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

III науково-практична інтернет-конференція

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

17-24 травня 2019 р.

## *Збірник тез інтернет-конференції*

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

# АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ТА СПРОЩЕННЯ ПРОЦЕДУР МІЖНАРОДНОЇ ТОРГІВЛІ

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

**Мережеве електронне видання**

Ірпінь – Хмельницький, 2019

**УДК 339.543:656.073.5**

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

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

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

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

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

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

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

УДК 339.543:656.073.5

**Мережеве електронне видання**
7,40 умовн.-друк. арк. Об’єм файлу 1,95 Mb.

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

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

**ЗМІСТ**

**Вступне слово**……...……...……... 9

**Секція 1. НАЦІОНАЛЬНА БЕЗПЕКА В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ**

**Федоришина Л.М.**
Поняття ризиковості у митній справі.……...…….……... 11

**Климчук О.В.**
Формування енергетичної політики на засадах сталого розвитку для забезпечення національної безпеки……...……...……...……..... 14

**Руда Т.В.**
Безпекова складова в контексті здійснення морських контейнерних перевезень…….……... 17

**Молдован Е.С.**
Функціонування безмитної торгівлі в Канаді: уроки національної безпеки для України……..……...…...…….. 20

**Вонберг Т.В.**
Соціальна відповідальність як складова соціальної безпеки держави..…..... 23

**Сластьоненко О.О., Воробей О.С.**
Правове регулювання фінансових відносин у ЗЕД: проблеми та перспективи розвитку…….……..... 26

**Гавловська В.І.**
Дуальність глобалізаційних процесів з позиції впливу на економічну безпеку макрорівня……...…….. 29

**Притис В.І.**
Застосування методології гнучкого управління в умовах глобалізаційних викликів і загроз…….……...…….. 32

**Семенюк Н.О.**
Сучасні тенденції забезпечення зовнішньоекономічної безпеки України… 35

**Слободян В.В.**
Розвиток контейнерних перевезень в умовах глобалізації України…….. 39

**Список використаних джерел**

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

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

## БЕЗПЕКОВА СКЛАДОВА В КОНТЕКСТІ ЗДІЙСНЕННЯ МОРСЬКИХ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

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

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

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

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

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

– ідентифікація власника чи основного користувача;

– позначки та ідентифікаційні номери контейнера, надані власником чи користувачем;

– тарна вага контейнера, разом з усіма постійно прикріпленими до нього пристосуваннями.

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

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

– має використовуватися високоякісний клей. Після наклеювання плівка повинна мати міцність на розрив меншу, ніж остаточна сила зчеплення, так, щоб було неможливо відклеїти смугу, не пошкодивши її. Плівка, одержана шляхом заливання, задовольняє цим вимогам. Плівка, зроблена шляхом каландрування, не підлягає використанню;

– якщо позначення та ідентифікаційні номери необхідно змінити, плівку, яку слід замінити, необхідно повністю зняти, перш ніж буде прикріплено нову плівку; накладання нової плівки на вже приклеєну не дозволяється.

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

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

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

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

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

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

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

**Список використаних джерел**

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