення часу митного оформлення своєю чергою позитивно сприяє прискоренню переміщенню товарів та транспортних засобів через митний кордон.

В Україні прослідковується зростання кількості подання електронних декларацій. При цьому, сьогодні близько 99,5% митних декларацій подається в електронній формі й даний показник продовжує зростати. Кількість осіб, які здійснюють операції з товарами та перебувають на централізованому обліку, за 10 місяців 2023 року зросла на 16,8 тис. осіб.

Результати дослідження засвідчують зростання товарообігу автомобільних вантажних перевезень до 2021 року, однак у 2022 році у зв'язку з агресією росії, відбулось призупинення, у порівнянні з 2017 роком товарообіг у 2022 році зменшився на 22,1% або на 7334 млн. доларів. При цьому імпорт зменшився на 42%, відповідно експорт зріс на 18,3%. Така тенденція має місце і для податкових платежів та мита.

Кількість залізничного транспорту, пропущеного через митний кордон протягом 2014-2022 років зменшилась на 2559 тис. од. або на 63%. За 6 місяців 2023 року у порівнянні з аналогічним періодом 2022 року кількість залізничних вагонів зменшилась на 77,7 тис.од. або на 9,7%.

Кількість водного транспорту, пропущеного через митний кордон протягом 2014-2022 років має тенденцію до зменшення, а саме морського транспорту відбулось зменшення на 68%, а річкового – 29%. За 6 місяців 2023 року у порівнянні з аналогічним періодом 2022 року кількість морського транспорту зросла на 1,6 тис.од. або на 60%, а річкового – на 4,9 тис. од. або на 47%.

За результатами досліджень товарообігу вантажних перевезень морським транспортом у 2017-2022 рр. в Україні відбулось його зменшення на 83,5%, експорту на 125%, імпорту – 55%, кількість декларацій зросла на 46%,

надходження мита зменшились на 5,4%, акцизного податку зменшились на 195%, ПДВ - на 27,6%.

Кількість пропущеного повітряного транспорту через митний кордон протягом 2022 року у порівнянні з 2017 роком зменшилась на 88,1 тис. од. або на 86%. Вантажний сегмент авіаперевезень сильно постраждав через обмеженість у роботі ключових вантажоперевізників через військову агресію. Однак, відбулось зростання товарообігу вантажних перевезень повітряним транспортом у 2017-2022 рр. в Україні в 11,2 рази, експорту у 14,9 разів, імпорту – 8,89 разів, кількість декларацій зросла на 6,6 разів, надходження мита у 6,6 разів, акцизного податку на 40%, ПДВ – у 9,97 разів.

Важливим фактором при подоланні недоліків діяльності митних органів є цифровізація процесів на митниці, взаємозв'язок з суміжними державами, обмін інформацією, взаємодопомога у процесі запобігання та виявлення порушень митного законодавства. Крім того, шляхами удосконалення митного контролю та оформлення є впровадження нових електронних інформаційних систем та технології, які будуть сумісними з аналогічними системами зарубіжних країн.

Досвід зарубіжних країн засвідчує, що у кожній країні існують свої унікальні методи здійснення митних процедур та мета залишається незмінною - захист національних інтересів та зміцнення митної безпеки держави, запобігання поширенню тіньового товару, виявлення та попередження порушень митних правил, контроль за сплатою митних платежів.

В Україні пріоритетними напрямами удосконалення митного контролю та оформлення вантажних перевезень при переміщенні товарів через митний кордон є подальше удосконалення електронного декларування, застосування новітніх інформаційних технологій та сучасних неінтрузивних технічних засобів митного контролю, спрощення процедур митного контролю, подальше розширення інституту авторизованого економічного оператора, усунення недоліків та підвищення ефективності системи аналізу та управління митними ризиками, а також законодавче закріплення жорстких норм відповідальності за

митні правопорушення для суб’єктів ЗЕД, й боротьба з корупцією та проявами правопорушень з боку працівників митних органів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Закон України від 13.03.2012 р. № 4495-VI. Офіційний вісник України. 2012. № 32. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17#Text (дата звернення: 17.11.2023)
2. Connecting to Compete 2023. Trade Logistics in an Uncertain Global Economy. The Logistics Performance Index and Its Indicators URL: https://lpi.worldbank.org/sites/default/files/2023-04/LPI_2023_report.pdf
3. Портал бізнес аналітики Державної митної служби України URL: https://bi.customs.gov.ua/uk/trade/payments
4. Постанова Верховного Суду України № 807/3168/14 від 18.01.2018 р. URL: https://verdictum.ligazakon.net/document/71692611 (дата звернення: 17.08.2023)
5. Костишин Ю.С. Розвиток митного контролю в системі фінансової безпеки держави. Дис. на здобуття наук. ступеня доктора філософії. Державний університет «Житомирська політехніка». 2021. URL: https://ztu.edu.ua/ua/science/files/onelife/diser_Kostyshyn.pdf (дата звернення: 01.10.2023 р.)
6. Державна служба статистики України, Перевезення вантажів автомобільним транспортом: URL: http://www.ukrstat.gov.ua/ operativ/operativ2021/tr/pvavt/arhpvavt21u.htm
7. Офіційний сайт ВМО URL: https://www.wcoomd.org/
8. Про автомобільний транспорт: Закон України від 05 квітня 2001 р. №2344-III / Верховна Рада України. *Відомості Верховної Ради України*. 2001. №22. Ст. 105.
9. Статут Асоціації міжнародних автомобільних перевізників України: Рішення Конференції Учасників АсМАП України від 24 травня 2013 року Протокол № 30. URL: http://asmap.virdini.net/statut-asmap-ukraini (дата звернення 09.11.2023).

10. Прокопенко В.В. Виконання митних формальностей у міжнародних автомобільних пасажирських перевезеннях Visegrad journal on human rights. 2018. № 3. С. 160 – 165.
11. Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенція МДП) 1975 року URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_012#Text
12. Цифровізація процесів митного контролю та митного оформлення вантажів на залізничному транспорті / І. В. Берестов, О. С. Пестременко-Скрипка, Г. І. Шелехань, Т. Т. Берестова // Центральноукраїнський науковий вісник. Технічні науки : зб. наук. пр. Кропивницький: ЦНТУ, 2022. Вип. 5 (36). Ч. 2. С. 291–298.
13. Про надання залізницям України статусу митного перевізника: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. №1556-р / Кабінет Міністрів України. *Офіційний вісник України*. 2009. № 99. С. 40. Ст. 3438.
14. Типова технологічна схема здійснення митного контролю залізничних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, у пунктах пропуску через державний кордон: Постанова Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 р. № 451 / Кабінет Міністрів України. *Офіційний вісник України*. 2012. № 40. С. 202. Ст. 1546.
15. Типова технологічна схема здійснення митного контролю автомобільних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, у пунктах пропуску через державний кордон: Постанова Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 р. № 451 / Кабінет Міністрів України. *Офіційний вісник України*. 2012. № 40. С. 202. Ст. 1546.
16. Технологічний процес роботи сортувальної прикордонної передавальної станції Куп'янськ - Сортувальний Південної залізниці. Наказ начальника філії 186/Н від 06.05.2020. Харків: ДН, 2020. 236 с.

17. Калінський, Є., Тіхосова, Г., Клевцов, к. Шляхи удосконалення порядку митного оформлення та контролю якості вантажів у морських портах україни. Товарознавчий вісник, 1 (14), (2021). С.205-214.
18. Прокопенко В. Митні формальності, пов'язані із митним оформленням суден закордонного плавання. Науковий вісник публічного та приватного права. 2018. N1. Т. 2. С. 35–40.
19. Про затвердження Порядку виконання митних формальностей при здійсненні транзитних переміщень (із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства фінансів No305 Товарознавчий вісник. 2021. Випуск 14.213 від 17.06.2020): наказ Міністерства Фінасів України: від 9 жовтня 2012 року No1066. URL:https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z2120-12
20. Питання пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними (із змінами, внесеними згідно з Постановами КМ No 1040 від 04.12.2019): постанова Кабінет Міністрів України: від 21 травня 2012 року No451. URL:https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/451-2012-п
21. Про затвердження Порядку виконання митних формальностей на морському та річковому транспорті (із змінами, внесеними згідно з Постановами Кабінету Міністрів No 522 від 23.05.2017) постанова, видана Каб. Мін. Укр.: від 21 травня 2012 року No451. URL:https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/451-2012-п
22. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України від 21 березня 2017 р. № 1965-VIII / Верховна Рада України. *Відомості Верховної Ради України*. 2017. № 16. Ст. 199.
23. Про затвердження форми митної декларації для письмового декларування товарів, що переміщуються через митний кордон України громадянами для особистих, сімейних та інших потреб, не пов'язаних з провадженням підприємницької діяльності: Постанова Кабінету Міністрів України від

21 травня 2012 р. № 431 / Кабінет Міністрів України. *Офіційний вісник України*. 2012. № 40. С. 32. Ст. 1526.

24. Бліщук, К. (2023). Європейські вектори вдосконалення митної політики в україні. *Економіка та суспільство*, (48). https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-48-30
25. Угрин В.В. Діджиталізація митного контролю в Україні. Інфраструктура ринку. №47. 2020. С. 168-172.
26. Берестов І., Пестременко-Скрипка О. Діджиталізація митного контролю під час здійснення міжнародних вантажних перевезень залізничним транспортом, Університет митної справи та фінансів, 2022. С.497.
27. ICT Guidelines. An official web-portal of World Customs Organization. URL : https://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/ictguidelines.aspx.
28. Карпа М. Інноваційні напрями розвитку митного контролю в умовах сталого розвитку україни. *The XI International Scientific and Practical Conference «Implementation of modern scientific opinions in practice», March 20–21, Bilbao, Spain. 267 p.*
29. Звіт ДМСУ за 2022 рік URL : https://customs.gov.ua/news/zagalne-20/post/za-2022-rik-mitnitsi-derzhmitsluzhbi-viiavili-porushen-mitnikh-pravil-na-sumu-29-mlrd-grn-1051
30. Митне оформлення вантажних перевезень: навч. посібник / І. В. Берестов, О. С. Пестременко-Скрипка, А. В. Колісник та ін. Харків : УкрДУЗТ, 2023. 122 с.
31. Прокудін, Г. С., Ремех І. О. Теоретичні основи організації вантажних перевезень на транспортних мережах. *Вісник Національного транспортного університету. Науково-технічний збірник* (2022): 312-321.
32. Двуліт, З. П., Тимощук О. М., Левченко О. В. Вдосконалення бізнес-процесів сучасних судноплавних компаній в сфері міжнародних морських

вантажних перевезень. *Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку* 3 (2021): 3-14.

33. Гнедіна, К. В., Нагорний, П. В. (2023). Ринок вантажних перевезень в Україні: аналіз сучасного стану, виклики воєнного часу та перспективи розвитку. *Підприємництво і торгівля*, (38), 19-28. https://doi.org/10.32782/2522-1256-2023-38-03
34. Транспорт України 2021. Статистичний збірник// Державна служба статистики України. URL: https://ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat _u/2022/zb/10/zb_Transpot.pdf (дата звернення: 17.07.2023).
35. Ринок вантажних перевезень у 2022 році . Trade Master Group . URL: https://trademaster.ua/articles/313620 (дата звернення: 22.10.2023).
36. Севідова В. В., Калініченко О. П. Застосування цифрових технологій при міжнародних перевезеннях вантажів. Комп'ютерно-інтегровані технології автоматизації технологічних процесів на транспорті та у виробництві : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. здоб. вищої освіти і молод. учен. ХНАДУ (Харків, 10 листопада). Харків, 2021. С. 179–183.
37. Бєлашов Є. Роль наземного транспорту у стійкості міжнародних перевезень вантажів в умовах війни з РФ. Національний інститут стратегічних досліджень. URL: http://surl.li/hlhrv (дата звернення: 26.09.2023).

ДОДАТКИ

Додаток А

Основні угоди міжнародного та національного регулювання

міжнародне регулювання автомобільних перевезень
Конвенція про оподаткування дорожніх транспортних засобів, що використовуються для міжнародних перевезень вантажів (1950 р.)
Конвенція про договори міжнародного дорожнього перевезення вантажів автомобільним транспортом (1956 р.)
Конвенція про шляховий рух (1968)
Конвенція про дорожні знаки та сигнали (1968)
Європейська угода про міжнародне перевезення небезпечних вантажів (1957 р.)
Європейська угода про міжнародні автомагістралі (1975 р.);
Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів з застосуванням книжки Міжнародного дорожнього перевезення (МДП) (Конвенція TIR) (1975 р.),
Закон України «Про транспорт»
морських та річкових перевезень
Міжнародна конвенція з морського права — Брюссель, 1922 р.
Брюссельська конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент (Гаагські правила) (1924 р.)
Міжнародна конвенція про обмеження відповідальності власників морських суден (1957 р.)
Конвенція про територіальне море та прилеглу зону від 29. 04. 1958 р.
Конвенція про режим судноплавства на Дунаї (1965 р.);
Конвенція про полегшення міжнародного морського судноплавства від 09. 04. 1965 р.
Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких перевезень морем багажу пасажирів (1967 р.)
Міжнародна конвенція про безпечні контейнери від 02.12.1972 р.
Конвенція про обмеження відповідальності власників суден внутрішнього плавання 1973 р.)
Конвенція про договір міжнародного перевезення пасажирів та багажу внутрішніми водними шляхами (1976 р.)
Конвенція ООН про морське перевезення вантажів (1978 р.);
Міжнародна конвенція про стандарти підготовки, сертифікації персоналу риболовних суден та несення вахти (1995 р.)
Конвенція Організації Об’єднаних Націй з морського права від 10. 12. 1982 р.
Кодекс торговельного мореплавства України
Міжнародне регулювання повітряних перевезень
Рекомендації щодо затвердження єдиних правил авіаперевезень, рівня, побудови і правил застосування тарифів Міжнародної асоціації повітряного транспорту (ІАТА) 1945 р.
Варшавська конвенція для уніфікації деяких правил стосовно міжнародних повітряних перевезень (із змінами) 1929 р.
Гвадалахарська Конвенція для уніфікації правил стосовно міжнародних повітряних перевезень 1961 р.
Гватемальський протокол для уніфікації деяких правил стосовно міжнародних повітряних перевезень 1971 р
Токійська конвенція 1963 р. про злочини і деякі інші дії на борту повітряного судна
Монреальська конвенція 1971 р. про припинення незаконних дій, спрямованих проти безпеки цивільної авіації
Гаазька конвенція 1971 р. про припинення незаконного захоплення повітряних суден

Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень вчиненої 28 травня 1999 року у м. Монреалі
Повітряний кодекс України
Міжнародне регулювання у сфері залізничного транспорту
Угода про міжнародні залізничні перевезення (КОТИФ) 1980 р.
Угода про міжнародне вантажне сполучення (УМВС) 1950 р.
Угода про міжнародне пасажирське сполучення (УМПС) 1950 р.
Європейська угода про міжнародні магістральні залізничні лінії, 31 травня 1985р.

Додаток Б

Показник	**Одиниця виміру**	*Січень-жовтень 2022 року*	*Січень-жовтень 2023 року*
Оформлено митних декларацій (за формою ЄАД):	тис. шт.	**2 959,0**	**2 895,6**
на ввезення (надходження)	тис. шт.	2 104,6	2 059,8
на вивезення (пересилання)	тис. шт.	757,2	812,3
на внутрішній транзит (каботаж)	тис. шт.	20,3	9,9
на прохідний транзит*	тис. шт.	76,9	13,7
Оформлено електронних митних декларацій (за формою ЄАД):	тис. шт.	**2 928,7**	**2 881,5**
на ввезення (надходження)	тис. шт.	2 097,3	2 051,3
на вивезення (пересилання)	тис. шт.	754,3	810,0
на внутрішній транзит (каботаж)	тис. шт.	20,2	9,9
на прохідний транзит*	тис. шт.	56,8	10,3
Питома вага електронних митних декларацій	%	98,97	99,5

Додаток В

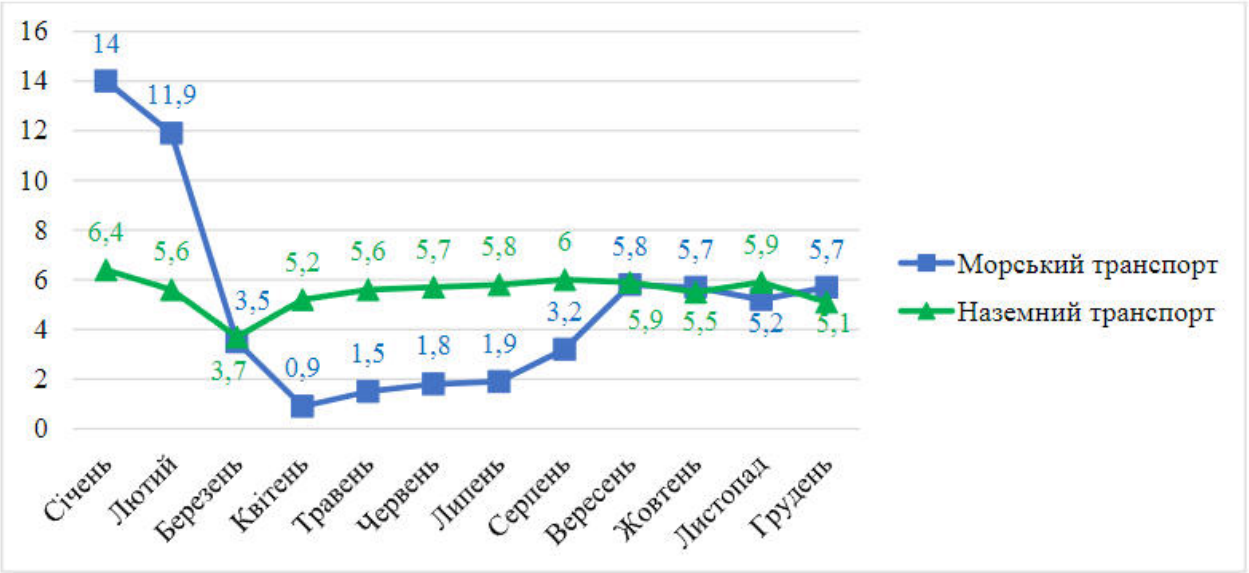


Рис. В.1. Динаміка обсягів міжнародних вантажних перевезень України у 2022 році, млн т , [37]

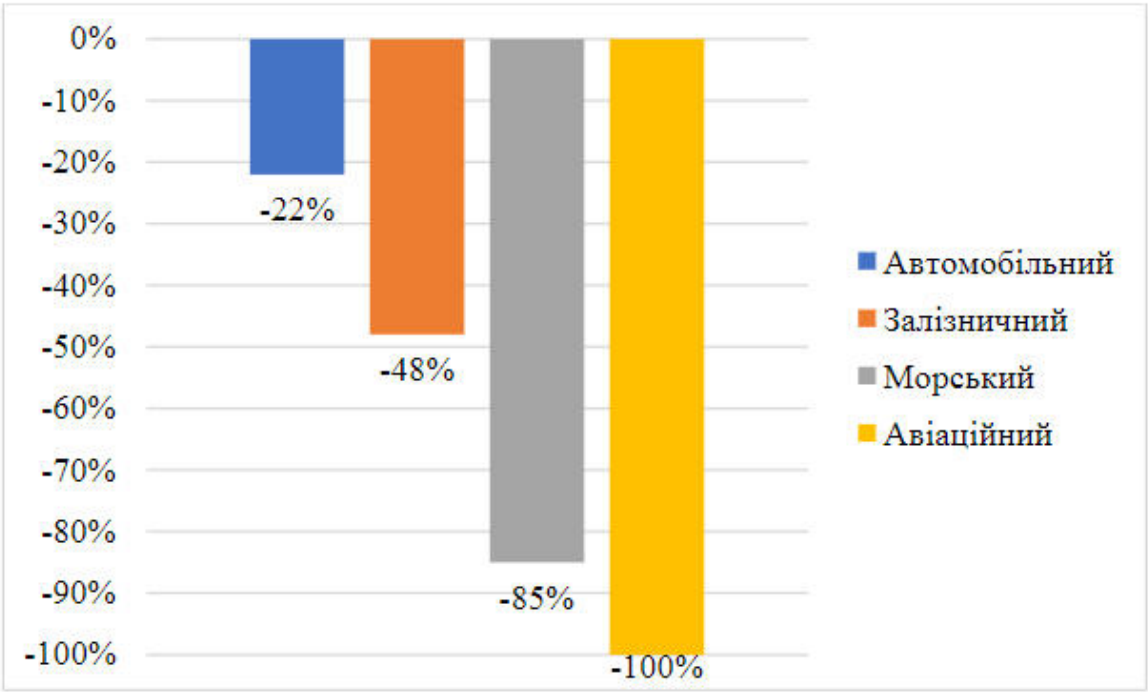


Рис. В.2. Зниження обсягів вантажних перевезень на території України після початку повномасштабного російського вторгнення, %, [35]