

**Міністерство фінансів України  
Державний податковий університет  
Науково-дослідний інститут фінансової політики  
Навчально-науковий інститут економічної безпеки та митної справи**

**ЕЛЕКТРОННИЙ ЗБІРНИК МАТЕРІАЛІВ**

**НАУКОВО-ПРАКТИЧНОГО КРУГЛОГО СТОЛУ ДО ДНЯ НАУКИ  
«НОВІ РЕАЛІЇ ЗДІЙСНЕННЯ МИТНОЇ  
СПРАВИ В УКРАЇНІ»**

**30 травня 2023 року**

**ІРПІНЬ-ХМЕЛЬНИЦЬКИЙ**

**2023**

Рекомендовано до друку як мережеве електронне видання  
Вченою радою Державного податкового університету  
(Протокол № 14 від 29 червня 2023 року)

**Редакційна колегія:** канд. екон. наук, доц., с.н.с. Смірнова О. М.; докт. екон. наук, проф. Давиденко Н. М.; канд. юрид. наук, доц. Калганова О. А.; докт. екон. наук, проф. Гребельник О. П.; докт. юрид. наук, проф. Рябченко О. П.; канд. пед. наук, доц. Капітанець С. В.; канд. екон. наук, доц., с.н.с. Фрадинський О. А., Шкуренко Н. Г.

**Нові реалії здійснення митної справи в Україні:** збірник матеріалів науково-практичного круглого столу (Ірпінь-Хмельницький, 30 травня 2023 року). Ірпінь: Державний податковий університет, 2023, 80 с.

У збірнику представлено матеріали науково-практичного круглого столу «Нові реалії здійснення митної справи в Україні», що відбувся 30 травня 2023 року.

Розміщені у збірнику тези доповідей присвячені підвищенню інституційної спроможності системи митних органів, спрощенню та гармонізації митних процедур у сфері міжнародної торгівлі та пріоритетам забезпечення митної безпеки, тощо.

Матеріали, включені до збірника, можуть бути корисними як для науковців, викладачів, аспірантів, студентів, так і практиків, фахівців митної справи.

*Організаційний комітет науково-практичного круглого столу «Нові реалії здійснення митної справи в Україні» не завжди поділяє думку її учасників.*

*У збірнику максимально точно збережена орфографія, пунктуація та стилістика, які були запропоновані учасниками науково-практичного круглого столу.*

*Повну відповідальність за достовірність та якість поданого матеріалу несуть учасники науково-практичного круглого столу.*

**УДК 339.543**

(Науково-дослідний інститут фінансової  
політики ДПУ, 2023)

(Навчально-науковий інститут економічної  
безпеки та митної справи ДПУ, 2023)

(Колектив авторів, 2023)

## ЗМІСТ

Авраменко Н. Л. ОСОБЛИВОСТІ ПІДГОТОВКИ ЗДОБУВАЧІВ ОПП «ТОВАРОЗНАВСТВО ТА ЕКСПЕРТИЗА В МИТНІЙ СПРАВІ» В ДЕРЖАВНОМУ ПОДАТКОВОМУ УНІВЕРСИТЕТІ.....	5
Артеменко А. В. ІМПОРТ ТОВАРІВ У КОНТЕЙНЕРАХ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ: ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ ТА ШЛЯХИ ЇХ ВИРІШЕННЯ.....	7
Бережнюк І. Г. РОЗВИТОК ІНСТИТУЦІЙНОЇ СПРОМОЖНОТІ МИТНОЇ СЛУЖБИ УКРАЇНИ .....	9
Борса В. В. ІНСТИТУЦІЙНА СПРОМОЖНІСТЬ РОЗБУДОВИ СИСТЕМИ ЗАХИСТУ ПРАВ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЇ ВЛАСНОСТІ НА МИТНОМУ КОРДОНІ.....	13
Галочка Г. В. ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ПРАВОВОГО ІНСТИТУТУ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОРУШЕННЯ МИТНИХ ПРАВИЛ .....	16
Герчаківський С. Д. ОСОБЛИВОСТІ ПРОТИДІЇ КОРУПЦІЇ В СИСТЕМІ МИТНИХ ОРГАНІВ УКРАЇНИ .....	19
Гребельник О. П., Косяк О. В. ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ МЕХАНІЗМУ МИТНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ВАНТАЖІВ З ГУМАНІТАРНОЮ ДОПОМОГОЮ В УМОВАХ ВІЙСЬКОВОГО СТАНУ .....	22
Демченко С. С. ПРИЄДНАННЯ УКРАЇНИ ДО КОНВЕНЦІЇ ПРО ПРОЦЕДУРУ СПІЛЬНОГО ТРАНЗИТУ, ЯК ВАЖЛИВИЙ КРОК МИТНОЇ ІНТЕГРАЦІЇ З ЄС .....	25
Дорофеева Л. М. ПИТАННЯ СИНХРОНІЗАЦІЇ ДІЯЛЬНОСТІ МИТНИХ ОРГАНІВ УКРАЇНИ ТА ЄВРОСОЮЗУ З ПРОТИДІЇ КОНТРАБАНДІ .....	29
Заяц В. В. ПРОЦЕДУРА СПІЛЬНОГО ТРАНЗИТУ: ВЗАЄМНА ДОПОМОГА ПРИ СТЯГНЕННІ ВИМОГ .....	34
Капітанець С. В. ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ КАДРОВОГО ПОТЕНЦІАЛУ ДЕРЖМИТСЛУЖБИ В УМОВАХ СЬОГОДЕННЯ .....	38
Капітанець С. В., Шкуренко Н. Г. КАТЕГОРІАЛЬНА СПЕЦИФІКАЦІЯ ПОНЯТЬ «МИТНИЙ БОРГ» ТА «БОРГ» У КОНТЕКСТІ ПРОЦЕДУРИ СПІЛЬНОГО ТРАНЗИТУ .....	40

Коросташова І. М., Земляний В. І. ПРОБЛЕМИ РЕАЛІЗАЦІЇ ІНСТИТУТУ АВТОРИЗОВАНОГО ЕКОНОМІЧНОГО ОПЕРАТОРА В УКРАЇНІ.....	43
Мельник О. В. ОСОБЛИВОСТІ ПРИЄДНАННЯ УКРАЇНИ ДО КОНВЕНЦІЇ ПРО ПРОЦЕДУРУ СПІЛЬНОГО ТРАНЗИТУ .....	47
Микитенко Т. В., Харчук О. Г. ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНА ДІЯЛЬНІСТЬ УКРАЇНИ У СФЕРІ ЕЛЕКТРОЕНЕРГЕТИКИ .....	50
Молдован Е. С. ПЕРЕДУМОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ ЗАРУБІЖНОГО ДОСВІДУ ЗДІЙСНЕННЯ ВЗАЄМНОЇ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ДОПОМОГИ В СИСТЕМІ СПІЛЬНОГО ТРАНЗИТУ (НА ПРИКЛАДІ РЕСПУБЛІКИ МАКЕДОНИЯ) .....	52
Неліпович О. В. ОСНОВНІ ФУНКЦІЇ «СУХИХ ПОРТІВ» .....	55
Перепелиця В. В. ІНСТИТУЦІЙНИЙ РОЗВИТОК СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ В СФЕРІ МИТНОГО КОНТРОЛЮ .....	57
Попель С. А. ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В ЄВРОПІ .....	61
Руда Т. В. НОРМАТИВНО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ СТВОРЕННЯ ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ «СУХИХ ПОРТІВ» В УКРАЇНІ .....	64
Пунда О. О. ПРАВООХОРОННА СКЛАДОВА ДІЯЛЬНОСТІ МИТНИХ ОРГАНІВ ЯК ЗАСІБ ПІДВИЩЕННЯ ЇХ ІНСТИТУЦІЙНОЇ СПРОМОЖНОСТІ .....	66
Сагайдак І. С., Чорна Т. М. ВВЕЗЕННЯ ГУМАНІТАРНОЇ ДОПОМОГИ НА МИТНУ ТЕРИТОРІЮ УКРАЇНИ ПІД ЧАС ВІЙНИ.....	69
Сачинська Л. В. ПРОБЛЕМИ ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ ПІД ЧАС ВІЙНИ.....	72
Фрадинський О. А. МІЖНАРОДНЕ СПІВРОБІТНИЦТВО З ПИТАНЬ МИТНОЇ СПРАВИ: ВІТЧИЗНЯНА ЗАКОНОДАВЧА РЕГЛАМЕНТАЦІЯ ..	75
Чорна Т. М., Сагайдак І. С. ЕКСПЕРТНІ УСТАНОВИ ДЕРЖАВНОЇ МИТНОЇ СЛУЖБИ: ІНСТИТУЦІЙНІ ЗМІНИ.....	77

**Авраменко Н. Л.,**  
кандидат технічних наук, доцент,  
професор кафедри митної справи та товарознавства,  
Державний податковий університет

**ОСОБЛИВОСТІ ПІДГОТОВКИ ЗДОБУВАЧІВ ОПП  
«ТОВАРОЗНАВСТВО ТА ЕКСПЕРТИЗА В МИТНІЙ СПРАВІ» В  
ДЕРЖАВНОМУ ПОДАТКОВОМУ УНІВЕРСИТЕТІ**

Логічно, що реалізація ефективної державної митної політики починається із підготовки відповідних фахівців. Кафедра митної справи та товарознавства ННІ економічної безпеки та митної справи Державного податкового університету здійснює підготовку здобувачів першого (бакалаврського) рівня освіти за ОПП «Товарознавство та експертиза в митній справі» спеціальності 076 «Підприємництво та торгівля». Бакалаврська програма є унікальною, оскільки забезпечує набуття професійних компетентностей з підприємництва, торгівлі, біржової діяльності, товарознавства, експертизи товарів та митної справи для роботи як у державних органах Міністерства фінансів, зокрема Державній митній службі України, так і на державних та приватних підприємствах, діяльність яких пов'язана з практичною реалізацією митної політики України, задля запобігання порушенню митних правил і контрабанди при оформленні імпорту та експорту продукції різного походження (товарів, сировини, матеріалів), а також удосконалення митного регулювання зовнішньоекономічної діяльності та забезпечення своєчасного внесення в бюджет митних платежів [1].

Відповідно до Національного класифікатору професій ДК 003:2010 випускники даної ОПП можуть займати різноманітні посади, зокрема: директор (керівник) малої торговельної фірми; керуючий магазином; менеджер (управитель) в оптовій торгівлі; менеджер (управитель) в роздрібній торгівлі непродовольчими/продовольчими товарами; брокер торговий; дилер торговий; агент комерційний; агент торговельний; комівояжер; оцінювач-експерт та аукціоніст (ліцитатор); інспектор-товарознавець; товарознавець; брокер (посередник) з купівлі-продажу товарів; торговельний брокер (маклер); агент з митного оформлення; агент з передачі вантажу на прикордонній станції (пункті); торговельний брокер; ревізор комерційний; інспектор митний; державний інспектор з ринкового нагляду; інспектор державний з якості товару та торгівлі; інспектор з експорту тощо.

Відомо, що експортно-імпортні операції вимагають граничної точності і компетенції фахівців, відповідальних за переміщення вантажів через кордон. Інакше – великі штрафи, зірвані контракти, втрата репутації, позбавлення статусу суб'єкта зовнішньоекономічної діяльності, суд. Надійний спосіб забезпечити швидке оформлення вантажу і мінімізувати витрати при перетині кордону – скористатися послугами професійного митного брокера [2].

Звіти ДМСУ за 2021 та 2022 рр. демонструють, що станом на 01.01.2022 видано 8072 дозволи на діяльність митних брокерів, а на кінець 2022 р. – 8840. Фактично кількість дозволів в умовах війни зросла на 10%.



*Рис. – Діяльність ДМСУ щодо митних брокерів у 2021 та 2022 рр.*

Джерело: [3, С.10-4].

Джерело: [4, С.46].

Основними обов'язками митного брокера є [2]: попередня підготовка, повнота і точність заповнення документів і декларацій; вибір точних класифікаторів товарної номенклатури; забезпечення детального декларування товарів; збір та перевірка ветеринарних та фітосанітарних сертифікатів, даних екологічного, радіологічного, санітарного контролю та інших дозвільних документів; перевірка інвойсів та договорів поставки; розрахунок мита; складання декларацій потрібної форми та внесення даних в базу; надання пакету документів за запитом співробітників митниці; опротестування незаконних дій митників або завищення вартості товару; забезпечення швидкої і чіткої комунікації з митниками, співробітниками складів, службами контролю, державними структурами, банками, логістичними компаніями тощо.

На нашу думку, основою успіху митного брокера є вірно встановлені коди товарів, своєчасна і повна сплата відповідних платежів і вірне оформлення товаросупровідних документів. Правильна класифікація товарів має велике значення й для підвищення об'єктивності митної статистики зовнішньоекономічної діяльності, оскільки остання використовується для вироблення оптимальної митної політики країни.

При підготовці здобувачів вищої освіти за ОПП «Товарознавство та експертиза в митній справі» обов'язковими освітніми компонентами, окрім економічних, митних і товарознавчих, є також як окремий предмет «Товарна номенклатура ЗЕД», що сприяє як формуванню, насамперед, практичних навичок класифікації кодування товарів відповідно до УКТЗЕД, так і в поєднанні з іншими курсами ефективній підготовці майбутніх митних брокерів.

#### **Список використаних джерел**

1. ОПП «Товарознавство та експертиза в митній справі URL: [https://drive.google.com/file/d/117rnl50m\\_IW1\\_\\_JaoE1NVUj6OS3НахNb/view](https://drive.google.com/file/d/117rnl50m_IW1__JaoE1NVUj6OS3НахNb/view) (дата звернення: 18.05.2023).
2. Митний брокер: хто такий митний брокер і чим він займається? URL: <https://dchgroup.com.ua/ukr/mitniy-broker/#obovyazky> (дата звернення: 18.05.2023).
3. Звіт про виконання Плану роботи Державної митної служби України на 2021 рік та покладеної на неї завдань. URL: <https://customs.gov.ua/plani-ta-zviti-roboti> (дата звернення: 19.05.2023).
4. Звіт про результати роботи Державної митної служби України за 2022 рік. URL: <https://customs.gov.ua/plani-ta-zviti-roboti> (дата звернення: 21.05.2023).

**Артеменко А. В.,**  
в.о. заступника начальника Одеської митниці,  
провідний науковий співробітник  
НДІ фінансової політики  
Державного податкового університету

### **ІМПОРТ ТОВАРІВ У КОНТЕЙНЕРАХ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ: ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ ТА ШЛЯХИ ЇХ ВИРІШЕННЯ**

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

За виключенням незначних сервісів у портах на Дунаї переважна більшість товарів у контейнерах до України надходить суходелом через

європейські морські порти. Доставка таких товарів автомобільним транспортом ускладнена через обмежену пропускну спроможність автомобільних пунктів пропуску на західному кордоні України.

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

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

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

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

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



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

Зазначені вище проблемні питання можуть бути вирішені прийняттям тимчасових (на час воєнного стану) нормативних актів Кабінету Міністрів України з подальшим внесенням відповідних змін до Кодексу та інших нормативно-правових актів з питань митної справи.

**Бережнюк І. Г.,**

доктор економічних наук, професор,  
начальник Житомирської митниці  
Державної митної служби України,  
радник Міністра фінансів України

## **РОЗВИТОК ІНСТИТУЦІЙНОЇ СПРОМОЖНОТІ МИТНОЇ СЛУЖБИ УКРАЇНИ**

Митні адміністрації всього світу відіграють ключову роль у сприянні торгівлі, збиранню податків, захисту суспільства та забезпеченню економічної, а відтак – національної безпеки. Заразом існує ймовірність існування вразливих до корупції напрямів діяльності митних органів. Корупція на митницях може створювати перешкоди для торгівлі та інвестиційних можливостей, руйнувати довіру суспільства до уряду та піддавати небезпеці добробут усього населення. У цьому зв'язку, актуалізується доброчесність, як основа правильного функціонування митних адміністрацій.

Питання доброчесності було поставлене на порядок денний Всесвітньої митної організації (ВМО) наприкінці 1980-х і закінчилось прийняттям Арушської декларації доброчесності на митницях у 1993 р. Ця Декларація виявляє бажання ВМО спонукати свої країни-члени до використання правил доброчесності та ефективної діяльності. Вона містить специфічні положення, розроблені для підвищення ефективності митних адміністрацій та зниження або запобігання корупції. З цього моменту почалась програма

доброчесності ВМО. Десять років по тому ВМО прийняла оновлену редакцію Арушської декларації на сесіях Ради у 2003 р. Як серед бізнес-структур, так і серед більшості міжнародних фінансових інституцій зросло усвідомлення важливості ефективних митних адміністрацій для економічного і соціального прогресу.

Як відомо, митниця – це потужна державна інституція. Окрім цього, серед світової спільноти широко розповсюджена домовленість про те, що необхідно приділяти більше уваги посиленню інституційних спроможностей митних адміністрацій країн. У контексті митної справи інституційні спроможності зазвичай розуміються як розвиток і досягнення певних вмінь, компетентності, інструментів, процесів та ресурсів, необхідних для покращання можливостей адміністрацій при виконанні їх функцій та досягненні поставлених цілей. Саме тому, усі спроби модернізації митниць повинні бути сфокусовані на встановленні або зміцненні управлінських та адміністративних можливостей митних адміністрацій.

На початку 2003 р. члени ВМО провели всеосяжне опитування серед своїх країн-членів з метою визначення ключових потреб, перешкод і проблем розвитку інституційних спроможностей їх митних адміністрацій. Узагальнені результати цього опитування показали, що країни-члени ВМО визначили шість ключових блоків, які вважаються істотними пріоритетами для ефективного розвитку інституційних спроможностей на митницях:

- достатня політична воля, лідерство та підтримка всіх інституцій для забезпечення тривалості заходів розвитку інституційних спроможностей;
- довготривалий доступ ресурсів до адекватних фондів;
- забезпечення громадського впливу на національне законодавство та міжнародні угоди;
- законні стандарти і юридичний захист;
- адекватні вигідні умови роботи для митних службовців;
- підтримка змін та вдосконалень.

Ці блоки лягли в основу Стратегії розвитку інституційних спроможностей, розробленої ВМО для забезпечення потреб митних адміністрацій щодо інституційних спроможностей. Також міжнародні конвенції ВМО, угоди та інші інструменти стали невід’ємними складовими ефективного розвитку митних адміністрацій усього світу.

Таким чином, ВМО надала необхідну інформацію для розвитку інституційних спроможностей. Окрім того, ВМО створила низку регіональних офісів розвитку інституційних спроможностей (РОРІС), першочергова мета яких – це впровадження та підтримка цілей ВМО на

регіональному рівні. Співпрацюючи з Секретаріатом ВМО, РОПІС повинні розвивати і переглядати структури митних органів, оцінювати вимоги розвитку для кожної країни-члена і розвивати перспективну місію та цілі строком від трьох до п'яти років.

Однак, митна служба України багато років поспіль піддається перманентним реформам, які не розвивають інституційні спроможності, а скоріше пригнічують її розвиток а, отже, – погіршують ситуацію з корупцією.

На даний час оголошено про так зване перезавантаження митної служби. Але, ключові норми перезавантаження викликають багато запитань. Наприклад, така норма, як зміна процедури конкурсного відбору очільника Державної митної служби України із більшістю міжнародних представників у конкурсній комісії, на думку авторів, має дати шанс обрати «незалежного» керівника. При цьому, виникають питання щодо доцільності проведення конкурсу у воєнний час та підпорядкуванням «незалежного» керівника. Незайвими є й такі питання: хто і як довго буде обирати членів конкурсної комісії, які професійні вимоги до членів комісії і до претендентів, які терміни проведення конкурсів?

Іншою нормою перезавантаження визначено щорічний зовнішній аудит ефективності діяльності митниці, саме висновки якого, а не бажання Кабінету Міністрів України будуть підставою для зняття очільника Держмитслужби. Але не зрозуміло, хто буде проводити цей аудит і за якими критеріями, яка роль в управлінні митною службою КМУ та Мінфіну?

Наступна норма – переатестація усіх співробітників Держмитслужби протягом року, яка має забезпечити можливість звільнення за недоброчесність. І тут варто задатися питанням – чи є пряма залежність між професійністю та схильністю до корупції і чи не варто більше уваги приділяти підготовці і добору фахівців?

Такі норми, як скасування погодження з Мінфіном керівників середньої ланки Держмитслужби та підвищення зарплат посадовим особам митних органів України можна вважати довгоочікуваними. Втім, роль Мінфіну стає менш зрозумілою. До того ж, чи не призведе згадане підвищення зарплат до необґрунтованого скорочення їх чисельності?

З огляду на вищевикладене, можна зробити певні висновки та, відповідно, сформулювати наступні пропозиції щодо основних аспектів розвитку інституційної спроможності Держмитслужби.

1. Насамперед необхідно очистити управлінську вертикаль митної служби від недоброчесних керівників, а саме – на вимогу суспільства, яке у воєнний час стає більш нетерпимим до корупції, звільнити керівників

різних рівнів, причетних до корупції у митному відомстві та призначити на керівні посади професійних, патріотично налаштованих і непов'язаних з корупційними випадками в митній системі посадовців. Важливо підвищити рівень заробітної плати, розробити дієвий мотиваційний механізм оплати праці та забезпечити митників форменим одягом.

2.3 метою забезпечення рівних умов митного оформлення для економічних операторів створити єдину автоматизовану систему управління митною справою – «Смарт-митниця»:

- реалізувати концепцію «Розумний пункт пропуску»: єдина ІТ-система зчитування номерних знаків, відеоспостереження, роботи бодікамер, зважування і сканування;

- впроваджувати рандомне митне оформлення, якісне онлайн-консультування та опрацювання звернень і скарг;

- максимально автоматизувати систему управління ризиками та мінімізувати «людський фактор»;

- розвивати митний аудит та обмін інформацією з національними правоохоронними та зарубіжними митними органами.

3. Використовувати визнані світовою практикою механізми спрощення торгівлі, підпорядкувавши цій меті законопроектну роботу, розвиток ІТ-систем та митної інфраструктури:

- запровадити спільний митний контроль та системний обмін базами даних з митницями ЄС;

- узаконити впровадження ІТ-систем ЄС;

- забезпечити всі пункти пропуску ваговими та скануючими системами і узаконити їх обов'язкове використання при митному контролі переміщення товарів.

4. Відновити систему розвитку персоналу митної служби:

- провести аудит працівників митної служби (схильність і лояльність до корупції, баланс освіти, професіоналізму, досвіду, віку та ін.);

- актуалізувати порядок проходження служби в митних органах;

- розробити комплексну програму розвитку стійкості персоналу до корупційних впливів через підвищення зарплати, соціальних гарантій, страхування здоров'я та ін.;

- відновити освітньо-кваліфікаційні вимоги до посад;

- замовляти підготовку митників на основі оновлених освітньо-професійних програм.

- Визначити чіткі цілі міжнародного співробітництва:

- пріоритетний напрям – країни Євросоюзу, насамперед (суміжні)

прикордонні;

– активізація системного обміну митною і правоохоронною інформацією;

– розвиток інституту митних аташе.

5. На основі діючого Митного кодексу України розпочати розробку:

– нового Митного кодексу України, максимально наближеного до Митного кодексу ЄС, що підвищить довіру до українського митного законодавства національних і зарубіжних суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності;

– сучасного Закону про Державну митну службу України, який визначить статус митної служби, мінімізує конфлікт інтересів і збалансує вплив на митницю інших державних та правоохоронних органів.

**Борса В. В.,**

старший викладач кафедри  
митної справи та товарознавства  
Державного податкового університету

## **ІНСТИТУЦІЙНА СПРОМОЖНІСТЬ РОЗБУДОВИ СИСТЕМИ ЗАХИСТУ ПРАВ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЇ ВЛАСНОСТІ НА МИТНОМУ КОРДОНІ**

Призначенням митних органів є створення сприятливих умов для розвитку зовнішньоекономічної діяльності (далі – ЗЕД), забезпечення безпеки суспільства, захист митних інтересів України. Здійснюючи митну справу, митні органи, в тому числі, сприяють захисту прав інтелектуальної власності (далі – ПІВ), вживають заходів щодо запобігання переміщенню через митний кордон України товарів з порушеннями охоронюваних законом ПІВ, недопущення переміщення через митний кордон України контрафактних товарів [2]. Ці завдання виконують спеціалізовані підрозділи (далі – СП) Державної митної служби України (далі – Держмитслужби) та митниць, а також інші підрозділи митниць – посадові особи підрозділів митного оформлення (далі – ПМО) до функціональних обов'язків, яких відносяться ці завдання; Управління боротьби з контрабандою та порушення митних правил (далі – ПМП), для складання протоколів про ПМП щодо товарів, що підозрюються у порушенні ПІВ та Управління адміністративно-господарської

діяльності, для розміщення товарів, що підозрюються у порушенні ПІВ, на склад митниці.

На даний час, у складі центрального апарату Держмитслужби (далі – ЦА Держмитслужби) функціонує відділ ведення митного реєстру та організації заходів сприяння захисту ПІВ, який підпорядковується Управлінню нетарифного регулювання. У складі митниць діють відділи (сектори, окремі посадові особи) захисту ПІВ, які підпорядковуються Управлінню (відділу, сектору) забезпечення митного контролю та оформлення. Наприклад, в Одеській митниці функціонує відділ сприяння захисту ПІВ Управління забезпечення митного контролю та оформлення.

Важливо відзначити, що з 2001 року, тобто з часу створення в митних органах України окремого напрямку організації контролю за переміщенням через митний кордон України товарів, що містять об'єкти інтелектуальної власності, затвердженого наказом Держмитслужби від 15.11.2001 №735 у складі митниць, в залежності від товаропотоків, були затверджені окремі посади не нижче головного інспектора для здійснення контролю за переміщенням товарів, що містять об'єкти інтелектуальної власності, які в свою чергу підпорядкувались безпосередньо начальнику митниці або за його рішенням – одному із заступників [3]. Таким чином, з 2001 року, тобто в перехідному стані між Митними кодексами України від 12.12.1991 та від 11.07.2002 в інституційній системі митних органів України було створено окремий напрямок захисту ПІВ і який підпорядкувався безпосередньо керівництву митниці. А вже з 2012 року і по теперішній час даний напрямок структурно вже підпорядковується відділу організації митного контролю митниці, тобто вийшов з безпосереднього керівництва митниці.

В ЦА Держмитслужби напрямок захисту ПІВ спочатку (з 2001 року) структурно входив до Департаменту заходів торговельної політики Держмитслужби потім в різні періоди – з 2005 року до Управління нетарифних заходів регулювання Держмитслужби; з 2012 року до Управління організації заходів нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності Департаменту організації митного контролю та оформлення Держмитслужби; з кінця 2019 року до Управління заходів торговельної політики Департаменту митно-тарифного та нетарифного регулювання Держмитслужби і вже з кінця 2020 року до Управління нетарифного регулювання Держмитслужби. Отже, в ЦА Держмитслужби напрям захисту ПІВ підпорядкувався керівництву Держмитслужби не безпосередньо, як було концептуально визначено в 2001 році, а через певні Управління та Департаменти заходів торговельної політики та нетарифного регулювання.

Враховуючи вищезазначене, а також здійснення аналізу Звіту щодо інституційної розбудови митного захисту прав інтелектуальної власності, розробленого за підтримки Програми US Agency for International Development (USAID) «Конкурентоспроможна економіка України», у рамках підтримки трансформаційних процесів у сфері державної митної політики [1] і той фактор, що сприяння захисту ПІВ концептуально належить до пріоритетів, як Світової організації торгівлі через Угоду про торговельні аспекти ПІВ (далі – ТРІПС) так і Угоди про асоціацію України з ЄС тому необхідно визначитися з функціональним призначенням сприяння захисту ПІВ на митному кордоні належність до заходів торговельної політики, або до нетарифного регулювання, а також можливо розглянути пропозиції до структури підрозділів митних органів щодо сприяння захисту ПІВ, відповідно до яких: на рівні ЦА Держмитслужби – створити окреме самостійне Управління сприяння захисту ПІВ і підпорядкувати його одному із заступників Голови Держмитслужби в залежності від розподілу обов’язків; на рівні митниці – відділ (сектор) сприяння захисту ПІВ вивести із підпорядкування Управління (відділу, сектору) забезпечення митного контролю та оформлення та підпорядкувати його безпосередньо начальнику митниці, або одному із заступників начальника митниці в залежності від розподілу обов’язків.

Тим більше, даний підхід підпорядкованості було закладено ще в 2001 році. Тому, для реалізації інституційної спроможності розбудови системи захисту ПІВ на митному кордоні вже є певний досвід, тому необхідно чітко врегулювати завдання та функції у положеннях про відповідно структурні підрозділи сприяння захисту ПІВ як на рівні ЦА Держмитслужби, так і на рівні митниць, як територіальних органів Держмитслужби.

### **Список використаних джерел**

1. Звіт щодо інституційної розбудови митного захисту прав інтелектуальної власності: онлайн-презентація від 08.11.2022р. за підтримки Програми USAID «Конкурентоспроможна економіка України», у рамках підтримки трансформаційних процесів у сфері державної митної політики. URL: <https://bit.ly/3MrRJSy> (дата звернення: 10.05.2023).

2. Митний кодекс України: Закон України від 13.03.2012р. №4495-VI. URL: <https://bit.ly/40KCiP> (дата звернення: 13.05.2023).

3. Про організацію контролю за переміщенням через митний кордон товарів, що містять об’єкти інтелектуальної власності: затверджений наказом Державної митної служби України від 15.11.2001р. №735. URL: <https://bit.ly/43dM6OU> (дата звернення: 15.05.2023).

**Галочка Г. В.,**  
заступник начальника управління – начальник відділу  
організації провадження у справах про порушення  
митних правил управління боротьби з митними  
правопорушеннями Департаменту боротьби  
з контрабандою та порушеннями митних правил  
Державної митної служби України

## **ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ПРАВОВОГО ІНСТИТУТУ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОРУШЕННЯ МИТНИХ ПРАВИЛ**

Адміністративна відповідальність, як вид правової відповідальності, є важливим інститутом забезпечення правомірної поведінки громадян та посадових осіб у сфері державного управління. Так, у статті 92 Конституції України адміністративну відповідальність визначено одним із основних видів юридичної відповідальності в Україні. Вона виступає наслідком невиконання чи неналежного виконання особою норм адміністративного законодавства, що тягне невідворотність реагування держави на адміністративні правопорушення та встановлюється виключно законами.

Певний час у Митний кодекс України (далі – МКУ) перманентно вносяться зміни та доповнення, у тому числі з питань, пов'язаних з адміністративною відповідальністю за вчинення порушень митних правил. Зокрема, такі зміни внесені Законами України від 16 лютого 2022 року № 2058-ІХ «Про внесення змін до Митного кодексу України щодо адміністративної відповідальності громадян за порушення митних правил» та від 16 листопада 2022 року № 2760-ІХ «Про внесення змін до Митного кодексу України щодо врегулювання питання притягнення до адміністративної відповідальності за дії, спрямовані на неправомірне звільнення від сплати митних платежів чи зменшення їх розміру, а також інші протиправні дії, спрямовані на ухилення від сплати митних платежів».

Основною передумовою прийняття зазначених Законів України стала необхідність виконання рішень Конституційного Суду України за результатами розгляду конституційних скарг осіб, які були притягнуті до адміністративної відповідальності за порушення митних правил, передбачених статтями 471 та 485 МКУ. При цьому у Рішенні № 4-р(П)/2022 Конституційний Суд України наголосив, що в законодавчому унормуванні відносин із притягнення особи до адміністративної або кримінальної



відповідальності обов'язково має бути дотриманий конституційний принцип індивідуалізації юридичної відповідальності.

З огляду на викладене, доцільним є внесення змін до МКУ в частині встановлення альтернативних стягнень в санкціях низки порушень митних правил. При цьому, у частині таких змін необхідним є дотримання позиції Конституційного Суду України, який визнав позитивним явищем установлення в актах публічного законодавства (адміністративного, кримінального тощо) абсолютно визначених та (або) безальтернативних санкцій у випадку, коли суб'єктом правозастосування є відмінний від суду орган влади (пункт 4.3 Рішення № 4-р(П)/2022).

Щодо провадження у справах про порушення митних правил, то згідно зі статтею 487 МКУ воно здійснюється відповідно до цього Кодексу, а в частині, що не регулюється ним, – відповідно до законодавства України про адміністративні правопорушення. Водночас, практика застосування законодавства засвідчила, що не всі норми Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП) задовольняють потребам правозастосування при розгляді справ про порушення митних правил та забезпечують належну ефективність протидії митним правопорушенням. Вказане обумовлює необхідність доповнення МКУ нормами, які визначають окремі процедури здійснення провадження у справах про порушення митних правил, які на сьогодні визначені КУпАП, з урахуванням особливостей митного законодавства. Крім того, необхідним є приведення окремих статей МКУ, які визначають порядок провадження у справах про порушення митних правил, у відповідність із іншими положеннями МКУ.

Таким чином, нагальним є внесення до МКУ змін та доповнень, які мають передбачати:

– доповнення статті 460 МКУ частиною першою, відповідно до якої доцільно встановити обставини, за яких провадження в справі про порушення митних правил не може бути розпочато, а розпочате підлягає закриттю (за аналогією з частиною першою статті 247 КУпАП, але з урахуванням особливостей здійснення провадження у справі про порушення митних правил). Серед іншого це дозволить врегулювати питання закриття справ у зв'язку з закінченням строків накладення адміністративного стягнення, передбачених статтею 467 МКУ, а не статтею 38 КУпАП;

– урегулювання питання передачі матеріалів справи про порушення митних правил до правоохоронних органів та їх розгляду судами у разі закриття кримінального провадження та повернення для розгляду в порядку адміністративного судочинства. Передумовою для таких змін є те, що на

сьогодні є факти закриття судами справ про порушення митних правил, порушених за ознаками статті 483 МКУ, з одночасним переданням матеріалів справи відповідно до статті 253 КУпАП до правоохоронних органів для розгляду питання щодо наявності ознак кримінального правопорушення. При цьому відповідно до частини другої статті 284 КУпАП при передачі матеріалів справи до правоохоронних органів судом виносяться постанови про закриття провадження. У подальшому, як правило, правоохоронні органи приймають рішення про закриття кримінального провадження і матеріали справи про порушення митних правил повертаються до суду, який приймає рішення про закриття провадження й у справі про порушення митних правил у зв'язку з наявністю по тому самому факту щодо особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, нескасованої постанови про закриття справи про адміністративне правопорушення (пункт 8 статті 247 КУпАП);

– доповнення статті 469 МКУ частиною, якою доцільно передбачити відповідальність за передачу тимчасово ввезеного на митну територію України чи поміщеного у митний режим транзиту транспортного засобу комерційного призначення у володіння, користування, або розпорядження іншій особі, за винятком випадків, передбачених цим Кодексом. Вказане обумовлено тим, що на сьогодні фіксуються факти передання вантажівок чи автобусів у користування на території України, але через відсутність адміністративної відповідальності особи, які здійснили такі неправомірні дії, залишаються безкарними;

– нижньої та верхньої межі штрафів за вчинення правопорушень, передбачених частиною шостою статті 470 МКУ, частиною шостою статті 481 МКУ, статтями 472, 482, 483 та 484 МКУ. Вказане дозволить запровадити більш гнучкий механізм притягнення осіб до адміністративної відповідальності за порушення митних правил, забезпечення індивідуалізації адміністративної відповідальності осіб, винних у вчиненні митних правопорушень;

– виключенням у частині першій статті 498 МКУ слова «під час розгляду справи про порушення митних правил у митному органі або суді». Ці зміни дозволять чітко визначити, що особа, яка притягується на до адміністративної відповідальності та її представник (адвокат) мають право знайомитись з матеріалами справи про порушення митних правил на будь-якому етапі провадження;

– встановленням у статті 532 МКУ строку, упродовж якого має розглядатись скарга на постанову у справі про порушення митних правил, подана до центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну митну

політику. Такі зміни дозволять чітко унормувати питання строків, упродовж яких має бути здійснена перевірка законності та обґрунтованості постанови митниці в справі про порушення митних правил.

Підсумовуючи вищевикладене, можна переконливо стверджувати, що прийняття вказаних змін та доповнень до МКУ сприятиме унормуванню відносин із притягнення особи до адміністративної відповідальності за вчинення порушення митних правил в частині запровадження більш гнучкого механізму притягнення осіб до адміністративної відповідальності, забезпечення дотримання конституційного принципу індивідуалізації юридичної відповідальності. Крім того, зміни та доповнення до МКУ в частині удосконалення норм, якими регулюються питання провадження в справах про порушення митних правил, сприятимуть забезпеченню конституційного правопорядку, прав і свобод кожної особи.

**Герчаківський С. Д.,**  
кандидат економічних наук, доцент кафедри фінансів ім. С.І. Юрія  
Західноукраїнського національного університету

## **ОСОБЛИВОСТІ ПРОТИДІЇ КОРУПЦІЇ В СИСТЕМІ МИТНИХ ОРГАНІВ УКРАЇНИ**

Проблематика імплементації принципів відкритості та прозорості в діяльності митних органів в Україні тісно пов'язані з відповідними трансформаціями владних інституцій, реформуванням системи органів державного управління, що задовольняла б демократичні цінності, стратегічні орієнтири розвитку держави. Корупція в митних інституціях підриває економічну безпеку країни, її авторитет, зовнішньоекономічний потенціал України, формує особливий суспільний деструктив у важкий час війни. Вона створює умови для розвитку неофіційних відносин між бізнесом і митницею, що впливає на кінцеві результати її діяльності (адміністрування платежів до бюджету, спрощення митних процедур, боротьба з контрабандою, запобігання порушенням митних правил тощо).

Питання запобігання та протидії корупції була та є предметом досліджень багатьох вітчизняних науковців, зокрема, Л. Багрій-Шахматова, М. Косюти [1], І. Бережнюк, Є. Додін, О. Дудоров, В. Лунєєва, М. Мельника [2], О. Олійник [5], О. Прохоренка [3], О. Савчука [4], С. Стеценка, Ю. Шемшученка, В. Шевчук, О. Шостко та інших вчених. Однак,

фрагментарними та недостатньо вивченими залишаються проблемні аспекти корупції в системі митних органів України в сучасних реаліях війни.

Дослідницька агенція InfoSapiens, що спеціалізується на проведенні досліджень громадської думки, поведінкових замірах провела моніторинг сприйняття корупції в Україні до війни та протягом 2022 року. Так, за результатами їх досліджень, митниця знаходиться на 1-2 місці як найкорумпованіша сфера серед населення (разом з судовою системою) та 2 місці серед підприємницького середовища [6].

Митна діяльність загалом уразлива для різних видів корупційної поведінки, починаючи з виплати неофіційних платежів для спрощення процедур і закінчуючи випадками великого шахрайства та іншої серйозної злочинної діяльності. Дослідженням місії Європейського Союзу по прикордонній допомозі Молдові та Україні (EUBAM) ще в 2014 р. було встановлено два типи корупції в митному відомстві: здирництво і корупційна угода. Здирництво передбачає примус до хабарництва, коли створюється атмосфера непередбачуваності проходження митних процедур, виникають затримки в оформленні вантажів, проводяться додаткові перевірки з метою примусу до виплати незаконної грошової винагороди за пришвидшення митного контролю й митного оформлення. Поряд з цим, практикуються таємні корупційні угоди між суб'єктами ЗЕД та уповноваженими ними особами й посадовими особами митної служби про незаконне зниження митної вартості товарів. Такі угоди вкладаються на етапі попереднього митного декларування [5, с.12].

Якщо ж аналізувати корупційне середовище на митницях України до початку війни та впродовж 2022 року, то за дослідженнями InfoSapiens, то найчастіше неофіційні платежі інспекторам митної служби робились за можливість швидкого проходження митних формальностей, зокрема митного оформлення та митного контролю.

Профілактика та протидія корупції в системі митних органів України здійснюється відповідно уповноваженими органами, що в своїй сукупності складають систему інститутів, діяльність яких спрямована на боротьбу з корупцією в державній митній службі. До вказаних органів, відповідно до чинного законодавства слід віднести: 1) Національне антикорупційне бюро (далі – НАБУ); 2) Національне агентство з питань запобігання корупції (далі – НАЗК); 3) Спеціалізована антикорупційна прокуратура (САП); 4) Служба безпеки України (СБУ); 5) Відомчі структури митних органів, зокрема Відділ з питань запобігання та протидії корупції Держмитслужби; міжвідомчі мобільні групи. Даний перелік умовно можна поділити на дві групи. До першої

групи ми віднесемо такі установи, які мають загальну компетенцію, тобто предметом діяльності яких є боротьба з корупцією у всіх суб'єктах державної влади (НАБУ, НАЗК, САП), та друга група – органи, які профілюються на протидії корупційним правопорушенням саме в митній службі (інші) (СБУ та відомчі підрозділи).

Аналізуючи систему перелічених інститутів можна дійти до висновку, що практично всі зазначені органи є новоутвореннями (крім СБУ), більшість з них має достатньо широку компетенцію, під яку підпадають і безпосередньо митні органи. Щодо ефективності відомчого антикорупційного контролю, то Відділом з питань запобігання та протидії корупції Держмитслужби разом з територіальними підрозділами з питань запобігання та протидії корупції Держмитслужби протягом 2022 року в межах компетенції, визначеної антикорупційним законодавством розглянуто 98 повідомлень щодо можливих корупційних дій співробітників Держмитслужби та її територіальних органів, 37 з яких внесені викривачами. Як наслідок було порушено 10 дисциплінарних проваджень та до дисциплінарної відповідальності було притягнуто лише 1 посадову особу Держмитслужби.

Очевидно протидія корупції в митних органах є недостатньою та вимагає комплексного підходу та впровадження різноманітних заходів. Ось декілька векторів, які можуть бути ефективними в боротьбі з корупцією в системі митних органів, зокрема: суттєве збільшення заробітної плати митникам, посилення відповідальності та покарання за корупційні делікти, покращення соціального захисту митників, розвиток діджитал-продуктів та ТСЗМК при перетині митного кордону, посилення антикорупційного законодавства в митній сфері, покращення роботи правоохоронних та судових органів щодо протидії корупції, імплементація зарубіжних прототипів щодо протидії корупції на митниці. Крім цього, важливо розвинути напрями запобігання корупції шляхом підвищення етичних стандартів та покращення моральної культури суспільства. Через антикорупційну рекламу в суспільстві, нарощування динаміки в ЗМІ формувати негативне ставлення населення до корупції (в усіх її проявах та структурах) та корупціонерів, підвищити якість наданих управлінських послуг, сформулювавши критерії оцінки та запровадивши прозорі механізми прийняття управлінських рішень, максимально перевівши їх у дистанційні діджитал-процеси, обмеживши прями контакти з чиновниками.

### Список використаних джерел

1. Косюта М. Щодо проблеми створення дієвої системи запобігання корупції в Україні. *Вісник національної академії прокуратури України*. 2008. № 2. С.44-48.
2. Мельник М.І. Корупція: сутність, поняття, заходи протидії: монографія. К.: Атіка, 2001. 304 с.
3. Прохоренко О.Я. Корупція по-українськи (сутність, стан, проблеми): монографія. К.: Національна академія державного управління при Президентові України, 2005. 168 с.
4. Савчук О.П., Бабич В.Л., Бабич В.А. Корупція: багатоаспектність явища: навчальний посібник / О.П. Савчук, В.Л. Бабич, В.А. Бабич. Ірпінь: НУ ДПС України, 2009. 68 с.
5. Олійник Д. О. Запобігання корупційним злочинам, що вчиняються при здійсненні митних процедур : монографія. Харків : Право, 2018. 200 с.
6. Корупція в Україні 2022: розуміння, сприйняття, поширеність URL: <https://nazk.gov.ua/wp-content/uploads/2023/04/1f23b766-e031-4c3f-81a4-0167b4f93116.pdf> (дата звернення: 11.05.2023).

**Гребельник О. П.,**

доктор економічних наук, професор,  
завідувач кафедри митної справи та товарознавства  
Державного податкового університету

**Косяк О. В.,**

здобувач другого магістерського рівня вищої освіти,  
головний державний інспектор Чернівецької митниці

### **ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ МЕХАНІЗМУ МИТНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ВАНТАЖІВ З ГУМАНІТАРНОЮ ДОПОМОГОЮ В УМОВАХ ВІЙСЬКОВОГО СТАНУ**

Інтегрування України до європейського економічного, політичного та правового простору є достатньо складним та неоднозначним. Має місце існування загроз з боку державних інституцій стосовно неконтрольованого відкриття національних ринків, що зумовлює виникнення різних ризиків. Серед таких ризиків можливо виділити зниження показників експортного потенціалу та виникнення значної конкуренції для вітчизняних товаровиробників. У даному контексті, особливої актуальності набуває питання вдосконалення механізму регулювання митної діяльності, що забезпечить зростання показників її

ефективності, визначення ключових засад та напрямів удосконалення, використання обов'язкових інструментів регулювання.

У процесі розвитку економіки України, саме провадження ефективної митної політики є одним із інструментів врегулювання зовнішньоторговельної діяльності та передумовою входження до Європейського Союзу. На сучасному етапі розвитку економічної системи України та світової торгівлі в цілому, спостерігається поширення різних видів митних тарифів на достатньо велику кількість товарів. Так, загальний обсяг товарних позицій на ринку в економічно розвинутих країнах може сягати декількох тисяч. Окрім цього, для кожної товарної позиції може бути розроблено окремі дрібні підкатегорії, що пов'язано із формуванням тенденції до зростання кількості товарів, що підлягають митному оподаткуванню.

Доцільно звернути увагу на те, що протягом останніх років спостерігається підвищення рівня надходження коштів до державного бюджету України, зокрема, за рахунок митних платежів. Наприклад, якщо у 2017 році загальних обсяг ввізного мита становив 28 076 500,00 тис. грн, то у 2021 році його розмір становив 35 645 000,00 тис. грн. Більш детально зазначену інформацію представлено на рис. 1.

Після широкомасштабного вторгнення Росії на територію України митна політика зазнала значних трансформацій. Так, на підставі постанови Кабінету Міністрів України № 426 від 09.04.2022 року було заборонено ввезення товарів, що вироблені та походять із держави-агресора [4]. До того ж, урядом запроваджено можливість обрання спрощеної процедури проходження митного контролю та оформлення, коли імпорт продукції здійснюється без сплати митних платежів, у тому числі й податку на додану вартість, мита, акцизу, шляхом подання митним органам попередньої декларації без обов'язкового проходження митного огляду, а також інструментів нетарифного регулювання діяльності суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності. Встановлено, що проходження митного контролю має здійснюватися протягом однієї години, а не чотирьох, а також скасовано оплату за будь-яке митне оформлення поза межами розташування митних структур та у неробочий час. Прийняття зазначеного рішення мало сприяти розвантаженню пунктів пропуску та пришвидшення доставки товарів стратегічного імпорту для України в умовах воєнного стану [2].

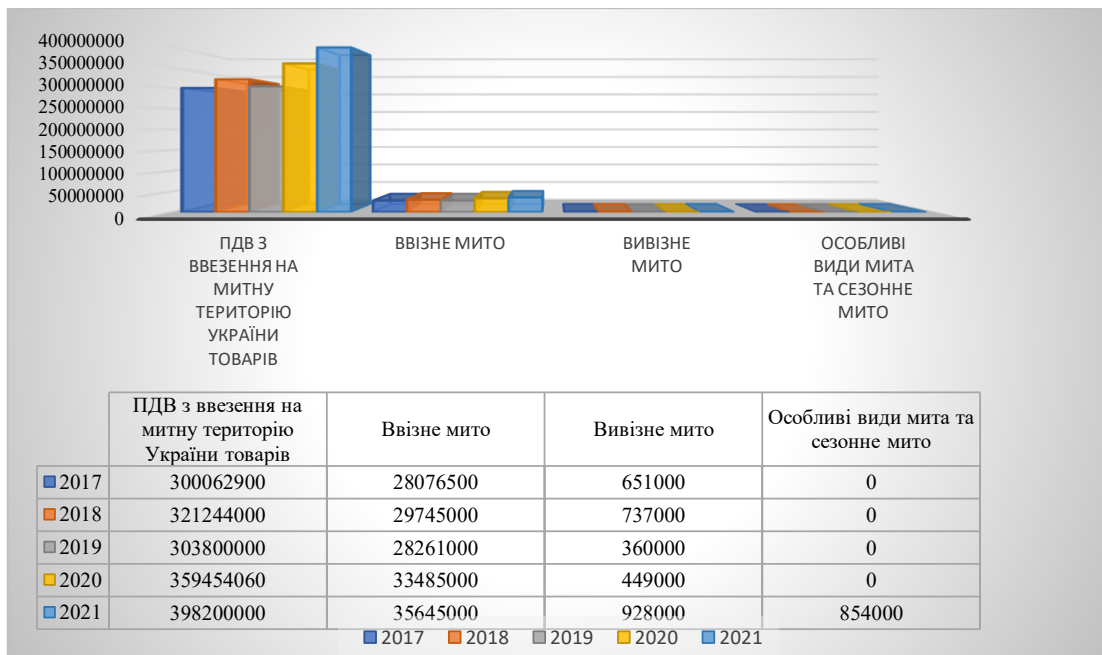


Рис. 1. Обсяг надходжень до Державного бюджету за рахунок митних платежів [1]

З метою пришвидшення процедур проходження митного контролю вантажів з гуманітарною допомогою, урядом було скасовано стандартний порядок на період воєнного стану. Так, при ввезенні гуманітарних вантажів обов'язковою вимогою є надання гарантійного листа від військових адміністрацій, правоохоронних органів чи інших військових формувань. Гуманітарні вантажі підлягають першочерговому пропуску та звільняються від сплати будь-яких митних платежів за умови, що у супровідних документах вказано відомості про кінцевого отримувача. Оформлення гуманітарних вантажів здійснюється митним брокером чи кінцевим отримувачем, шляхом подання заяви до митниці в довільній формі із дотриманням графіку, встановленого митними органами. При цьому, обов'язковою вимогою є наявність на деклараціях та супровідних документах позначки «Гуманітарна допомога. Продаж заборонено» [5].

Гуманітарна допомога в обов'язковому порядку підлягає заходам офіційного контролю, які провадяться безкоштовно та першочергово. При цьому, гуманітарні вантажі звільняються від сплати ввізного мита при транзиті чи імпорті [3].

У зв'язку із вищевикладеним можливо стверджувати, що запровадження митних правил та процедур в Україні здійснюється із використанням європейської практики та стандартів. При цьому, діючі в нашій державі ставки на ввіз товарів свідчать про неможливість реалізації заходів стосовно їх підвищення на більшість товарів. Це пов'язано із тим, що митні ставки на



імпорт товарів іноземного походження, які мають якісні аналоги на вітчизняному ринку, вже встановлені на максимальному рівні. При цьому, після початку широкомасштабного вторгнення, уряд переглянув заходи державної митної політики з метою забезпечення митної безпеки держави, перешкоджання виникненню дефіциту та організації роботи структурних підрозділів митниці, у тому числі й пунктів пропуску. Особливу увагу приділено питанням перевезення гуманітарних вантажів, спрощення процедур проходження митного контролю та порядку оформлення.

#### **Список використаних джерел**

1. Державна митна служба України. URL: <https://customs.gov.ua/> (дата звернення: 26.04.2023).
2. Деякі питання здійснення митного контролю та митного оформлення товарів, зокрема транспортних засобів, в умовах воєнного стану: постанова Кабінету Міністрів України № 330 від 20.03.2022 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/330-2022-%D0%BF#Text> (дата звернення: 29.04.2023).
3. Митний кодекс України: Закон України № 4495-VI від 13.03.2012 року. ВВР, 2012, № 44-45, № 46-47, № 48, ст. 552.
4. Про застосування заборони ввезення товарів з Російської Федерації: Постанова Кабінету Міністрів України № 426 від 09.04.2022 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/426-2022-%D0%BF#Text> (дата звернення: 27.04.2023).
5. Про Порядок митного оформлення вантажів гуманітарної допомоги: постанова Кабінету Міністрів України № 544 від 22.03.2000 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/544-2000-%D0%BF#Text> (дата звернення: 30.04.2023).

**Демченко С. С.,**  
директор Департаменту запровадження міжнародної  
транзитної системи Державної митної служби України

### **ПРИЄДНАННЯ УКРАЇНИ ДО КОНВЕНЦІЇ ПРО ПРОЦЕДУРУ СПІЛЬНОГО ТРАНЗИТУ, ЯК ВАЖЛИВИЙ КРОК МИТНОЇ ІНТЕГРАЦІЇ З ЄС**

Відповідно до зобов'язань, взятих в рамках Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, з 31 серпня 2022 року Україна приєдналась до Конвенції про процедуру спільного транзиту (далі – Конвенція), яка набрала чинності в

країні 1 жовтня 2022 року. Як відомо, наразі Конвенція про процедуру спільного транзиту об'єднує 36 Договірних сторін, які запровадили єдині правила декларування та контролю за транзитними переміщеннями товарів із використанням спільного IT-продукту (NCTS). Країни-підписанти Конвенції: 27 країн ЄС, 4 країни ЄАВТ (Ісландія, Норвегія, Ліхтенштейн і Швейцарія), Великобританія, Туреччина, Північна Македонія, Сербія та Україна.

Приєднання до Конвенції та використання системи NCTS надало можливість Україні:

1) запровадити обмін митною інформацією щодо транзитних товарів з 35 країнами в режимі реального часу;

2) використовувати єдину транзитну декларацію та єдину гарантію для переміщення товарів від країни-відправлення до країни-призначення, які є Договірними сторонами Конвенції;

3) отримувати достовірну інформацію про транзитні переміщення товарів, що прямують в Україну, від митних органів країн-учасниць Конвенції до моменту ввезення цих товарів на митну територію України;

4) запровадити спеціальні транзитні спрощення (загальна гарантія, звільнення від гарантії, авторизований вантажовідправник / вантажоодержувач, самостійне накладання пломб);

5) запровадити прості та рівні умови для гарантів, а також новий продукт на ринку фінансових послуг – загальну гарантію.

Реалізації всіх цих можливостей передувала значна командна робота і тісна взаємодія фахівців Держмитслужби, Міністерства Фінансів України та міжнародної програми «Підтримки державного управління фінансами для України» (EU4PFM).

Шлях до приєднання України до Конвенції передбачав виконання почергових дій. Так, відповідно до умов Закону України від 12 вересня 2019 року №78-IX «Про режим спільного транзиту та запровадження національної електронної транзитної системи», процедура приєднання до Конвенції передбачала запровадження і використання протягом щонайменше одного року основних положень Конвенції та відповідного IT-продукту (національного сегменту NCTS) на національному рівні.

З листопада 2020 року до березня 2021 року в Україні тривав Пілотний проект застосування NCTS. На цьому етапі із системою спільного транзиту працювали лише 4 митниці: Волинська, Київська, Північна та Одеська. Суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності, які брали участь в експерименті, одночасно подавали дві декларації: митну декларацію окремого типу (транзитну T1UA) та звичну попередню митну декларацію ІМ ЕЕ, передбачену

Митним кодексом України. У березні 2021 року розпочато етап національного застосування режиму спільного транзиту та NCTS, протягом якого суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності могли самостійно обирати одну з двох систем для поміщення товарів у режим транзиту: або NCTS, або національну систему контролю доставки товарів.

За результатом ознайомлення із обсягом заходів, здійснених Україною, 25 листопада 2021 року успішно завершила свою роботу попередня оціночна місія щодо приєднання України до Конвенції про процедуру спільного транзиту та NCTS, що є підготовчим етапом до основної, оціночної місії, за результатами якої буде дано оцінку готовності України приєднатися до Конвенції про процедуру спільного транзиту у 2022 році.

27-28 червня 2022 року оціночна місія Генерального директорату з питань оподаткування та Митного союзу Європейської комісії (DG TAXUD) визнала та оцінила прогрес України у національному застосуванні спільного транзиту та технічну готовність до міжнародного застосування NCTS за півроку, незважаючи на воєнний стан в країні. У результаті, 7 липня 2022 року комісією було прийнято рішення розпочати процедуру запрошення приєднання України до Конвенції про процедуру спільного транзиту та Конвенції про спрощення формальностей у торгівлі товарами.

25 серпня 2022 року Рада ЄС підтримала пропозицію Європейської Комісії та прийняла рішення щодо запрошення України до Конвенції про процедуру спільного транзиту та до Конвенції про спрощення формальностей у торгівлі товарами. А вже 30 серпня Президент України підписав закони необхідні для приєднання до Конвенцій:

- Закон України від 30.08.2022 року № 0166-2555-IX «Про приєднання України до Конвенції про процедуру спільного транзиту»;
- Закон України від 30.08.2022 року № 0165-2554-IX «Про приєднання України до Конвенції про спрощення формальностей у торгівлі товарами»;
- Закон України від 15.08.2022 року № 2510 - IX «Про внесення змін до Митного кодексу України щодо окремих питань імплементації глави 5 розділу IV Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії та їх держави-члени, з іншої сторони».

З метою реалізації норм законів Мінфіном спільно з Держмитслужбою розроблено та забезпечено прийняття низки нормативно-правових актів.

З 1 жовтня 2022 року Україна приєдналася до Конвенції та розпочала міжнародне застосування NCTS. Відтак, Конвенція про процедуру спільного транзиту стала частиною національного митного законодавства.

Після приєднання України до Конвенції, український бізнес отримав можливість:

- працювати за принципом «один транспортний засіб – одна декларація – одна гарантія» та прискорити проходження товарів через митний кордон України;

- користуватися транзитними спрощеннями спільного на міжнародному рівні, які має бізнес у 35-ти країнах Конвенції.

- Протягом 8 місяців міжнародного застосування Україною Конвенції:

- вітчизняними митними органами оформлено 7,5 тис. транзитних декларацій;

- закрито 1529 декларацій на товари, що надійшли з територій країн-учасниць Конвенції;

- Службою підтримки NCTS (Helpdesk) опрацьовано більше 1100 запитів щодо процедури спільного транзиту та міжнародного застосування NCTS;

- зареєстровано 21 індивідуальна та 19 загальних гарантій, наданих фінансовими установами України відповідно до умов Конвенції;

- надано 37 авторизацій на застосування транзитних спрощень.

Надалі проводиться робота з розвитку застосування процедури спільного транзиту та NCTS в Україні, зокрема у інформаційно-технічному та методичному напрямках. Так, у рамках підготовки до переходу на NCTS (фаза 5), запланованого на кінець 2023 року, підписано контракт на розробку програмного забезпечення NCTS (фаза 5) та здійснюються заходи щодо розгортання оновленого програмного забезпечення. Також доповнюється і, за потреби, оновлюється інформація щодо можливостей та особливостей застосування процедури спільного транзиту, з якою учасники процедури спільного транзиту можуть завжди ознайомитись на сайті Державної митної служби України у розділі «Режим спільного транзиту (NCTS)».

**Дорофєєва Л. М.,**  
начальник юридичного управління Закарпатської митниці,  
доктор юридичних наук, професор, професор кафедри адміністративного,  
фінансового та інформаційного права  
Ужгородського національного університету

## **ПИТАННЯ СИНХРОНІЗАЦІЇ ДІЯЛЬНОСТІ МИТНИХ ОРГАНІВ УКРАЇНИ ТА ЄВРОСОЮЗУ З ПРОТИДІЇ КОНТРАБАНДИ**

Останнім часом робота вітчизняних митних органів отримує багато критики від політиків і бізнесменів, журналістів і громадян, а також від уряду та Президента України. При цьому претензії до цієї структури та пропозиції відрізняються інколи до протилежного: поки одні жаліються на надмірну суворість та складність процедур митного контролю, вимагаючи створити виключно усміхнену сервісну службу, інших обурює невинуватим лояльністю до порушників встановлених правил переміщення товарів через кордон та відсутність дієвих механізмів реалізації безпекової функції митниці. Тут, на нашу думку, важливо приймати не ситуативні рішення, а впроваджувати науково обґрунтовану концепцію розвитку, орієнтовану на міжнародні стандарти діяльності митних адміністрацій та кращі організаційні практики зарубіжних країн.

Обравши європейський курс розвитку, наша країна взяла на себе низку зобов'язань, через виконання яких стане можливим наближення умов функціонування державних інституцій до вимог європейської спільноти. У ході модернізації українських митних органів достатньо велика увага сьогодні приділяється вивченню міжнародних стандартів й досвіду інших країн, його аналізу та адаптованому використанню. Одним із базових елементів Угоди про асоціацію України з ЄС є положення про гармонізацію законодавства і нормативно-регуляторної бази, у тому числі й у сфері попередження митного шахрайства та контрабанди.

Довгий час, не заважаючи на вимогу щодо гармонізації акцизних ставок на тютюнові вироби та алкогольні напої, існують суттєві розбіжності у вартості підакцизних товарів в Україні та країнах ЄС, що створює передумови для спроб незаконного переміщення виробів цієї категорії через кордон. Крім того, існує принципова різниця в питаннях відповідальності за незаконне переміщення товарів та предметів через кордон.

Вивчення світової та європейської практики дозволяє констатувати, що хоча і не у всіх країнах передбачено кримінальну відповідальність за контрабанду товарів, переважна більшість країн – членів ЄС відносить такі дії

до небезпечних злочинів та передбачає у якості покарання не лише суттєві штрафи, а й великі терміни ув'язнення. Як правило, покарання співвідноситься із обсягами (або вартістю) незаконно переміщуваних товарів. І попри те, що у низці розвинутих держав зі стабільною потужною економікою робиться акцент на застосування економічних стимулів протидії контрабанді, серед важелів впливу присутня і кримінальна відповідальність за контрабанду товарів (Італійська Республіка, Литовська Республіка, Республіка Польща, Румунія, Словацька Республіка, Королівство Швеція, Федеративна Республіка Німеччина, Угорщина тощо).

До прикладу, кримінальним кодексом Словацької Республіки до злочинів віднесено не лише незаконне переміщення через кордон наркотичних і психотропних речовин, так само у кримінальному порядку переслідується незаконне ввезення тютюну та тютюнових виробів, алкоголю, інших товарів, що обкладаються акцизним збором, предметів інтелектуальної власності, необробленого бурштину тощо. А наступає така відповідальність за умови завдання шкоди (у тому числі через уникнення платежів) на суму, яка є меншою ніж мінімальна заробітна плата в країні (266 євро).

Незважаючи на досить жорстке покарання за незаконне переміщення предметів через кордон, ухилення від сплати митних платежів або нелегальні операції із підакцизними товарами, найчастіше саме такі предмети, увезені з України, і виявляються правоохоронними органами країн Євросоюзу. Певною передумовою для цього, на нашу думку, крім надзвичайної прибутковості обладнання, є відсутність ризику отримати кримінальне покарання за вчинення таких дій згідно українського законодавства.

Кримінальна відповідальність законодавством України передбачена лише за контрабанду предметів і речовин, що вилучені та/або обмежені в обігу: культурних цінностей, отруйних, сильнодіючих, вибухових речовин, радіоактивних матеріалів, зброї та боєприпасів, спеціальних технічних засобів негласного отримання інформації, лісоматеріалів, наркотичних, психотропних речовин та прекурсорів тощо. Тобто, при будь-якій вартості безпосередніх предметів правопорушення (якщо ці товари не відносяться до вилучених з легального обігу), стягнення може бути застосоване виключно адміністративне. До того ж, за відсутності кримінального провадження уповноважені органи позбавлені можливості здійснювати і негласні розшукові заходи відносно осіб, задіяних в незаконних оборудках.

Зазвичай, митні адміністрації кожної країни спроможні самостійно виконувати поставлені перед ними урядами своїх держав завдання, оскільки мають для цього нормативно визначені повноваження та ефективну

організаційну структуру, а у своєму розпорядженні – достатні ресурси (технічні, інформаційні та кадрові). Проте, є ряд завдань, для виконання яких власних зусиль, навіть у поєднанні із іншими національними органами та спеціальними службами, може бути замало. Саме до таких проблемних напрямків діяльності національних митних органів, який потребує не лише взаємодії з митними та іншими органами іноземних держав, а й певної синхронізації заходів, відноситься боротьба з контрабандою та іншими порушеннями митного законодавства.

Національні форми та методи боротьби з такою протиправною поведінкою в Україні, у порівнянні з європейськими, видаються менш результативними і занадто ліберальними, не завжди здатними запобігти, чи припинити такі види злочинної діяльності. Адміністративні стягнення у вигляді штрафів та конфіскації предметів правопорушень не досягають бажаного результату.

Сьогодні українське суспільство переживає чергову хвилю активізації протидії незаконному переміщенню товарів та предметів через кордон: митні органи піддаються нищівній критиці, а уряд шукає шляхи виведення бізнесу із «тіні».

Основним вектором розвитку державної митної справи на теперішній час є приєднання до ЄС, що передбачає адаптацію національного законодавства не лише до законодавства даного союзу, але й до міжнародних стандартів, на основі яких він здійснює свою діяльність. Призначеннями таких стандартів стають фактичне оформлення і регламентація митних правовідносин між учасниками митного простору з широкого кола питань, серед яких: удосконалення організації та управління в митних органах, підвищення рівня погодженості й уніфікації національних митних систем, гармонізації та спрощення митних процедур, а також боротьби з контрабандою і порушеннями митних правил.

Україна проголосила своєю стратегічною метою вступ до Європейського Союзу, що означає і необхідність перенесення стандартів цієї організації у внутрішньодержавне право. Серед інструментів, покликаних допомогти митним адміністраціям покращити свою діяльність – Митні прототипи («customs blueprints»). В Угоді про Асоціацію між Україною та ЄС наша країна взяла на себе зобов'язання використати цей інструмент у ході реформування митниці.

Митні прототипи визнаються каталізаторами модернізації та представляють собою певні інструкції, вироблені на основі практики

Євросоюзу, або еталон для використання митними адміністраціями з метою оцінки рівня діяльності та здійснення власних кроків до кращої митниці.

Кожен прототип заснований на одному з ключових завдань митної адміністрації. Одним з основних напрямків митної діяльності в Митних прототипах представлена «Слідча і правоохоронна діяльність», яка передбачає створення ефективної і раціональної митної служби, здатної виявляти, запобігати і розслідувати факти шахрайства, а також готувати необхідні документи для притягнення правопорушників до відповідальності. Така служба повинна бути досить гнучкою, щоб реагувати на стратегію, засновану на оперативній інформації, володіти новітніми методами цілеспрямованої оцінки ризиків та сучасними технологіями. Обов'язковою умовою діяльності такої служби залишається дотримання національного та міжнародного законодавства.

Звичайно, українське суспільство також хоче мати митницю «як за кордоном»: надійну, некорумповану, професійну, із широкими правоохоронними повноваженнями, здатну реально протидіяти злочинності на кордонах та співпрацювати з уповноваженими іноземними органами, наділену повноваженнями на слідчі дії та оперативно-розшукові заходи, забезпечену та добре навчену поводитись зі зброєю, сучасними технічними та спеціальними засобами. Однак, дванадцять років активних, але при цьому різновекторних трансформацій митної системи, так і не сформували єдиного підходу у визначенні напрямків подальшого її розвитку.

В Україні давно і на різних рівнях говорилось про необхідність надання вітчизняним митним органам права здійснювати оперативно-розшукові заходи. Тим більше, що здійснення митними адміністраціями такого роду діяльності є загальносвітовою практикою, а серед країн Євросоюзу та держав, що утворились після розпаду СРСР, лише митна служба України не проводить ОРД. В контексті майбутнього розширення ЄС за рахунок нових членів Європейська комісія вживає всіх необхідних заходів для того, щоб подібні повноваження були також надані і митним адміністраціям країн-кандидатів.

З листопада 2012 р. українські митниці не проводять невідкладних слідчих дій (дизнання) у справах про контрабанду, оскільки через впровадження нового КПК втратили статус учасника кримінально-процесуальної діяльності. Попри те, що у 2013 році завдяки змінам в Законі України «Про оперативно-розшукову діяльність» окремі їх підрозділи (на той час в складі Міністерства доходів і зборів) формально й отримали повноваження проводити негласні слідчі (розшукові) дії за дорученням



слідчого, не було вжито організаційних заходів для практичної реалізації такої діяльності.

Серйозних змін в організації цього напрямку роботи ми очікували після затвердження Положення про Державну митну службу (Постанова Кабміну від 6 березня 2019 р. № 227), де вказано, що Держмитслужба відповідно до покладених на неї завдань організовує та провадить відповідно до закону оперативно-розшукову діяльність та здійснює контроль за її провадженням оперативними підрозділами Держмитслужби та її територіальних органів, які ведуть боротьбу з контрабандою; взаємодіє в межах повноважень, визначених законом, з іншими органами, що провадять таку діяльність. Держмитслужбі надано право проводити, зокрема у взаємодії з іноземними органами та державними органами України, що мають право провадити оперативно-розшукову діяльність, спеціальні заходи, у тому числі контрольовані поставки щодо виявлення, попередження, припинення контрабанди наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів та прекурсорів, а також заходи з переміщення товарів під негласним контролем. Аналогічні повноваження містяться і в чинних положеннях про митниці, затверджених наказом Державної митної служби України від 29.10.2020 № 489.

І хоча митні органи України зазнавали організаційних та функціональних реформ у складі Міндоходів, ДФС і вже в Держмитслужбі, проте спеціалізовані підрозділи (оперативні в розумінні кримінального процесуального законодавства) створені так і не були; не було внесено змін в митне законодавство, як і не видано підзаконних (відомчих) актів, які б визначали спеціальний порядок здійснення такого роду діяльності та коло посадових осіб митниці, уповноважених на її проведення.

Питання розширення правоохоронних повноважень митних органів не втрачає своєї актуальності і сьогодні, а реформа митниці залишається одним із пріоритетів для Уряду України.

5 квітня 2023 року відбулась координаційна зустріч партнерів з розвитку і оновлення змін до порядку денного реформування митниці. Зустріч організовано Міністерством фінансів України спільно з Державною митною службою України за участі Європейської комісії, Представництва Європейського Союзу, Посольства США в Україні, МВФ і більше 15 міжнародних місій та проектів технічної допомоги Україні за підтримки Офісу реформ Мінфіну та програми EU4PFM.

Як запевнив в. о. Голови Державної митної служби України Сергій Звягінцев: «наразі бачення реформування Держмитслужби вже формується у певну програму, відповідно до якої одними з пріоритетів є підвищення

безпекових функцій митниці та надання Держмитслужбі статусу правоохоронного органу». Додатковим поштовхом нового сприйняття ролі та місця митниці в системі державних органів стали військові дії, адже після перемоги України ми обов'язково матимемо справу з посиленням контролю за переміщенням зброї через кордон України для забезпечення митної безпеки України і сусідніх країн. Паралельно планується внесення змін до законодавства щодо криміналізації контрабанди окремих товарів. На нашу думку, вказане дозволить певним чином синхронізувати рівні відповідальності за аналогічні протиправні дії в Україні та ЄС. Сподіваємось, що цього разу мова йде не про імітацію реформ, а про дійсно системні зміни, які дозволять українській митниці отримати статус правоохоронного органу, налагодити повноцінну міжнародну взаємодію з митними адміністраціями та, нарешті, продемонструвати свою інституційну спроможність протидіяти злочинам на кордоні.

**Заяц В. В.,**  
старший науковий співробітник відділу митної та економічної безпеки  
Науково-дослідного інституту фінансової політики  
Державного податкового університету

## **ПРОЦЕДУРА СПІЛЬНОГО ТРАНЗИТУ: ВЗАЄМНА ДОПОМОГА ПРИ СТЯГНЕННІ ВИМОГ**

Долучення України до сучасної європейської транзитної системи, шляхом впровадження в національне законодавство положень Конвенції Про процедуру спільного транзиту (далі – Конвенція) [1], передбачено в Додатку XV до Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та ЄС, Європейським співтовариством з атомної енергії та їхніми державами-членами, з іншої сторони [2].

Завдяки реалізації комплексу правових та організаційно-розпорядчих заходів, наша держава досягла в 2022 році відповідності всім критеріям, встановленим для приєднання до Конвенції [1], включаючи правові, структурні та ІТ-вимоги.

Завершальним етапом вказаного процесу стало прийняття Закону України від 30.08.2022 № 2555-IX «Про приєднання України до Конвенції про процедуру спільного транзиту» [3] та початок повноцінного застосування в

Україні Нової комп'ютеризованої транзитної системи (NCTS) з 01 жовтня 2022 року.

Передбачена Конвенцією [1] процедура спільного транзиту з застосуванням системи NCTS полягає, зокрема, у використанні для одного транскордонного переміщення товару єдиної гарантії та єдиного адміністративного документа (митної декларації) під час здійснення митного контролю товарів митницями країн – їхнього відправлення, транзиту та призначення.

Відображення відомостей про товари в графах єдиного адміністративного документа (ЄАД) – декларації типу T1 чи T2 здійснюється в уніфікований спосіб, узгоджений на міжнародному рівні, задля забезпечення однакового сприйняття та тлумачення таких відомостей митними органами різних країн світу. Це сприяє:

- належній ідентифікації асортименту та кількості товарів, що обертаються у зовнішній торгівлі, з метою застосування щодо них передбачених законодавством заходів митно-тарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності та належного формування дохідної частини державного бюджету;

- полегшенню торгівлі та збільшенню товарообігу через спрощення та прискорення митного контролю товарів завдяки он-лайн використанню спільної електронної транзитної системи NCTS;

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

Використання системи фінансових гарантій для забезпечення сплати заборгованостей, пов'язаних з застосуванням процедури спільного транзиту, передбачено Главою IV («Гарантії») Доповнення I до Конвенції Про процедуру спільного транзиту [1].

Відповідно до положень ст. 10 Доповнення I до Конвенції [1] суб'єкт процедури повинен надати гарантію для забезпечення сплати боргу, який може виникнути щодо товарів, поміщених під процедуру спільного транзиту.

При цьому гарантію емітує гарант, котрим, згідно з ст. 316 Митного кодексу України (далі – МКУ) [4] можуть виступати банки, страховики, фінансові компанії, які мають право на провадження діяльності з надання гарантій. Ці установи мають відповідати умовам, передбаченим ст. 316 МКУ та бути включеними до Реєстру гарантів NCTS. Чинний на сьогодні національний Реєстр фінансових гарантів розміщено на офіційному веб-сайті

Держмитслужби у розділі «Статистика та реєстри»<sup>1</sup>. Гарант, у відповідності з нормами ст. 12 Доповнення I до Конвенції [1], зобов'язується сплатити забезпечену суму боргу, що може виникнути щодо товарів, які поміщуються під процедуру спільного транзиту. Проте, не завжди такі зобов'язання здійснюються гарантом належним чином добровільно та в повному обсязі, а отже потребують примусового виконання.

У Доповненні IV («Здійснення взаємної допомоги при стягненні за вимогами») до Конвенції [1] фактично регламентовано взаємну, в тому числі адміністративну, допомогу, яка заснована на заходах інформаційного й фіскального змісту і стосується забезпечення стягнення в кожній договірній країні гарантованої суми імпорتنих або експортних платежів та інших зборів, відсотків і витрат, які виникають в іншій країні стосовно товарів, поміщених під процедуру спільного транзиту. Зокрема, у Доповненні IV до Конвенції [1], серед іншого передбачено, що:

1. На запит органу, який надсилає запит, орган, який отримує запит, повинен надати будь-яку інформацію, яка буде корисна для органу, який надсилає запит, у процесі стягнення його вимоги. Для отримання цієї інформації орган, який отримує запит, користується повноваженнями, передбаченими законами, підзаконними нормативно-правовими актами та адміністративними положеннями, що застосовуються до стягнення подібних вимог, що виникають у країні, де розташований такий орган.

2. Орган, який отримує запит, на запит органу, який надсилає запит, та відповідно до чинних правових норм щодо повідомлення про подібні інструменти чи рішення у країні, в якій розташований орган, який отримує запит, повинен повідомляти адресата про всі документи і рішення, в тому числі судового характеру, які виникають у країні, в якій розташований орган, який надсилає запит, та які стосуються вимоги та/або її стягнення.

3. На запит органу, який надсилає запит, орган, який отримує запит, повинен стягнути вимоги, які є предметом документа, що дозволяє їх примусове виконання відповідно до законів, підзаконних нормативно-правових актів і адміністративних положень, що застосовуються до стягнення подібних вимог, що виникають у країні, де розташований орган, який отримує запит.

4. У відповідних випадках та згідно із законодавством, чинним у країні, що в ній розташований орган, який отримує запит, документ, що дозволяє примусове виконання вимоги, повинен бути прийнятим, визнаним,

---

<sup>1</sup> <https://customs.gov.ua/statistika-ta-reiestri>

доповненим або заміненним документом, що уповноважує на примусове виконання на території такої країни.

Необхідність повноцінного здійснення наведених вище у пунктах 1-4 заходів зумовлює потребу їхньої відповідної нормативно-правової реалізації на національному рівні.

Зважаючи на вищевикладене, для забезпечення відповідно до положень Доповнення IV до Конвенції [1] взаємної допомоги при стягненні за вимогами, доцільно запропонувати:

1. Врахувати зарубіжний досвід організації взаємної допомоги при процедурі спільного транзиту.

2. Ініціювати зміни до національного законодавства стосовно взаємної допомоги при процедурі спільного транзиту, зокрема щодо об'єктивізації/визначення розміру суми потенційного боргу, повноважень та завдань національних державних органів, що залучатимуться до його стягнення.

3. Спроекувати національну модель стягнення боргу в контексті здійснення взаємної допомоги при процедурі спільного транзиту в Україні.

#### **Список використаних джерел**

1. Конвенція Про процедуру спільного транзиту: міжнародний документ від 20.05.1987/ База даних «Законодавство України». ВР України. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994\\_001-87#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_001-87#Text) (дата звернення 22.05.2023).

2. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони: міжнародний документ від 27.06.2014/ База даних «Законодавство України». ВР України. URL: [http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984\\_011#Text](http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text) (дата звернення 22.05.2023).

3. Про приєднання України до Конвенції про процедуру спільного транзиту: Закон України від 30.08.2022 № 2555-IX/ База даних «Законодавство України». ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2555-20#Text> (дата звернення 22.05.2023).

4. Митний кодекс України від 13.03.2012 № 4495-VI /База даних «Законодавство України». ВР України. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/go/4495-17> (дата звернення: 22.05.2023).

**Капітанець С. В.,**  
кандидат педагогічних наук, доцент,  
завідувач відділу митної та економічної безпеки  
Науково-дослідного інституту фінансової політики  
Державного податкового університету

## **ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ КАДРОВОГО ПОТЕНЦІАЛУ ДЕРЖМИТСЛУЖБИ В УМОВАХ СЬОГОДЕННЯ**

Зміни в українському суспільстві, спричинені, з одного боку, низкою кризових явищ, з іншого боку – динамічним євроінтеграційним поступом нашої держави, безумовно впливають на діяльність Держмитслужби. Водночас відбувається перебудова самої філософії взаємовідносин між бізнесом та митним відомством, що, попри серйозні виклики сьогодення, передбачає забезпечення належних умов для створення сприятливого інвестиційного клімату в Україні як іноземних, так і внутрішніх інвесторів. Адже проста, справедлива, необтяжлива, конкурентоздатна та сервіс-орієнтована митна політика є ключовим індикатором успішної економічної політики будь-якої країни. До того ж, митна служба як інститут публічного управління через свою відкритість може забезпечити не лише зростання довіри до влади, а й можливість отримати громадську, альтернативну офіційній, оцінку діяльності служби та перевести розгляд проблемних гострих питань у публічне поле з приверненням уваги до них міжнародної спільноти.

Переформатування митної служби у сервісно-консультаційну та аналітичну службу дискутується вже давно. Цей процес прямо пов'язаний зі зміною кадрової політики в Держмитслужбі. Проте, особливо відчутною стала потреба у такій зміні після повномасштабного вторгнення росії та введення воєнного стану в Україні, що зруйнувало усталені підходи до організації роботи у всіх органах публічної влади, котрі забезпечують стабільність та економічну безпеку в державі. З огляду на це актуалізується питання перегляду кадрової політики Держмитслужби, що передбачатиме не лише створення максимально збалансованого апарату, а й напрацювання відповідного механізму розвитку кадрового потенціалу та розробку таких показників, які дозволятимуть прозоро та комплексно оцінювати роботу посадових осіб Держмитслужби. Окрім цього, важливим є оновлення системи відбору претендентів на посади до митних органів. Зауважимо, що у контексті питання відбору тестування залишається необхідним з-поміж інших інструментом для визначення компетентності та фаховості працівників митної служби. Не слід забувати й практику залучення незалежних HR-експертів для

оцінювання кадрового потенціалу Держмитслужби. А з урахуванням українських реалій воєнного сьогодення не зашкодило б додаткове проходження посадовими особами співбесіди у Департаменті внутрішньої безпеки Держмитслужби і перевірки на поліграфі. Також варто звернути особливу увагу на формування резерву кадрів для висунення на керівні посади митного відомства.

Для реалізації сучасної кадрової політики так само важливим є збереження ефективного функціоналу та постійний розвиток посадових осіб митних органів. Цілком природно виникає необхідність активного використання самоменеджменту. Це зумовлено внутрішніми запитами Держмитслужби (потребою розвитку потенціалу посадових осіб), а також існуванням певних об'єктивних чинників зовнішнього середовища, до яких відносимо:

- зростання масштабів та динаміки соціально-економічних змін, що вимагають від посадових осіб опанування нових підходів і навичок управління;
- наявність у митній службі високої плинності кадрів, що вимагає від керівництва вміння керувати не лише колективом, а й собою;
- перетворення аналітичних здібностей, соціальних та індивідуальних навичок посадових осіб в найбільш цінний продуктивний ресурс системи митних органів, що зумовлює зростання ролі заходів, спрямованих на збереження та розвиток інтелектуального та соціального потенціалу, у тому числі самими посадовими особами;
- послаблення можливостей більшості традиційних методів управління, що вимагає від посадових осіб митних органів застосування сучасних управлінських прийомів, спрямованих на переоцінку власного потенціалу, його розвиток.

Основними напрямками самоменеджменту сьогодні є: тайм-менеджмент (організація часу) – вміння людини ефективно розподіляти та використовувати час; стрес-менеджмент (самоорганізація в стресових ситуаціях) – вміння людини попереджати або долати стресові ситуації завдяки власній психологічній компетентності; тим-менеджмент (командний менеджмент) – вміння людини самостійно обирати «роль» в групі та ефективно її виконувати, вміння ефективно працювати в команді; імпресіон-менеджмент (менеджмент справляння враження) – це вміння людини справляти на оточуючих доцільне, на її думку, враження, найчастіше сприятливе; ресурс-менеджмент (самоорганізація особистих цінностей) – це вміння людини виявляти компетентність у саморозвитку [1].

На нашу думку, повноцінність збереження та розвитку кадрового потенціалу Держмитслужби забезпечується розробленням та упровадженням

комплексу заходів зі створення відповідних та безпечних умов праці задля збереження здоров'я посадових осіб митних органів.

Таким чином можна дійти висновку, що наразі до кадрового складу Держмитслужби висуваються якісно нові вимоги щодо результативного виконання ним своїх функцій, повного і глибокого усвідомлення соціальної відповідальності, розуміння, готовності та здатності адекватно прийняти комплексну перебудову роботи свого відомства. При цьому робота Держмитслужби повинна бути організована та відпрацьована таким чином, щоб громадськість та бізнес-середовище повністю задовольняв процес адміністрування та сервіс, що надаватиметься посадовими особами митниці.

#### **Список використаних джерел**

1. Штепа О. Структура та формування функції самоменеджменту. *Актуальні проблеми психології* : зб. наук. праць Інституту психології ім. Г.С. Костюка АПН України. К., 2008. Т. 15. Ч. 2. С. 430-436.

**Капітанець С. В.,**

кандидат педагогічних наук, доцент,  
завідувач відділу митної та економічної безпеки  
Науково-дослідного інституту фінансової політики  
Державного податкового університету

**Шкуренко Н. Г.,**

науковий співробітник відділу митної та економічної безпеки  
Науково-дослідного інституту фінансової політики  
Державного податкового університету

### **КАТЕГОРІАЛЬНА СПЕЦИФІКАЦІЯ ПОНЯТЬ «МИТНИЙ БОРГ» ТА «БОРГ» У КОНТЕКСТІ ПРОЦЕДУРИ СПІЛЬНОГО ТРАНЗИТУ**

Після приєднання України до країн-учасниць Конвенції про процедуру спільного транзиту важливим залишається продовження адаптації національного законодавства та підготовки необхідних змін до нормативно-правових актів, а процес апроксимації (транспозиція, імплементація та забезпечення дотримання), який проходить наша держава, забезпечує належність розвитку процедури спільного транзиту. Водночас актуалізується потреба удосконалення вітчизняної митної термінології, аби вона відповідала тій, яка використовується в асquis митного союзу. Правильність та однозначність визначення основних термінів та понять є необхідною, позаяк ця термінологія може бути використана для



перекладу наявних та новоприйнятих нормативно-правових актів, котрі застосовуються у сфері митної справи.

Одним з питань, яке наразі варто дослідити – це розмежування понять «митний борг» та «борг» у контексті процедури спільного транзиту. Аналіз низки нормативно-правових актів прямо або опосередковано пов'язаних з питанням спільного транзиту показав, що у частині з них згадуються як «митний борг» та «борг», так і «податковий борг». Проте, зупинимось на перших двох поняттях та їх тлумаченнях. Так, відповідно до п. 4 ст. 1 гл 1. розд. I «Загальні положення» Закону України від 12.09.2019 №78-IX «Про режим спільного транзиту та запровадження національної електронної транзитної системи», який втратив чинність 01.10.2022, «митний борг» визначався як обов'язок особи сплатити суму митних платежів щодо товарів, поміщених у режим спільного транзиту [1]. Майже ідентично у наказі Міністерства фінансів України від 07.10.2022 № 325 «Про затвердження Порядку реалізації положень Конвенції про процедуру спільного транзиту» визначається «борг», а саме як «зобов'язання особи сплатити суму митних платежів, що підлягають сплаті стосовно товарів, поміщених під процедуру спільного транзиту» [2]. У зв'язку з цим природно постає питання про доречність одночасно вживання терміни «митний борг» та «борг» у контексті процедури спільного транзиту. Але йдемо далі. У наказі Міністерства фінансів України від 06.04.2021 № 200 «Про деякі питання забезпечення сплати митного боргу в режимі спільного транзиту» послуговуємось словосполученням «митний борг» [3]. У Митному кодексі України (далі – МКУ) про «митний борг» згадується один раз у доповненому згідно із Законом України від 02.10.2019 № 141-IX «Про внесення змін до Митного кодексу України щодо деяких питань функціонування авторизованих економічних операторів» п. 6<sup>3</sup>розд. XXI «Прикінцеві та перехідні положення». Серед визначень основних термінів і понять у ст.4 МКУ відсутні тлумачення понять «борг» і «митний борг» [4]. У ст. 3 гл. 1 розд. I Доповнення I Закону України від 30.08.2022 № 0166-2555-IX «Про приєднання України до Конвенції про процедуру спільного транзиту» (офіційна версія перекладу Конвенції) «борг» означає зобов'язання особи сплатити суму імпорتنих або експортних платежів та інших зборів, що підлягають сплаті стосовно товарів, поміщених під процедуру спільного транзиту [5]. Звертаючись до митного законодавства ЄС знаходимо, що у Регламенті Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 952/2013 від 9 жовтня 2013 року про встановлення Митного кодексу Союзу «митний борг» трактується як зобов'язання особи сплатити суму ввізного або вивізного мита, що встановлене на визначені товари згідно з чинним митним

законодавством [6]. Проте, у цьому документі ще не йдеться про процедуру спільного транзиту. Натомість у тексті Делегованого регламенту комісії (ЄС) № 2015/2446 від 28 липня 2015 року на доповнення Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 952/2013 стосовно детальних правил щодо певних положень Митного кодексу Союзу про процедуру спільного транзиту вже згадується, але «борг» у контексті цієї процедури окремо не визначається [7].

Щодо митних платежів, у випадку несплати яких може виникнути «борг» чи «митний борг», то у п. 27 ст.4 МКУ є таке визначення «митні платежі: а) мито; б) акцизний податок із ввезених на митну територію України підакцизних товарів (продукції); в) податок на додану вартість із ввезених на митну територію України товарів (продукції)». Напрошується висновок, що згадані у МКУ митні платежі ототожнюються з, визначеними у Конвенції про процедуру спільного транзиту імпорними або експортними платежами та іншими зборами.

Таким чином, поліваріантність тлумачень одних і тих самих понять у сфері митної справи або ж навпаки – варіативність термінів з однаковим визначенням не забезпечує чіткості їх розуміння та веде до певного змістового нашарування. Також зауважимо, що неефективні норми вживання й укорінення некоректних понять мають тенденцію до переростання у категоріальні «пастки», породжуючи нові та посилюючи існуючі методологічні і семантичні суперечності.

З огляду на вищевикладене робимо висновок про необхідність якісного доопрацювання митного законодавства у частині визначення основних термінів та понять загалом і введення поняття «митного боргу» зокрема.

### **Список використаних джерел**

1. Про режим спільного транзиту та запровадження національної електронної транзитної системи: Закон України від 12.09.2019 N78-IX. URL:<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/78-IX#Text> (дата звернення: 04.05.2023).

2. Наказ Міністерства фінансів України від 07.10.2022 № 325 «Про затвердження Порядку реалізації положень Конвенції про процедуру спільного транзиту на території України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1309-22#Text> (дата звернення: 10.05.2023).

3. Про деякі питання забезпечення сплати митного боргу в режимі спільного транзиту: Наказ Міністерства фінансів України від 06.04.2021 № 200. URL:<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0648-21#Text> (дата звернення: 11.05.2023).

4. Митний кодекс України: Закон України від 13.03.2012 № 4495-VI <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17#Text> (дата звернення: 11.05.2023).

5. Про приєднання України до Конвенції про процедуру спільного транзиту: Закон України від 30.08.2022 № 0166-2555-IX [URL:https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994\\_001-87#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_001-87#Text) (дата звернення: 11.05.2023).

6. Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 952/2013 від 9 жовтня 2013 року про встановлення Митного кодексу Союзу. [URL:https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984\\_009-13#n1458](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_009-13#n1458) (дата звернення: 12.05.2023).

7. Делегований регламент комісії (ЄС) № 2015/2446 від 28 липня 2015 року на доповнення Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 952/2013 стосовно детальних правил щодо певних положень Митного кодексу Союзу [URL:https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984\\_028-15#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_028-15#Text) (дата звернення: 14.05.2023).

**Коросташова І. М.,**

кандидат юридичних наук, доцент, доцент  
кафедри правоохоронної діяльності  
ННІ та міжнародно-правових відносин  
Університету митної справи та фінансів

**Земляний В. І.,**

студент магістратури 1-го року навчання  
ННІ права та міжнародно-правових відносин  
Університету митної справи та фінансів

## **ПРОБЛЕМИ РЕАЛІЗАЦІЇ ІНСТИТУТУ АВТОРИЗОВАНОГО ЕКОНОМІЧНОГО ОПЕРАТОРА В УКРАЇНІ**

Сучасні тенденції трансформації міжнародної торгівлі, викликані глобалізацією, інформатизацією та іншими процесами, що об'єктивним чином вимагають адаптації існуючого арсеналу інструментів забезпечення митними органами безпеки ланцюга поставок товарів та сприяння прискоренню товарообігу. У цьому випадку на передній план виходить концепція «авторизованого економічного оператора» (далі – АЕО), яка є одним з основних будівельних блоків в рамках стандартів WCO SAFE Standard (SAFE), що спрямовують міжнародні митні адміністрації на гармонізований підхід, заснований на співпраці «митниці з митницями» та партнерстві «митниці з

бізнесом». Особливо означені питання актуалізуються сьогодні, в реаліях, коли більшість економічно розвинутих країн вже інтегрували інститут АЕО в національну модель зовнішньоекономічної діяльності (далі – ЗЕД) та митних формальностей, в той час як в Україні впровадження названого інституту й досі знаходиться на початковому етапі.

Теоретичні та практичні аспекти впровадження та функціонування інституту авторизованих економічних операторів в Україні досліджували А. Андрушко, І. Бережнюк, Т. Білоус-Осінь, О. Вакульчик, С. Левченко та інші науковці, у працях яких визначається необхідність подальших наукових розробок та вдосконалення інституту АЕО, а також розкриття його правового змісту [3, с.148].

Внесення змін до Митного кодексу України у 2019 році, за якими змінено редакцію глави 2 МК України щодо АЕО, виявило розбіжності у розумінні та мотивації зацікавлених сторін. З боку уряду прийняття законів про режим загального транзиту та про АЕО були у першу чергу питаннями прогресу «дорожньої карти» щодо узгодження із законодавством ЄС. У той же час парламентські дискусії щодо законопроекту про АЕО негайно перейшли до проблем можливих зловживань правом та захисту фіскальних інтересів держави. Зокрема, основними вимогами були скасування дискреційних норм, які могли б призвести до зловживання владою митними органами, та захист від можливого потоку нелегального імпорту чи експорту через АЕО.

Як наслідок, вище зазначене призвело до посилення складності процедури авторизації АЕО. Законом України «Про внесення змін до Митного кодексу України щодо деяких питань функціонування уповноважених економічних операторів» від 2 жовтня 2019 року № 141-ІХ [1] було введено трирічний перехідний період із низкою обмежень щодо надання статусу АЕО. По-перше, протягом цих трьох років лише юридичні особи, які одночасно виробляють товари, призначені для експорту, а також є експортерами або імпортерами, мають право подати заявку на отримання статусу АЕО-С, що забезпечує особливі спрощення. По-друге, Закон №141-ІХ встановлює обмеження кількості заявок, які можуть одночасно розглядатися Державною митною службою України: 10 для першого року, 20 для другого та 30 для третього. Для забезпечення дотримання цих обмежень ДМСУ зобов'язана публікувати на своєму офіційному веб-сайті актуальну знеособлену інформацію про стан процедур оцінки та кількість зареєстрованих заявок щодо надання статусу АЕО.

Крім того, сама процедура авторизації є досить довготривалою, оскільки відповідно до глави 3 МК України її мінімальна тривалість складає 150 днів, а у

разі застосування та використання «права бути почутим» (ст.19-9 МК України), може складати й 180 днів. Отже, мінімальний термін, що становить строк розгляду заявки на отримання статусу АЕО складає п'ять місяців. Крім того, після набуття чинності Закону України «Про внесення змін до Митного кодексу України щодо деяких питань функціонування уповноважених економічних операторів», Кабінетом Міністрів України протягом близько 9 місяців розробилися процедурні правила, алгоритм оцінки відповідності критеріям АЕО, а також форми відповідних документів, що були затверджені постановою КМУ від 29 липня 2020 р. № 665 «Деякі питання функціонування авторизованих економічних операторів, яка втратила чинність на підставі Постанови КМУ від 27.09.2022 № 1092 «Деякі питання реалізації положень Митного кодексу України щодо надання авторизацій», якою вище вказаний порядок знову було змінено. Таким чином, процедура була розпочата тільки наприкінці липня 2020 року і на практиці вона стала ще більш складною. Відповідно до інформації з Єдиного державного реєстру АЕО перше рішення про надання підприємству авторизації за результатами оцінки відповідності ДМСУ прийняла лише 18 березня 2021 року – ПАТ «Джей Ті Інтернешнл Україна» набуло статусу АЕО.

Другою частиною проблеми, є введення норм, що по закінченні перехідного періоду надають право на певні спрощення АЕО та позбавляють всіх інших суб'єктів ЗЕД можливості використання раніше доступних митних процедур, що сприймається суб'єктами ЗЕД, як «примушування до АЕО». Суть цієї проблеми полягає у тому, що зміни до законодавства передбачають негативні побічні ефекти для тих імпортерів та експортерів, які наразі не розглядають можливість отримання статусу АЕО. Сьогодні стаття 259 МКУ надає декларантам можливість розміщувати товари, що надходять на митну територію, під митну процедуру шляхом подання попередньої митної декларації (Тип ЕА) та без пред'явлення таких товарів на митниці. Той самий варіант оформлення експорту без пред'явлення відповідних товарів митниці передбачений пунктом 2 ст.258 МК України. Однак, через внесення вищевказаних змін до МК України (ч.2 «Перехідних та прикінцевих положень» Закону України «Про внесення змін до Митного кодексу України щодо деяких питань функціонування уповноважених економічних операторів» від 2 жовтня 2019 року № 141-ІХ) відповідні положення втраять чинність після закінчення перехідного періоду, тобто через чотири роки з початку дії вищевказаного закону. І надалі такі спрощення будуть доступні виключно для АЕО типу С.

Це створює серйозні проблеми для бізнесу: з одного боку, на перехідний період лише «виробники» можуть отримати відповідні авторизації, з іншого –

по закінченні перехідного періоду всі хто не має статусу АЕО втратять існуючі спрощення. Зазначене є демонстрацією того, що у рамках гармонізації митних процедур може існувати значний розрив між формальним впровадженням міжнародних правил та їх практичною реалізацією й адмініструванням на національному рівні. Також бачимо, що наразі статус АЕО не користується популярністю українських суб'єктів ЗЕД, що з одного боку є наслідком складної та довгої процедури авторизації й невпевненості суб'єктів ЗЕД щодо можливості відповідати вимогам національного законодавства для отримання такого статусу в умовах економічної та фінансової нестабільності (а тепер і війни), а іноді, нажаль, йдеться й про небажання працювати чесно та прозоро.

#### **Список використаних джерел**

1. Про внесення змін до Митного кодексу України щодо деяких питань функціонування авторизованих економічних операторів: Закон України від 2 жовтня 2019 р. № 141-ІХ. Відомості Верховної Ради України. 2019. № 49. Ст. 328.

2. Деякі питання функціонування авторизованих економічних операторів: Постанова Кабінету Міністрів України від 29 липня 2020 № 665. Офіційний вісник України. 2020. № 63. Ст. 2044.

3. Острікова Т.Г. Становлення інституту авторизованого економічного оператора в праві Європейського Союзу та України. Часопис *Київського університету права*. Київ. 2021. №1. С. 148–154. URL: <https://chasprava.com.ua/index.php/journal/issue/view/82/97>.

**Мельник О. В.,**  
кандидат економічних наук, доцент, доцент  
кафедри митної справи та товарознавства  
Державного податкового університету

## **ОСОБЛИВОСТІ ПРИЄДНАННЯ УКРАЇНИ ДО КОНВЕНЦІЇ ПРО ПРОЦЕДУРУ СПІЛЬНОГО ТРАНЗИТУ**

Однією з основних засад зовнішньої політики нашої держави є «забезпечення інтеграції України в європейський політичний, економічний, правовий простір з метою набуття членства в Європейському Союзі» [1]. Угодою про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (стаття 84) [2] передбачено взяття Україною «на себе зобов'язання щодо поступового наближення до митного законодавства Європейського Союзу, як це визначено Додатком XV (Наближення митного законодавства) до Угоди» [3]. 12 вересня 2019 року Верховна Рада України прийняла Закон України № 78-ІХ «Про режим спільного транзиту та запровадження національної електронної транзитної системи» (його положення втратили силу з набранням чинності для України вимог Конвенції про процедуру спільного транзиту) [4] для забезпечення реалізації заходів щодо участі України в спільній транзитній системі. В Державній митній службі України було створено Департамент запровадження міжнародної транзитної системи.

Попри повномасштабну війну рф проти України проведення митної реформи триває. Так, 30 серпня 2022 року Верховною Радою України прийнято Закон України № 2555-ІХ «Про приєднання України до Конвенції про процедуру спільного транзиту», який набрав чинності 31 серпня 2022 року [5] та Закон України № 2554-ІХ «Про приєднання України до Конвенції про спрощення формальностей у торгівлі товарами», який став чинним 31 серпня 2022 року [6]. Датою набрання чинності для України Конвенції про процедуру спільного транзиту від 20 травня 1987 року стало 1 жовтня 2022 року [7; 8], Конвенції про спрощення формальностей у торгівлі товарами від 20 травня 1987 року – 1 жовтня 2022 року [9]. Перед цим 15 серпня 2022 року Парламент ухвалив Закон України № 2510-ІХ «Про внесення змін до Митного кодексу України та інших законів України щодо деяких питань виконання глави 5 розділу IV Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони», який став чинним 1 жовтня 2022

року [10]. Для реалізації положень законів Кабінет Міністрів України 27 вересня 2022 року прийняв необхідні постанови: № 1090 «Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 р. № 450 та визнання такою, що втратила чинність, постанови Кабінету Міністрів України від 5 серпня 2020 р. № 681» [11], № 1091 «Про затвердження переліку окремих товарів, ввезення яких на митну територію України та/або переміщення територією України транзитом здійснюється без надання митним органам забезпечення сплати митних платежів» [12], № 1092 «Деякі питання реалізації положень Митного кодексу України щодо надання авторизацій» [13]; Міністерство фінансів України видало наказ від 07.10.2022 № 325 «Про затвердження Порядку реалізації положень Конвенції про процедуру спільного транзиту на території України» [14]. Крім внесення всіх необхідних змін до законодавства України, було розроблено національну транзитну підсистему NCTS.

Таким чином, Конвенція про процедуру спільного транзиту (Convention on a common transit procedure (CCTP)) стала частиною національного законодавства. Зазначене дозволило Україні приєднатися до міжнародного застосування електронної транзитної системи New Computerized Transit System (NCTS), яка є доступною тільки для країн, які ратифікували Конвенцію (на сьогодні це 36 країн, включно з Україною), та вводити в дію європейські практики здійснення митної справи. Регулювання транзиту в нашій державі та Європейському Союзі здійснюється тепер за єдиними правилами.

#### **Список використаних джерел**

1. Про засади внутрішньої і зовнішньої політики : Закон України від 1 липня 2010 р. № 2411-17. Дата оновлення від 31.03.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2411-17>(дата звернення: 20.05.2023).

2. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони: міжнародний документ від 27.06.2014. Дата оновлення від 25.10.2022. URL: [http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984\\_011#Text](http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text) (дата звернення: 20.05.2023).

3. Рішення № 1/2022 Комітету Асоціації Україна – ЄС у торговельному складі щодо оновлення Додатка XV (Наближення митного законодавства) до Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони від 25 жовтня 2022 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/845\\_001-22#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/845_001-22#Text) (дата звернення: 20.05.2023).



4. Про режим спільного транзиту та запровадження національної електронної транзитної системи : Закон України від 12.09.2019 р. Дата оновлення: 01.10.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/78-IX#Text> (дата звернення: 20.05.2023).

5. Про приєднання України до Конвенції про процедуру спільного транзиту : Закон України від 30.08.2022 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2555-20#Text> (дата звернення: 20.05.2023).

6. Про приєднання України до Конвенції про спрощення формальностей у торгівлі товарами : Закон України від 30.08.2022 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2554-20#Text> (дата звернення: 20.05.2023).

7. Конвенція про процедуру спільного транзиту від 20.05.1987. Дата оновлення від 01.10.2022. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994\\_001-87#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_001-87#Text) (дата звернення: 20.05.2023).

8. Convention on a Common Transit Procedure. 1987. European Union. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX%3A21987A0813%2801%29> (дата звернення: 20.05.2023).

9. Конвенція про спрощення формальностей у торгівлі товарами від 20.05.1987. Дата оновлення: від 01.10.2022. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/987\\_012#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/987_012#Text) (дата звернення: 20.05.2023).

10. Про внесення змін до Митного кодексу України та інших законів України щодо деяких питань виконання глави 5 розділу IV Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони : Закон України від 15.08.2022. Дата оновлення: 19.01.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2510-20#Text> (дата звернення: 20.05.2023).

11. Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 р. № 450 та визнання такою, що втратила чинність, постанови Кабінету Міністрів України від 5 серпня 2020 р. № 681 : Постанова Кабінету Міністрів України від 27.09.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1090-2022-%D0%BF#Text> (дата звернення: 20.05.2023).

12. Про затвердження переліку окремих товарів, ввезення яких на митну територію України та/або переміщення територією України транзитом здійснюється без надання митним органам забезпечення сплати митних платежів : Постанова Кабінету Міністрів України від 27.09.2022. Дата оновлення: 06.04.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1091-2022-%D0%BF#Text> (дата звернення: 20.05.2023).

13. Деякі питання реалізації положень Митного кодексу України щодо надання авторизацій : Постанова Кабінету Міністрів України від 27.09.2022 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1092-2022-%D0%BF#Text> (дата звернення: 20.05.2023).

14. Про затвердження Порядку реалізації положень Конвенції про процедуру спільного транзиту на території України : Наказ Міністерства фінансів України від 07.10.2022. Дата оновлення: 11.11.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1309-22#Text> (дата звернення: 20.05.2023).

**Микитенко Т. В.,**

кандидат економічних наук, доцент, доцент  
кафедри митної справи та товарознавства  
Державного податкового університету

**Харчук О. Г.,**

кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри менеджменту,  
публічного управління та адміністрування  
Державного Університету інфраструктури та технологій

## **ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНА ДІЯЛЬНІСТЬ УКРАЇНИ У СФЕРІ ЕЛЕКТРОЕНЕРГЕТИКИ**

Зміна політичної ситуації у світі, викликана агресивним вторгненням росії в Україну, актуалізувала роль зовнішньоекономічної діяльності в сфері електроенергетики, посилила проблеми нерационального використання енергії, її економії, невідповідності між власним забезпеченням та потребою у них.

Важливим чинником розвитку міжнародної торгівлі українською електроенергією стала синхронізація вітчизняної та європейської енергосистем шляхом долучення до ENTSO-E в березні 2022 року через прискорення процесу об'єднання, що дозволило підвищити стійкість внутрішньої енергосистеми, розширити експорт електроенергії та покращило міжнародну торгівлю електроенергією.

Відповідно до положень Митного Кодексу України, електроенергія є товаром, що пов'язано з важливістю здійснення торгівлі електричним струмом для України, існуванням спеціальної системи транспортування та обліку електричної енергії в державі. В силу особливих фізико-технічних характеристик електроенергія як особливий товар не підлягає складуванню, а отже, не може бути об'єктом тимчасового зберігання під митним контролем.

В 2022 році найбільшим постачальником електроенергії лишилась Білорусь, частка її імпорту зросла з 51,39% до 75,17% відповідно. Найбільшими споживачами електроенергії за 2022 рік залишились Польща та Румунія, однак обсяги експорту електроенергії за період в 2022 році дещо диверсифікувались, зросла частка в споживанні в Словаччині, Молдові та в інших країнах. Варто також відзначити, що за 2022 рік експорт електроенергії України, в порівнянні з 2021 роком, вже зріс більш ніж в півтора рази, що вказує на позитивні тенденції в вітчизняній торгівлі електроенергією на міжнародних ринках.

Світовими лідерами на міжнародному ринку електричної енергії серед експортерів є Німеччина, Франція, Швейцарія, які входять до п'ятірки найбільших імпортерів, та Іспанія з Бельгією, які займають більше 40% частки світового експорту [1]. Загалом розглядаючи міжнародну торгівлю електроенергією в період з 2018 по 2021 роки варто відзначити тенденції до спаду в показниках експорту та імпорту до 2020 року, що показує певні закономірності та особливості ринку. Обстріли української енергосистеми 10 жовтня 2022 року вплинули на можливість України продовжувати експорт електроенергії закордон. Призупинення пов'язане з необхідністю стабілізувати вітчизняну енергосистему. Однак припинення експорту має вплив не тільки на український ринок, але й на європейський. Проте, навіть в умовах широкомасштабної війни, енергосистема України надійно забезпечує енергетичний баланс та працює у синхронному режимі з ENTSO-E із початку російського вторгнення. З 30 березня 2022 року відновився експорт електроенергії до Польщі. Ціновий індекс базового навантаження за розрахунками Української енергетичної біржі на РДД у квітні 2022р. склав 1734 грн/МВт-год (70 євро/МВт-год), тоді як у Польщі – 130 євро/МВт-год, у Словаччині та Угорщині – 227 євро/МВт-год [2]. Така, різниця в цінах свідчить, що попри синхронізацію ОЕС України із ENTSO-E залишається невирішеною проблема ринкової відповідності. Однак, експорт електроенергії дозволяє частково компанії ДТЕК покривати збитки від кризи розрахунків на внутрішньому ринку й продовжувати свою виробничу діяльність.

Таким чином, російська агресія спричинила падіння споживання електроенергії з початку квітня 2022р. на 31 % порівняно з тим самим періодом 2021р., а рівень розрахунків не перевищує 50 %. Ці фактори створюють прогнозований щомісячний дефіцит коштів для генеруючих компаній обсягом до 10 млрд. грн., що вкрай ускладнить підготовку для опалювального сезону [2]. На жаль, за реалістичним сценарієм Україні до 2030 р. не вдасться наблизитися до оптимального діапазону цього показника. За оптимістичним

сценарієм Україна в 2028 р. може перетнути нижню межу оптимального діапазону та наздогнати Польщу. І лише за сценарієм збалансованого сталого розвитку Україна може в 2030 р. досягти сучасного рівня споживання електрики у Німеччині та Франції.

Отже, вихід України на міжнародний ринок торгівлі електроенергією, враховуючи перспективні потужності країни, дає поштовх до нових досягнень в вітчизняній торгівлі та сприяє формуванню нового ринку, адже на ньому українська електроенергія є конкурентоспроможною. Враховуючи необхідність переходу Європи на нові джерела енергоресурсів, Україна могла б зайняти важливе місце на міжнародному ринку електричної енергії.

#### **Список використаних джерел**

1. Фокіна-Мезенцева К., Фесенко В. Україна в міжнародній торгівлі електроенергією Proceedings of the 1st International Scientific and Practical Conference «Society and Science: Interconnection» (November 26-28, 2022). Porto, Portugal.

2. Омельченко В. Стан ринків електричної енергії та газу України в умовах російської агресії URL: <https://razumkov.org.ua/statti/stan-rynktiv-elektrychnoi-energii-ta-gazu-ukrainy-v-umovakh-rosiiskoi-agresii-na-14-kvitnia-2022r>. (дата звернення: 15.05.2023).

**Молдован Е. С.,**

кандидат з державного управління, провідний науковий співробітник  
відділу митної та економічної безпеки  
Науково-дослідного інституту фінансової політики  
Державного податкового університету

### **ПЕРЕДУМОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ ЗАРУБІЖНОГО ДОСВІДУ ЗДІЙСНЕННЯ ВЗАЄМНОЇ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ДОПОМОГИ В СИСТЕМІ СПІЛЬНОГО ТРАНЗИТУ (НА ПРИКЛАДІ РЕСПУБЛІКИ МАКЕДОНИЯ)**

Конвенція про процедуру спільного транзиту від 05 травня 1987 (далі – Конвенція) визначила заходи щодо транзитного перевезення товарів між Європейським економічним співтовариством (далі – ЄЕС) і країнами спільного транзиту (далі – країни ЄАВТ) (Республікою Австрія, Фінляндською Республікою, Республікою Ісландія, Королівством Норвегія, Королівством Швеція, Швейцарською Конфедерацією), в тому числі, у відповідних випадках, стосовно товарів, які перевантажують, направляють далі або складують, шляхом

запровадження процедури спільного транзиту незалежно від виду і походження товарів [1]. При цьому даний міжнародний документ встановив, що до будь-яких товарів, що не є товарами країн ЄАВТ та країн ЄАС, застосовується процедура спільного транзиту T1; у протилежному випадку застосовується процедура спільного транзиту T2 (ст. 2) [1].

Україна, приєднавшись до Конвенції, зобов'язалася виконувати усі її положення та рекомендації [2]. Однак, при практичному втіленні конвенційних норм вітчизняні митники зіткнулися із низкою дискусійних питань щодо здійснення процедури спільного транзиту. Зокрема, гостро постала проблема здійснення взаємної адміністративної допомоги в системі спільного транзиту у частині стягнень за вимогами, котрі виникли у зв'язку з операцією спільного транзиту T1.

Відповідно до Конвенції, компетентні органи відповідних країн надають один одному допомогу щодо стягнень за вимогами, якщо ці вимоги виникли у зв'язку з операцією T1 або T2 (ст. 13 (а)) [1], і така допомога полягає у визначенні органів, відповідальних за стягнення. Такі органи повинні повідомляти митницю відправлення та митницю гарантії про всі випадки, в яких виник борг за транзитними деклараціями, прийнятими митницею відправлення, та про заходи стягнення, здійснені стосовно боржника. Крім того, вони повинні повідомляти митницю відправлення про стягнення платежів та інших зборів для закриття транзитної операції такою митницею (ст.118) [3].

Наразі, у зазначеному контексті, українська митна практика потребує вирішення широкого кола питань: врегулювання на законодавчому рівні переходу від стягнення митних платежів до митного боргу, набуття Державною митною службою України статусу самостійного суб'єкта при стягненні митного боргу, без звернення до Державної податкової служби України, удосконалення алгоритму запиту української сторони за гарантіями тощо<sup>1</sup>.

Пошук шляхів розв'язання щойно зазначених проблем можна, серед іншого, здійснювати, на нашу думку, й досліджуючи зарубіжний досвід здійснення взаємної адміністративної допомоги при процедурі спільного транзиту.

Однією із країн, чий досвід варто було б вивчити, є колишня Югославська Республіка Македонія (далі – Македонія). Доцільність вибору цієї країни обґрунтовується тим, що Македонія, як і Україна, приєдналася до

---

<sup>1</sup>Перелік проблемних питань сформовано за результатами науково-методологічного семінару із Замовником НДНТР «Національний аспект взаємної адміністративної допомоги в рамках Конвенції про процедуру спільного транзиту» (Протокол №1 від 09 березня 2023 р.)

Конвенції не так давно – у травні 2015 р. [4; 5]. Однак, від моменту приєднання Македонії до Конвенції минуло уже вісім років, і за цей період національна митна система даної країни виробила певний алгоритм взаємної адміністративної допомоги при процедурі спільного транзиту. Крім того, Македонія, подібно до України, не є країною спільного транзиту, а відтак переважно застосовує транзитну процедуру Т1. Отже, із цієї точки зору, Македонія є вартим уваги предметом дослідження, оскільки її практичний досвід надання адміністративної допомоги в системі спільного транзиту може стати гарним кейсом для України.

#### **Список використаних джерел**

1. Про процедуру спільного транзиту: Конвенція від 20 травня 1987 р. / Спільний Комітет ЄЕС-ЄАВТ. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994\\_001-87#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_001-87#Text) (дата звернення: 15.05.2023).

2. Про приєднання України до Конвенції про процедуру спільного транзиту: Закон України від 30 серпня 2022 року № 2555-IX / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2555-20#Text> (дата звернення: 16.05.2023).

3. Доповнення IV до Конвенції про процедуру спільного транзиту: Конвенція від 20 травня 1987 р. / Спільний Комітет ЄЕС-ЄАВТ URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994\\_001-87#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_001-87#Text) (дата звернення: 15.05.2023).

4. On the position to be taken on behalf of the European Union in the EU-EFTA Joint Committee on common transit as regards the adoption of a Decision amending the Convention on a common transit procedure: Council Decision (EU) 2015/835 of 11 May 2015 / EU Council. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32015D0835&from=EN> (дата звернення: 17.05.2023).

5. On the position to be taken on behalf of the European Union concerning the adoption of a Decision by the EU-EFTA Joint Committee on common transit and a Decision by the EU-EFTA Joint Committee on simplification of formalities in trade in goods as regards invitations to the Former Yugoslav Republic of Macedonia to accede to the Convention on a common transit procedure and the Convention on simplification of formalities in trade in goods: Council Decision (EU) 2015/836 of 11 May 2015 / EU Council. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legalcontent/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32015D0836&from=EN> (дата звернення: 17.05.2023).

**Неліпович О. В.,**  
науковий співробітник відділу розвитку митної справи  
Науково-дослідного інституту фінансової політики  
Державного податкового університету

## **ОСНОВНІ ФУНКЦІЇ «СУХИХ ПОРТІВ»**

Широкомасштабна військова агресія росії проти України призвела до необхідності перетворення вітчизняної логістичної системи з урахуванням використання альтернативних шляхів контейнерного товарообігу в міжнародній торгівлі. В Україні нагальним питанням виступає не тільки збільшення пропускної та переробної спроможності морських портів, але і створення інфраструктурних можливостей для експорту в умовах блокади морських портів, що частково б усунуло умови для поглиблення економічної та продовольчої криз, спровокованих війною. Сприяти розв'язанню зазначених проблем могло б створення та ефективне функціонування «сухих портів».

Ідея «сухих портів» запропонована закордонними фахівцями [1; 2; 3; 4], її сенс полягає в тому, щоб розвантажити припортові території від великого скупчення вантажів. Контейнери залізницею відправляються вглиб країни, де проходять подальшу відповідну обробку, митне очищення і доставляються до місць призначення різними видами транспортних засобів.

Що стосується функцій, які виконують «сухі порти», слід враховувати розташування цих об'єктів з огляду на найважливіші економіко-фінансові зони обслуговування, структуру акціонерного капіталу і навіть технічні характеристики терміналу.

Функції «сухого порту» зазвичай включають розподіл, консолідацію, зберігання, митні послуги та обслуговування обладнання [5]. Відповідно до функціонального підходу внутрішні порти можна розділити на супутникові термінали, трансмодальні центри та центри перевантаження. Родріг Ж-П. та ін. [6] визначають три різні функції «сухих портів»:

- супутниковий термінал (обслуговує портовий термінал шляхом розміщення додаткового трафіку та додаткових функцій);
- вантажний центр (обслуговує регіони з великими обсягами контейнерних вантажів);
- трансмодальний центр (вантажний потік з одного порту може бути об'єднаний з іншими залізничними або баржовими потоками).

Загалом, функції «сухого порту» подібні до функцій морського порту, крім тих, які пов'язані безпосередньо із навантаженням/розвантаженням на/із судна. Їх замінюють функції, пов'язані з іншими транспортними шляхами сполучення – залізницею, водними або автомобільними шляхами.

Вважаємо за доцільне виділити логістичні, дистрибуційні, інтермодальні функції (перевантаження, складування, обробка вантажів, відвантаження) та інші функції, орієнтовані на клієнта, включаючи консолідацію та деконсолідацію вантажів, технічне обслуговування та ремонт, відстеження, митне очищення, обробку та пересилання інформації.

У «сухому порту» вантажовласник може отримати повний комплекс послуг з обробки вантажу, крім навантаження/вивантаження на/із судна. Транспортно-логістичний термінал передбачає наявність складів тимчасового зберігання, допоміжних будівель, споруд, автомобільних і залізничних шляхів, майданчиків, розташованих за межами території морського порту, пов'язаних між собою і з портом єдиним технологічним процесом і інформаційною системою для здійснення вантажних операцій з товарами і їх тимчасовим зберіганням під митним контролем. Це такі послуги, як: обробка та зберігання контейнерів; упаковка та розпакування контейнерів; обробка та зберігання навалочних вантажів; митний та інший прикордонний контроль, огляд та оформлення; дрібний ремонт контейнерів; транспортно-експедиційні послуги та консолідація вантажів; банківські/страхові/фінансові послуги; бронювання транспорту/брокерські послуги; перевантаження вантажу інші види транспорту; додаткові послуги (наприклад, пакування, маркування, довгострокове складування).

Функції «сухого порту» багато в чому залежать від залучених зацікавлених сторін, нормативних актів і відносин з морськими портами та внутрішніми районами.

Крім того, варто відзначити узагальнені функції «сухих портів» загальнодержавного значення: політична функція, торгівельно-логістична функція, соціально-економічна функція, функція стимулювання підприємницької діяльності, функція стимулювання розвитку промисловості, надання послуг.

Створення тилового вантажного терміналу – «сухого порту» є сучасним способом збільшення пропускної та переробної спроможності морських портів, створення інфраструктурних можливостей для експорту в умовах блокади українських морських портів, а також ефективним інструментом зниження нерівномірності внутрішніх вантажопотоків порту.



### Список використаних джерел

1. Munford, C. Buenos Aires–Congestion and the dry port solution, Cargo Systems International, The Journal of ICHCA, vol. 7, №10, p. 26-27.
2. Slack, B. Satellite terminals: A local solution to hub congestion? J. Transp. Geogr. 1999, 7, 241-246.
3. Harrison, R.; Cray, J.P.M.; Henk, R.; Prozzi, J. Inland Port Transportation Evaluation Guide; Center for Transportation Research, The University of Texas at Austin: Austin, TX, USA, 2002. URL: [https://ctr.utexas.edu/wp-content/uploads/pubs/4083\\_P4.pdf](https://ctr.utexas.edu/wp-content/uploads/pubs/4083_P4.pdf) (дата звернення: 20.05.2023).
4. Roso, V., 2010. A review of dry ports. Maritime Economics & Logistics 12 (2), 196-213.
5. Zeng, Q.; Maloni, M.J.; Paul, J.A.; Yang, Z. Dry port development in China: Motivations, challenges, and opportunities. Transp. J. 2013, 52, 234-263.
6. Rodrigue, J.-P.; Debie, J.; Fremont, A.; Gouvernal, E. Functions and actors of inland ports: European and North American dynamics. J. Transp. Geogr. 2010, 18, 519-529.
7. Сухий порт. URL: <https://uk.economy-pedia.com/11033395-dry-port> (дата звернення: 21.05.2023).

**Перепелиця В. В.,**

начальник відділу вдосконалення системи  
управління ризиками Департаменту профілювання митних ризиків  
Державної митної служби України

### **ІНСТИТУЦІЙНИЙ РОЗВИТОК СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ В СФЕРІ МИТНОГО КОНТРОЛЮ**

Система управління ризиками, яка використовується під час митного контролю в Україні, впроваджена в діяльність митних органів з 2005 року. Так, протягом 2005-2012 років відбувались основоположні процеси, що заклали підґрунтя сучасної системи управління ризиками. Окрім законодавчих процесів, які регламентували діяльність митних органів в сфері визначення форм та обсягів митного контролю із застосуванням системи управління ризиками (СУР), зокрема, приєднання України до Міжнародної конвенції про спрощення і гармонізацію митних процедур у 2006 році, прийняття нової редакції Митного кодексу України у 2012 році, важливим аспектом розвитку застосування СУР став значний прогрес в застосуванні Держмитслужбою

світових тенденцій в ІТ-сфері. Окрім цього, протягом 2006-2023 років запроваджено 6 модулів автоматизованої системи митного оформлення, які забезпечують автоматизований аналіз та оцінку ризиків за митними деклараціями, при переміщенні товарів і транспортних засобів у пунктах пропуску для автомобільного та залізничного сполучення, за загальними деклараціями прибуття, при оформленні митних декларацій, що подаються відповідно до положень Конвенції про процедуру спільного транзиту (NCTS), а також при переміщенні міжнародних поштових та експрес-відправлень (МПВ та МЕВ).

Діюча автоматизована система управління ризиками (АСУР):

- забезпечує щоденну автоматизовану обробку інформації для оцінки, аналізу та управління ризиками до 10 тисяч митних декларацій та до 11 тисяч переміщень комерційних транспортних засобів;

- містить понад 100 електронних профілів ризику, алгоритми яких передбачають автоматизовані перевірки із застосуванням більш ніж 100 тисяч комбінацій індикаторів ризику. Профілі ризику наповнюються значеннями індикаторів ризику, які можуть враховувати регіональні та місцеві особливості;

- використовує дані, які отримуються, у тому числі, від Державної податкової служби України, Державної прикордонної служби України, а також дані від митних адміністрацій зарубіжних країн;

- забезпечує можливість здійснення оперативного реагування Держмитслужбою на постійно виникаючі ризики порушень митного законодавства, шляхом використання супутніх інформаційних модулів.

У 2023 році Держмитслужбою запроваджений новий функціональний модуль автоматизованої системи митного оформлення, що застосовується, зокрема для обробки попередньої інформації про МПВ та МЕВ, а також для безпосереднього декларування таких відправлень. Модуль передбачає можливість здійснення автоматизованого аналізу та оцінки ризиків, а також застосування автоматизованих інструментів з управління ризиками.

На даний час вже застосовуються автоматизовані перевірки інформації про МПВ та МЕВ, направлені на контроль:

- наявності санкційних обмежень;
- достовірності декларування товарів вартістю менше 150 євро;
- вагових характеристик при переміщенні харчових продуктів;
- загальних описів товарів (gifts, presents etc);

– достовірності наданої інформації про відправника товарів, а також наявності зафіксованих невідповідностей / порушень щодо відправників / одержувачів.

З огляду на новизну вказаного напрямку контролю, алгоритми перевірки інформації про МПВ та МЕВ постійно переглядаються та удосконалюються. До того ж, активна робота ведеться щодо забезпечення надання операторами поштового зв'язку та експрес-перевізниками повної, якісної та достовірної інформації.

У контексті вищевикладеного варто зауважити, що подальший розвиток СУР у сфері митного контролю першочергово слід спрямовувати на:

1. *Підвищення якості даних, необхідних для проведення автоматизованого аналізу та управління ризиками.* Це передбачає вдосконалення нормативно-правових, процедурних та системних аспектів для формування сприятливих умов надання учасниками зовнішньоекономічних операцій необхідної інформації з метою проведення якісного та ефективного аналізу та управління ризиками, включаючи надання попередньої інформації про переміщення вантажу узгодженим способом та з огляду на встановлені міжнародні стандарти.

2. *Підвищення ефективності митного контролю та зниження рівня ризиковості операції.* Інструменти управління ризиками, що використовуються під час митного контролю мають постійно переглядатись і вдосконалюватись з урахуванням тенденцій та інтенсивності транскордонних операцій.

З метою реалізації повноважень митних органів щодо здійснення митного контролю в повному обсязі важливим є розвиток та удосконалення процедур митного контролю, що можуть виконуватись після випуску товарів і транспортних засобів відповідно до заявленого режиму, зокрема шляхом проведення пост-митного контролю та документальних перевірок дотримання вимог законодавства України з питань митної справи, у тому числі своєчасності, достовірності, повноти нарахування та сплати митних платежів. Прийняття митними органами рішень щодо проведення митного контролю після митного оформлення має здійснюватися за результатами застосування системи управління ризиками.

3. *Інституційний розвиток та нарощування потенціалу.* Національне та міжнародне законодавство з питань митної справи регламентує, що будь-які рішення, які приймаються митними органами в сфері митного контролю, мають ґрунтуватись на результатах застосування системи управління ризиками. Держмитслужба має здійснювати координацію діяльності своїх

територіальних підрозділів задля досягнення єдиних стандартів застосування системи управління ризиками під час митного контролю, що відповідають як світовій загалом, так і європейській практиці реалізації заходів з управління ризиками.

Відповідно до Митних прототипів Європейського Союзу (EU «Customs blueprints») ефективність управління ризиками невід’ємно пов’язана із запровадженням відповідної організаційної структури, здатної забезпечувати адміністрування та виконання управління ризиками.

Організаційна складова системи управління ризиками має забезпечувати збір інформації, проведення аналізу, розробку та оновлення профілів ризику, визначення ефективності заходів з управління ризиками і внесення змін безпосередньо в систему управління ризиками. Тому важливим є делегування частини повноважень центрального підрозділу з питань координації застосування СУР своїм регіональним підрозділам.

*4. Забезпечення розвитку системи обміну інформацією про встановлені ризикові області транскордонних операцій.* Співпраця вітчизняної митниці з іншими національними відомствами та організаціями за напрямом управління ризиками є важливим елементом, що сприяє розширенню джерел інформації. Спільні критерії ризику та налагоджений обмін інформацією дасть змогу побудувати дієвий механізм зменшення ризиків «ланцюга постачання», а також стане додатковим інструментом для виконання завдань учасників інформаційної співпраці.

*5. Співробітництво з міжнародними митними адміністраціями.* Україна має залишатися активним учасником впровадження передових стандартів та принципів застосування системи управління ризиками, а також при нагоді брати участь у розробці таких стандартів з метою поширення корисних напрацювань у цій сфері.

**Попель С. А.,**  
кандидат економічних наук, старший науковий співробітник  
Науково-дослідного інституту фінансової політики  
Державного податкового університету

## **ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В ЄВРОПІ**

В останнє десятиліття у міжнародній логістиці спостерігається тенденція до зростання кількості «сухих портів» по всьому світу. Така ситуація зумовлена тим, що вони є важливими транспортними вузлами, як для прибережних країн, так і для країн, що не мають виходу до моря, які забезпечують безперебійний процес поставок на протязі усього ланцюга постачання, зберігаючи при цьому цілісність товарного потоку. У країнах, які мають вихід до моря основна функція «сухого порту» полягає у наданні допомоги морським портам шляхом збільшення їх пропускної здатності, створення буферної зони для зменшення його завантаженості, зменшення тривалості обробки вантажів і тим самим збільшення продуктивності морського порту, що призводить до зростання його конкурентних переваг. У той же час для країн без виходу до моря «сухі порти» допомагають покращувати транзитне сполучення та оптимізувати витрати на логістичні послуги.

Слід зазначити, що в різних країнах, використовуються різні назви таких об'єктів логістичної інфраструктури, як «сухий порт», а саме: в Німеччині – центри вантажного транспорту (Gueterverkehrscentren), у Франції – логістичні мультимодальні платформи (Plateformes Multimodales Logistiques), у Великій Британії – вантажні селища (Freight Villages), у Італії – інтерпорти (Interporti), у країнах південної Америки – внутрішні митні пости (Estacao Aduaneirado Interior), у північній Америці – внутрішні порти (Inland port). Крім того, в сучасній науковій літературі зустрічаються такі варіації цього поняття як «inland clearance depot», «inland container terminal», «dry port», «freight logistic hub» тощо.

Особливо активним спостерігається розвиток таких об'єктів логістичної інфраструктури в країнах Європи, що зумовлено високим рівнем розвитку залізничного, автомобільного та внутрішнього водного видів транспорту. Так, сьогодні в Європі налічується більше 250 «сухих портів», які є не тільки віддаленими терміналами морських портів, але й логістичними об'єктами, які обслуговують внутрішні райони країн, що знаходяться на значній відстані від берегової лінії [1].

Серед країн Європи, які володіють найбільш розвиненими мережами «сухих портів» є такі, як: Великобританія, Німеччина, Нідерланди, Швеція, Італія, Франція.

Одна із найрозвинутіших мереж логістичної інфраструктури знаходиться в Німеччині, що пов'язано із проходженням через країну значної кількості міжнародних торговельних маршрутів та високорозвиненим залізничним, морським і річковим транспортом. Крім того, ця країна є одним із найпривабливіших логістичних ринків у світі, що в першу чергу пов'язано із високорозвиненою інфраструктурою, інноваційними технологіями та складами, які за розміром і якістю випереджають більшість європейських країн. Тому логістика є дуже важливим сектором німецької економіки.

Аналогом «сухих портів» в Німеччині є центри вантажних перевезень (Güterverkehrszentrum – далі GVZ). Перший з таких логістичних об'єктів з'явився в країні у 1985 році, сьогодні ж мережа нараховує 35 GVZ. Загалом у центрах вантажних перевезень здійснюють свою діяльність близько 1400 компаній в яких працює 60 000 співробітників. Важливим фактором їх успіху є створення загальнонаціональних терміналів комбінованих перевезень, що передбачає зміщення руху з автомобільного на залізничний та водний транспорт [2].

Ще однією європейською країною, яка володіє високорозвинутою мережею «сухих портів» є Італія. «Сухі порти» сьогодні є однією із найважливіших складових логістичної промисловості Італії, а тому з метою консолідації та розвитку інтермодального транспорту та логістики в країні було створено Об'єднання Інтерпортів Італії (Unione Interporti Riuniti – далі UIR). На сьогоднішній день (станом на квітень 2023 року) членами асоціації є 24 інтермодальних об'єкти [3].

За офіційними даними UIR [4] загальна площа складських приміщень всіх «сухих портів» становить понад 32 млн. м<sup>2</sup>, кожного року здійснюється розвантаження/завантаження 50 000 потягів, якими транспортується понад 65 млн. т. вантажів, що еквівалентно 2 млн. TEU. Таким чином, «сухі порти» Італії є найважливішими інфраструктурними об'єктами наземного транспорту та невід'ємною частиною національної інтегрованої транспортної системи (SNIT – Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti).

Крім того, внутрішні порти Італії є важливим логістичними центрами Європи, оскільки пришвидшують товарообіг між країнами Африки, Близького Сходу та Європи. Також, варто зазначити, що в країні наявний значний досвід розвитку «сухих портів», оскільки перші такі логістичні об'єкти почали з'являтися тут ще у 1960-х роках. Сьогодні це сучасні інтермодальні

логістичні хаби, які надають широкий спектр послуг в тому числі, що стосується митного контролю та оформлення.

Таким чином, дослідження європейського досвіду щодо створення та функціонування «сухих портів» показує, що сьогодні в країнах Європи функціонує високорозвинена мережа «сухих портів», які надають їм низку економічних (оптимізація контейнерних перевезень; зниження логістичних витрат; створення сучасних бізнес-моделей; підвищення задоволеності клієнтів; скорочення часу обробки контейнерів у транспортній системі; підвищення якості транспортних послуг і, як наслідок, оптимізація всього логістичного ланцюжка; збільшення пропускну здатності морських портів без фінансових вкладень та додаткових площ; зменшення завантаженості морських портів.), соціальних (зниження аварійності на дорогах; підвищення рівня безпеки переміщення контейнерів; покращення контролю за тарою з боку органів влади; покращення контролю за переміщенням пустих контейнерів з боку бенефіціарів шляхом відстеження) та природоохоронних переваг (зменшення викидів CO<sub>2</sub>; зниження дорожнього шуму; уникнення заторів на автомагістралях в районі діяльності морських портів; зелені коридори для товарів; зниження витрат палива; підвищення безпеки під час перевезення небезпечних вантажів, зниження ризиків аварій, пошкоджень та крадіжок).

### **Список використаних джерел**

1. Зростання контейнеропотоку призведе до появи проєктів «сухих портів». Асоціація міжнародних експедиторів України. 2020. URL: <https://ameu.org.ua/news/4818-zrostannya-kontejneropotoka-prizvede-dopoyavi-proektiv-sukhikh-portiv> (дата звернення: 16.05.2023).

2. EUROPLATFORM, European Association of Transport & Logistics Centres, Corporate Presentation, October 2015. URL: [http://www.europlatforms.eu/wp-content/uploads/2016/01/Corporate-Presentation-2015-EuroplatformsFinal\\_20151229.pdf](http://www.europlatforms.eu/wp-content/uploads/2016/01/Corporate-Presentation-2015-EuroplatformsFinal_20151229.pdf) (дата звернення: 21.05.2023).

3. Network-associativo. URL: <https://www.unioneinterportiriuniti.org/network-associativo/> (дата звернення: 18.05.2023).

4. Interporti, unariformatrainata dal Pnrr. URL: <https://www.logisticaneews.it/interporti-una-riforma-trainata-dal-pnrr/> (дата звернення: 22.05.2023).

**Руда Т. В.,**  
кандидат економічних наук., старший  
науковий співробітник, доцент кафедри економічної теорії,  
підприємництва та торгівлі Хмельницького національного університету,  
провідний науковий співробітник відділу розвитку  
митної справи Науково-дослідного інституту  
фінансової політики Державного податкового університету

## **НОРМАТИВНО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ СТВОРЕННЯ ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ «СУХИХ ПОРТІВ» В УКРАЇНІ**

Широкомасштабна війна, розпочата росією проти України обумовила необхідність трансформації усіх економічних сфер розвитку нашої держави, в тому числі й логістичної системи. Більш ніж рік активних бойових дій, суттєві руйнування, а подекуди й знищення цілих матеріально-технічних комплексів, тимчасова окупація значної частини території країни і, як наслідок, обмеження доступу до морських портів актуалізують, як ніколи, питання створення та розвитку «сухих портів» в Україні, як альтернативи для здійснення контейнерних перевезень.

Аналізуючи нормативно-правове забезпечення досліджуваної теми, варто зазначити, що правовий статус та діяльність «сухих портів» в нашій країні окремо не врегульовується. На сьогодні у законодавстві не визначено сутності, функціонального навантаження, особливостей створення та функціонування таких логістичних хабів, що призводить до значних правових колізій та виникнення складнощів при їх ідентифікації та унормуванні їх діяльності.

За експертними оцінками в Україні функціонує приблизно 150-200 об'єктів, які за формальними ознаками можуть бути віднесені до «сухих портів». Ситуація ускладнюється тим, що такі ідентифікаційні ознаки не визначені законодавчо. Так, у вітчизняному науковому колі використовується досить широка палітра понять, пов'язаних із «сухими портами», зокрема: відокремлений морський термінал, мультимодальний термінал, припортовий термінал, внутрішній річковий термінал та ін., які вважають синонімічними.

Попри це, законодавчі напрацювання у цьому напрямі все ж є, зокрема, Закон України «Про мультимодальні перевезення» від 17.11.2021 №1887-ІХ, в якому мультимодальний термінал трактується як виробничо-перевантажувальний комплекс будь-якої форми власності, який використовується під час мультимодального перевезення для зміни видів транспорту, виконання операцій навантаження, розвантаження, зберігання



вантажів тощо, а під час міжнародного перевезення також може бути пунктом пропуску (контролю) через державний кордон України. При цьому, мультимодальне перевезення – перевезення вантажів двома або більше видами транспорту на підставі договору мультимодального перевезення, що здійснюється за документом мультимодального перевезення [1].

Як уже зазначалось, у вітчизняній практиці мультимодальні термінали вважають прототипом «сухих портів», проте, як показує аналіз міжнародного досвіду між цими двома поняттями таки існує істотна відмінність – «сухі порти» мають мати спільну територію з морським портом і один пункт пропуску з основним портом, що дозволяє задіяти різні види транспорту та різні митні режими при переміщенні вантажів. При цьому, мультимодальні термінали можуть не мати прямої прив'язки до морського порту.

Окремі питання функціонування логістичних хабів регламентуються Цивільним кодексом України, Господарським кодексом України, Кодексом торговельного мореплавства України, Митним кодексом України, Законом України «Про морські порти України», Законом України «Про транспортно-експедиторську діяльність», Законом України «Про транспорт», Законом України «Про зовнішньоекономічну діяльність» та ін.

Таким чином, варто зазначити, що вітчизняне законодавче врегулювання питань створення та функціонування «сухих портів» потребує додаткового дослідження та доопрацювання в контексті євроінтеграційних перетворень та пошуку альтернатив для здійснення контейнерних перевезень в умовах обмеженості доступу до морських шляхів.

#### **Список використаних джерел**

1. Про мультимодальні перевезення : Закон України від 17.11.2021 р. № 1887-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1887-20> (дата звернення 25.05.2023)

**Пунда О. О.,**  
доктор юридичних наук, доцент, доцент кафедри права  
Хмельницького національного університету

## **ПРАВООХОРОННА СКЛАДОВА ДІЯЛЬНОСТІ МИТНИХ ОРГАНІВ ЯК ЗАСІБ ПІДВИЩЕННЯ ЇХ ІНСТИТУЦІЙНОЇ СПРОМОЖНОСТІ**

Положення про Державну митну службу затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 6 березня 2019 р. № 227 передбачає, що одним із основних завдань Держмитслужби є забезпечення реалізації державної політики у сфері боротьби з правопорушеннями під час застосування законодавства з питань державної митної справи, запобігання та протидії контрабанді, боротьби з порушеннями митних правил [1]. Також, Держмитслужба відповідно до покладених на неї завдань: запобігає та протидіє контрабанді, здійснює боротьбу з порушеннями митних правил на митній території України та бере участь у міжнародному співробітництві з питань протидії контрабанді та порушенням митних правил, у тому числі шляхом: обміну інформацією з митними, правоохоронними органами та іншими органами іноземних держав з питань протидії незаконному переміщенню наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів та прекурсорів; надання взаємної адміністративної допомоги у запобіганні, виявленні та розслідуванні порушень вимог законодавства з питань державної митної справи на підставі міжнародних угод та обміну інформацією з митними, правоохоронними органами та іншими органами іноземних держав і міжнародних організацій тощо; надіслання запитів до уповноважених органів іноземних держав для встановлення автентичності документів, поданих митницями Держмитслужби під час переміщення товарів, транспортних засобів через митний кордон України [1].

Важливим аспектом при цьому є те, що Держмитслужба не має статусу правоохоронного органу, не відноситься до органів кримінальної юстиції та не приймає участі у здійсненні кримінальних проваджень за фактом вчинення кримінальних правопорушень пов'язаних з контрабандою. Така ситуація виглядає не виправданою з позицій як організації здійснення розслідування відповідних проваджень так і налагодження взаємодії з правоохоронними державними інституціями України та інших держав.

20 листопада 2012 року вступив в силу Кримінальний процесуальний кодекс України (надалі – КПК України). КПК України суттєво змінив процедуру провадження в кримінальних справах. Кардинально змінено

порядок проведення досудового розслідування у частині системи процесуальних відносин – дізнання-досудове слідство. Зазначені зміни вплинули на організацію діяльності структурних підрозділів митних органів, на які покладено обов'язок захисту митної безпеки та інтересів України від проявів контрабанди та інших порушень митних правил. Контрабанда є одним із найнебезпечніших злочинів у сферах господарської діяльності та суспільного життя. Сучасна контрабанда характеризується збільшенням масштабів і стрімким зростанням обсягів, високим ступенем організованості, технічного забезпечення, регіональними й міжнародними зв'язками. Питання забезпечення митної безпеки України, боротьби з контрабандою наркотиків, зброї та вибухових речовин, радіоактивних матеріалів, культурних цінностей є пріоритетними в діяльності Державної митної служби України. Особливу увагу привертають питання, що торкаються початкового етапу досудового розслідування та результатів організації процесуальної взаємодії спеціальних підрозділів територіальних органів Міндоходів України з органами Служби безпеки та прокуратури України.

Відповідно до правил про підслідність, визначених ч. 2 ст. 216 КПК України, справи про контрабанду (ст. 201 КК України) та про контрабанду наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів чи прекурсорів або фальсифікованих лікарських засобів (ст. 305 КК України), підслідні слідчим органів безпеки. Проводити негласні слідчі (розшукові) дії має право слідчий, який здійснює досудове розслідування злочину, або за його дорученням – уповноважені оперативні підрозділи. Новий КПК України встановлює імператив за яким співробітники оперативних підрозділів не мають права здійснювати процесуальні дії у кримінальному провадженні за власною ініціативою або звертатися з клопотаннями до слідчого судді чи прокурора. Доручення слідчого, прокурора щодо проведення слідчих (розшукових) дій та негласних слідчих (розшукових) дій є обов'язковими для виконання оперативним підрозділом [2].

Ситуація ускладнюється також і тим, що провести таку важливу слідчу дію як огляд місця події можливо (у невідкладних випадках може бути проведений до внесення відомостей до Єдиного реєстру досудових розслідувань, що здійснюється негайно після завершення огляду), але, відповідно до ст. 237 КПК України з метою виявлення та фіксації відомостей щодо обставин вчинення кримінального правопорушення лише слідчий або прокурор проводять огляд місцевості, приміщення, речей та документів [2].

За таких умов неможливо уявити яким чином, до прибуття слідчого, можна закріпити виявлені фактичні дані, що стосуються події кримінального

правопорушення. Навіть здійснення відеозапису місця події, у разі виникнення загрози втрати слідів вчиненого правопорушення до прибуття слідчого на місце події, є формально процесуально недопустимим через те, що ч. 7 ст 237 КПК України чітко встановлює, що при огляді лише слідчий, прокурор або, за їх дорученням залучений спеціаліст має право проводити вимірювання, фотографування, звуко- чи відеозапис, складати плани і схеми, виготовляти графічні зображення оглянутого місця чи окремих речей, виготовляти відбитки та зліпки, оглядати і вилучати речі і документи, які мають значення для кримінального провадження [2].

Таким чином, абсолютно нівелюється «багатий» арсенал процесуальних можливостей митних органів при провадженні ними заходів у справах про порушення митних правил, серед яких є право на: митне обстеження територій, приміщень, складів і сховищ підприємств, організацій і установ (крім іноземних дипломатичних представництв і прирівняних до них за статусом) незалежно від їх відомчого підпорядкування й форм власності; огляд територій та приміщень складів тимчасового зберігання, митних складів, магазинів безмитної торгівлі, територій вільних митних зон комерційного або сервісного типу та інших місць, де знаходяться товари, транспортні засоби комерційного призначення, що підлягають митному контролю, чи провадиться діяльність, контроль за якою покладено на митні органи; адміністративне затримання, особистий огляд громадян, огляд і переогляд їх ручної поклажі й багажу, огляд товарів і транспортних засобів, які перебувають під митним контролем, а також переогляд товарів і транспортних засобів, що переміщуються через митну територію України, у тому числі в режимі транзиту та інші заходи відповідно до положень Митного кодексу України [3].

Проблема полягає у тому, яким чином правильно «легалізувати» у кримінальному судочинстві результати провадження адміністративно-правової діяльності. Нажаль діюче кримінально-процесуальне законодавство залишає це питання відкритим. Проте, саме завдяки таким адміністративно-процесуальним заходам на початковому етапі розслідування, можна ефективно, ще до прибуття слідчого забезпечити охорону місця події; забезпечити збереженість можливих слідів злочину та предметів правопорушення; затримати правопорушника та отримати належні і допустимі джерела доказів кримінального провадження.

Підсумовуючи, наголосимо на таких принципових положеннях щодо питань початкового етапу досудового розслідування та результатів організації процесуальної взаємодії митних органів та органів Служби безпеки та

прокуратури України. По-перше, новітнє процесуальне законодавство, частково вирішивши питання використання у кримінальному провадженні матеріалів, здобутих оперативно-розшуковим шляхом (через запровадження інституту негласних слідчих (розшукових) дій) залишило невирішеним, та ускладнило використання інформації здобутої в результаті адміністративно-процесуальної діяльності. Зазначене яскраво демонструє проблему використання матеріалів провадження щодо порушення митних правил при розслідуванні кримінальних проваджень. По-друге, відмова від надання іншим правоохоронним органам, за винятком органів слідства та прокуратури, права провадити за власною ініціативою (хоча б на початковому етапі розслідування) окремих слідчих дій (таких як огляд місця події), суттєво звужує можливості ефективного розслідування. Розв'язання зазначених питань на пряму обумовлює виконання завдань кримінального провадження.

#### **Список використаних джерел**

1. Положення про Державну митну службу : Постанова Кабінету Міністрів України від 6 березня 2019 р. № 227. URL.: <https://customs.gov.ua/polozhennia> (дата звернення: 21.05.2023).

2. Кримінальний процесуальний кодекс України від 13.04.2012 N 4651-VI URL.: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4651-17> (дата звернення: 21.05.2023).

3. Митний кодекс України від 13.03.2012 № 4495-VI URL.: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4495-17> (дата звернення: 21.05.2023).

**Сагайдак І. С.,**

кандидат технічних наук, доцент, доцент кафедри митної справи та товарознавства Державного податкового університету

**Чорна Т. М.,**

кандидат технічних наук, доцент, доцент кафедри митної справи та товарознавства Державного податкового університету

### **ВВЕЗЕННЯ ГУМАНІТАРНОЇ ДОПОМОГИ НА МИТНУ ТЕРИТОРІЮ УКРАЇНИ ПІД ЧАС ВІЙНИ**

Згідно Закону України від 22 жовтня 1999 р. «Про гуманітарну допомогу» гуманітарна допомога визначається як цільова адресна безоплатна допомога в грошовій або натуральній формі, у вигляді безповоротної фінансової допомоги або добровільних пожертвувань, або допомога у вигляді

виконання робіт, надання послуг, що надається іноземними та вітчизняними донорами із гуманних мотивів отримувачам гуманітарної допомоги [1].

У мирний час донори зобов'язані були звертатися до спеціально уповноважених державних органів з питань гуманітарної допомоги та проходити процедуру визнання допомоги гуманітарною. На період дії воєнного стану Уряд спростив процедуру ввезення гуманітарної допомоги з-за кордону, відповідно до якої товари визнаються гуманітарною допомогою за декларативним принципом і не потребують прийняття відповідного рішення спеціально уповноважених державних органів, прийнявши Постанову «Про затвердження переліку категорій товарів, що визнаються гуманітарною допомогою без здійснення процедури визнання таких товарів гуманітарною допомогою у кожному конкретному випадку, на період воєнного стану та внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України з питань гуманітарної допомоги» [2-3].

Враховуючи гуманітарні потреби України на період дії воєнного стану, відповідно п. 1 Постанови КМУ «Деякі питання пропуску гуманітарної допомоги через митний кордон України в умовах воєнного стану» [4] передбачається, що на період дії воєнного стану пропуск через митний кордон України гуманітарної допомоги (у тому числі таких товарів, як спеціальні засоби індивідуального захисту (каска, виготовлені відповідно до військових стандартів або технічних умов, чи їх еквіваленти та спеціально призначені для них компоненти (тобто підшоломи, амортизатори); бронежилети, що класифікуються у товарній підкатегорії згідно з УКТЗЕД 6211 43 90 00; нитки для виготовлення бронежилетів, що класифікуються у товарних підкатегоріях згідно з УКТЗЕД 5402 11 00 00 та 5407 10 00 00; тканини (матеріали) для виготовлення бронежилетів, що класифікуються у товарних підкатегоріях згідно з УКТЗЕД 3920 10 89 90, 3921 90 60 00, 5603 14 10 00, 6914 90 00 00; безпілотні літальні апарати та їх частини цивільного призначення та подвійного використання)) від донорів здійснюється за місцем перетину митного кордону України шляхом подання декларації на відповідний товар за формою, затвердженою цією Постановою; без застосування заходів нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності, тобто без відповідного дозволу Державної служби експортного контролю України (Держекспортконтроль).

Незважаючи на суттєве спрощення процедури визнання допомоги гуманітарною, законодавство передбачає певні обмеження щодо ввезення на територію України окремих категорій товарів. Зокрема, заборонено ввезення на митну територію України: в митному режимі імпорту товарів з російської

федерації; товарів, переміщення яких заборонено законом або міжнародними договорами України (зброя військових зразків всякого роду та боєприпаси до неї; наркотичні та психотропні речовини; сильнодіючі отруйні, радіоактивні, вибухові речовини; друковані матеріали, кліше, негативи, відзняті плівки, фотографічні знімки, кінострічки, відеозаписи, копії магнітної інформації для ЕОМ, рукописи, платівки та інші звукозаписи, малюнки та інші друковані образотворчі матеріали, що містять пропаганду ідей війни, расизму, расової дискримінації та геноциду, а також спрямовані на підриг територіальної цілісності України, її політичної незалежності, державного суверенітету; продукція порнографічного характеру; товари, імпорт яких здійснюється з порушенням прав інтелектуальної власності).

Ввезення в Україну товарів військового призначення як гуманітарної допомоги здійснюється відповідно до Постанови КМУ «Про затвердження порядку здійснення державного контролю за міжнародними передачами товарів військового призначення» [5], яка передбачає необхідність отримання дозволу Держекспортконтролю на право імпорту товарів, перелік яких зазначений у додатку даної постанови.

Можна впевнено стверджувати, що активна комунікація між державними органами та волонтерськими організаціями та, як наслідок, запровадження чисельних змін у законодавстві, суттєво спростили процедуру ввезення гуманітарної допомоги на територію України. Водночас особи, які мають намір в подальшому імпортувати товари гуманітарної допомоги в державу, мають бути обачними з огляду на постійне удосконалення законодавчого регулювання даного питання та встановлені особливості, обмеження та/або заборони щодо імпорту певних категорій товарів.

### **Список використаних джерел**

1. Про гуманітарну допомогу : Закон України від 22 жовтня 1999 р. № 51. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1192-14> (дата звернення: 20.05.2023).

2. Про правовий режим воєнного стан : Закон України від 12 травня 2015 р. № 28. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/389-19> (дата звернення: 20.05.2023).

3. Про затвердження переліку категорій товарів, що визнаються гуманітарною допомогою без здійснення процедури визнання таких товарів гуманітарною допомогою у кожному конкретному випадку, на період воєнного стану та внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України з питань гуманітарної допомоги : Постанова Кабінету міністрів

України від 07 березня 2022 р. № 224. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/224-2022> (дата звернення: 20.05.2023).

4. Деякі питання пропуску гуманітарної допомоги через митний кордон України в умовах воєнного стану : Постанова КМУ від 01.03.2022 р. № 174. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/174-2022> (дата звернення : 23.05.2023).

5. Про затвердження Порядку здійснення державного контролю за міжнародними передачами товарів військового призначення : Постанова КМУ від 20.11.2003 р. №1807. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1807-2003> (дата звернення : 21.05.2023).

6. Січка А. Ввезення гуманітарної допомоги під час війни: що треба знати? URL: <http://surl.li/hduko> (дата звернення : 18.05.2023).

**Сачинська Л. В.,**

кандидат економічних наук, доцент кафедри економічної теорії, підприємництва та торгівлі  
Хмельницького національного університету

## **ПРОБЛЕМИ ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ ПІД ЧАС ВІЙНИ**

Динаміка сучасного глобального економічного середовища обумовлює пошук резервів підвищення ефективності глобальних ланцюгів поставок. З огляду на підвищення складності таких ланцюгів, пов'язаної з географічним розпорощенням виробничих ланок і ланок споживання, виникає необхідність пошуку нових інструментів управління ними на мікро-, мезо-, макро- та глобальному рівнях. Розвиток теорії логістики в цілому та розвиток концепції ланцюгів поставок зокрема і впровадження напрацьованих у цій сфері наукових результатів у практику підприємств, а також тенденції логістизації сфер виробництва, торгівлі й транспорту на глобальному, міжнародному, національному та регіональному рівнях актуалізують необхідність поглиблення досліджень формування та функціонування логістичних центрів з метою вироблення теоретико-методологічного, інституційного, нормативно-правового та методичного забезпечення діяльності таких центрів.

У сучасних умовах функціонування ринкової економіки особливої актуальності набуває питання формування логістичних центрів. Сьогодні вони виступають вектором економічного розвитку, виникнення яких



обумовлюється як потребами економіки окремої країни, так і постійними глобалізаційними змінами. Логістичні центри надають повний комплекс логістичних послуг на рівні світових стандартів з метою збільшення вантажопотоків та покращення якості логістичного обслуговування.

З початком повномасштабної війни, негативний вплив на українську економіку відбувся у всіх без винятку сегментах. Щодо логістики, то у першу чергу, це стосується сектору вантажних перевезень. Тут найбільшу шкоду завдало блокування морських портів країни, які зовсім не працювали протягом перших семи місяців, а пізніше могли обслуговувати лише експорт сільськогосподарської продукції у рамках так званого Зернового коридору. Внаслідок цього за останній рік докорінно змінилися канали експорту та імпорту.

Звісно, за таких умов компанії змушені були покладатися на автомобільний та залізничний транспорт, а також налагоджувати нові шляхи постачання у сусідні країни Євросоюзу. На щастя, із самого початку війни усі вони пішли нам на зустріч та почали допомагати.

Утім, така переорієнтація з морського на наземний транспорт створила нову проблему – великі черги на кордонах. З весни минулого року тут мало що змінилося: черги залишаються великими. Тому звичним явищем в експортно-імпортних операціях стали порушення термінів поставок, що само по собі є перешкодою для цілої низки галузей економіки.

Наступна проблема стосується кадрів. Як відомо, багато чоловіків були мобілізовані, жінки з дітьми масово виїжджали за кордон. Отже, кадрів, особливо кваліфікованих, зараз бракує не лише логістичним компаніям – це загальноукраїнська проблема. Тому нестача кадрів сприймається як проблема, що має більш негативний вплив, ніж брак енергоносіїв та високі ціни на них, пережиті блекаути тощо.

Зрештою, високі ціни на енергію та, особливо, пальне – це також важлива проблема сьогодення. Нафтопродукти стали дорожчими у середньому на 35-55%, і цього літа очікується друга хвиля значного зростання цін. Частково це відбувається через знецінення гривні, але основна причина у тому, що напередодні повномасштабної війни українці купували дешева автомобільне паливо з Білорусі та Росії. Звісно, робити це зараз уже неможливо, а пальне з сусідніх країн ЄС коштує більше, і логістика його постачання поки що також дорожча [2].

Подібна ситуація склалася із забезпеченням електроенергією. Різниця лише у тому, що тут проблема виявляється більше не у транспортній, а у складській логістиці. В основному, через перебої у постачанні струму компанії

вимушені використовувати автономні генератори. В результаті собівартість продукції, яка зберігається та обробляється на складах, подекуди стає більшою на 10-15%. Найбільше це, звичайно, стосується низькотемпературних складів.

Ще одна проблема – це зміна договірних відносин, а також заміна постачальників та клієнтів. За останній рік мало яке логістичне чи виробниче підприємство в Україні зуміло уникнути цього, адже більшість опинилися у принципово інших умовах. Зміна постачальників та клієнтів для виробника, наприклад, завжди вимагала адекватної зміни у співпраці з логістичним оператором. В історії української економіки ці процеси ніколи ще не відбувалися настільки активно, як минулого року.

Нарешті, останньою з визначених ключових проблем є втрата виробничих потужностей. З цим також зіткнулося чимало компаній, особливо тих, які працювали у зоні бойових дій. У когось знищено транспорт, були численні випадки руйнування логістичної нерухомості. Також багато майна залишилося на тимчасово окупованих територіях.

Крім того, експерти виокремлюють основні проблемні питання для України [1]: відсутність офіційної транспортної політики; існування адміністративних процедур, що перешкоджають формуванню чіткої політики для усіх адміністрацій по усіх видах транспорту; відсутність сприяння правової системи процесам реалізації намірів законодавців (зокрема, некоректне використання митного законодавства, недотримання міжнародних конвенцій); обмеженість напрямів залізничних контейнерних перевезень та низька швидкість змішаних залізничних перевезень; необґрунтовано високі ставки на страхування вантажів; неадекватне, порівняно з країнами-конкурентами, податкове навантаження на українських перевізників.

#### **Список використаних джерел**

1. Сивак Р. Б., Пода А.С. Сутність трансформації логістичних центрів у системі глобального логістичного сервісу. *Бізнес інформ.* № 8. 2015.с.23-28.
2. Підсумки 2022 року для української логістики та прогноз на 2023 рік. URL:<https://logist.fm/publications/pidsumki-2022-roku-dlya-ukrayinskoji-logistiki-ta-prognoz-na-2023-rik> (дата звернення : 17.05.2023).

**Фрадинський О. А.,**

кандидат економічних наук, доцент, старший науковий співробітник,  
завідувач відділу розвитку митної справи  
Науково-дослідного інституту фінансової політики  
Державного податкового університету

## **МІЖНАРОДНЕ СПІВРОБІТНИЦТВО З ПИТАНЬ МИТНОЇ СПРАВИ: ВІТЧИЗНЯНА ЗАКОНОДАВЧА РЕГЛАМЕНТАЦІЯ**

Вітчизняним митним законодавством питання міжнародного співробітництва віднесені до основних завдань, що покладені на митні органи – статті 544 «Призначення та основні завдання митних органів» Митного кодексу України (далі – МКУ) зазначено, що одним із напрямків діяльності є здійснення міжнародного співробітництва у сфері митної справи, залучення зовнішніх ресурсів для забезпечення діяльності митних органів [1].

В науковому середовищі виокремлюють різні форми міжнародної співпраці з митних питань, серед яких слід виокремити наступні, які наведені на рисунку 1.

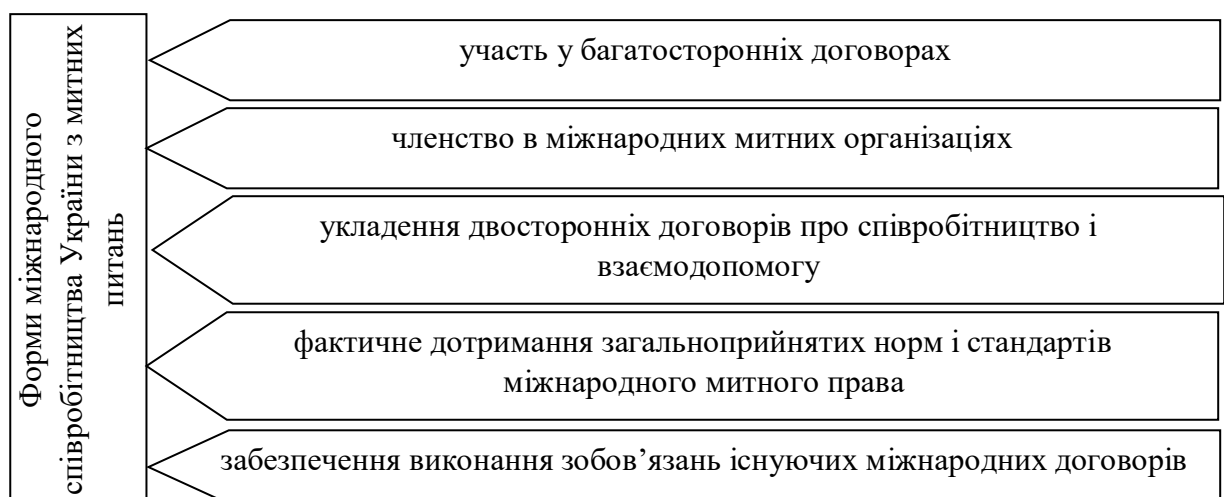


Рисунок 1 – Характеристика основних форми співробітництва України з іноземними державами й міжнародними організаціями з митних питань  
*Джерело: побудовано автором на основі [2]*

Для конкретизації шляхів та методів реалізації цього завдання на практиці в МКУ передбачено главу 78 «Міжнародне співробітництво з питань митної справи», яка складається із 5 статей, із 563-ої по 567-ому. На законодавчому рівні передбачено, що участь України у міжнародному співробітстві з питань митної справи є складовою частиною її зовнішньополітичної діяльності.

Міжнародна діяльність центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну митну політику (Держмитслужба), спрямовується і координується Президентом України, Кабінетом Міністрів України та здійснюється за погодженням з Міністерством закордонних справ України.

За дорученням Кабінету Міністрів України, Держмитслужба, може в обсязі наданих відповідно до закону повноважень вести переговори та консультативну роботу, пов'язану з підготовкою міжнародних договорів з питань митної справи. З метою вдосконалення митного контролю Держмитслужба підтримує зв'язки з митними адміністраціями іноземних держав, в установленому законом порядку укладає з ними відповідні міжвідомчі договори. Також вона представляє Україну у Всесвітній митній організації, інших міжнародних організаціях.

Відповідно до міжнародних договорів, укладених відповідно до закону, митними органами України спільно з митними органами суміжних держав може здійснюватися:

- проведення спільного митного контролю у пунктах пропуску через державний кордон України;

- узгодження в установленому законом порядку часу здійснення митного контролю у пунктах пропуску через державний кордон України, процедур митного контролю, митного оформлення та взаємне визнання документів, що використовуються митними органами для виконання митних формальностей;

- проведення спільних заходів, спрямованих на запобігання, виявлення і припинення контрабанди та порушень митних правил;

- проведення в установленому законом порядку спільних заходів, спрямованих на запобігання, виявлення і припинення правопорушень у сфері службової діяльності працівників митних органів України та митних служб суміжних держав;

- проведення інших спільних одноразових чи постійних заходів з питань, що відповідно до МКУ та інших актів законодавства України належать до повноважень митних органів;

- обмін інформацією, у тому числі з використанням інформаційних технологій та систем.

З метою вирішення невідкладних питань щодо пропуску товарів, виявлення та припинення контрабанди і порушення митних правил, забезпечення законності і правопорядку в пунктах пропуску через державний кордон України керівнику митниці та його заступникам надається право

проведення робочих зустрічей з представниками митного органу суміжної іноземної держави. Взаємодія митних органів України з митними та іншими уповноваженими органами іноземних держав, з міжнародними організаціями з питань боротьби з контрабандою та порушеннями митних правил здійснюється в порядку, передбаченому міжнародними договорами України.

Як бачимо із аналізу нормативно-правової бази, питання співпраці між Україною та іноземними державами та міжнародними організаціями з митних питань відноситься до зовнішньополітичної діяльності. Така співпраця здійснюється Держмитслужбою та направлена на обмін інформацією, сприяння міжнародній торгівлі, пришвидшення митних формальностей, боротьбу з корупцією, порушеннями митних правил, корупцією на митному кордоні тощо.

#### **Список використаних джерел**

1. Митний кодекс України : Закон України від 13.03.2012 р. № 4495-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17#Text>. (дата звернення: 03.05.2023)
2. Сандровский К. К. Международное таможенное право : учебник, 2-е изд., испр. Киев : Знання, КОО, 2001. 461 с.

**Чорна Т. М.,**

кандидат технічних наук, доцент, доцент  
кафедри митної справи та товарознавства  
Державного податкового університету

**Сагайдак І. С.,**

кандидат технічних наук, доцент, доцент  
кафедри митної справи та товарознавства  
Державного податкового університету

#### **ЕКСПЕРТНІ УСТАНОВИ ДЕРЖАВНОЇ МИТНОЇ СЛУЖБИ: ІНСТИТУЦІЙНІ ЗМІНИ**

Митними органами усіх країн світу використовуються спеціальні знання в галузі митної справи, а проведення відповідних досліджень (експертиз) є механізмом отримання необхідної для здійснення митного контролю інформації та доказів у справах про митні правопорушення. Традиційними напрямками діяльності митних лабораторій в різних країнах є здійснення аналізу для визначення тарифної класифікації, рівня мит та інших податків. Останніми

роками значення митних лабораторій еволюціонувало разом зі змінами в структурі торгівлі та науково-технічним прогресом. Тому сучасні митні лабораторії відіграють важливу роль також у захисті навколишнього середовища (наприклад, контроль торгівлі речовинами, що руйнують озоновий шар); захисті видів, що перебувають під загрозою зникнення; контролі небезпечних товарів, таких як пестициди, стійкі органічні забруднювачі, хімічна зброя, а також наркотики і прекурсори, тощо [1].

Як і в більшості країн, у структурі митних адміністрацій яких створені експертні підрозділи, в системі органів Державної митної служби України функціонує Спеціалізована лабораторія з питань експертизи та досліджень (СЛЕД), яка визначена як спеціалізований орган з питань експертиз і досліджень в системі територіальних органів Державної митної служби. За рівнем кількості вимірюваних показників та спектру товарів, дослідження яких проводяться, СЛЕД знаходиться на рівні передових акредитованих експертних установ України [2].

Основу експертної діяльності СЛЕД складають дослідження фізико-хімічних показників, гемологічні експертизи, криміналістичні і інженерно-технічні дослідження, товарознавча експертиза товарів і оцінка колісних транспортних засобів. Щорічно СЛЕД проводить дослідження більше 40 тис. зразків товарів широкого спектру.

Одним з окремих напрямів, передбачених Концепцією реформування митної служби, в рамках якого Міністерством фінансів сформовано детальний перелік заходів для реалізації Концепції на практиці, є напрям «Митні лабораторії». Основна мета здійснення реформи за вказаних напрямом – створення лабораторної служби, яка підтримує митницю, визначаючи характер, тарифну класифікацію, походження та вартість товарів для цілей стягнення митних платежів, реалізації заходів торговельної політики (включаючи антидемпінгові) та допомагає захищати навколишнє середовище і населення держави.

Стратегічними завданнями напряму «Митні лабораторії» визначено наступні [3]: розробка правової основи для функціонування митних лабораторій; розробка та впровадження політики управління лабораторіями, систем управління якістю, процедур та методів роботи у відповідності до вимог законодавства та/або стандартів та/або найкращих практик; налагодження взаємодії з іншими митними лабораторіями, офіційними органами та кваліфікованими аналітичними установами в країні та за її межами; досягнення максимальної ефективності та автентичності лабораторних досліджень за допомогою кваліфікованого та підготовленого персоналу.

Крім того, передбачається визначення статусу і компетенції митної лабораторії в системі державних експертних установ; запровадження нових стандартів управління та виконання функцій; встановлення функцій митної лабораторії відповідно до митних критеріїв Всесвітньої митної організації; впровадження електронного документообігу та інтеграції з ІТ системами митниці; забезпечення необхідним обладнанням та реактивами; надання доступу до джерел професійної інформації.

Поступова реалізація визначених завдань забезпечує створення експертної установи, яка забезпечує потреби митниці у лабораторних дослідженнях з метою контролю класифікації, країни походження, митної вартості товарів.

Важливим кроком у розвитку Державної митної служби України стало отримання у 2021 році СЛЕД Державної митної служби чергового атестату акредитації, що є засвідченням Національним агентством акредитації України компетентності експертних підрозділів СЛЕД відповідно до вимог ДСТУ EN ISO/IEC 17025:2019 (EN ISO/IEC 17025:2017, IDT; ISO/IEC 17025:2017, IDT) у сфері випробування харчової та кормової продукції, спирту, напоїв та компонентів для їх виготовлення, тютюну і тютюнових виробів, біологічно-активних речовин, лікарських засобів, ветеринарних препаратів, засобів захисту рослин, неорганічних речовин, продуктів органічної та неорганічної хімії, керамічних виробів, металів та виробів з них, мінеральних палив, нафти та нафтопродуктів, лакофарбових матеріалів, парфумерно-косметичної продукції, паперової та текстильної продукції, полімерних матеріалів, криміналістичної та інженерно-технічної експертизи [2].

Отримання зазначеної акредитації надає Спеціалізованій лабораторії з питань експертизи та досліджень можливість більш тісного співробітництва з експертними установами Всесвітньої митної організації та сприятиме покращенню експертного забезпечення митниць Державної митної служби.

#### **Список використаних джерел**

1. Всесвітня митна організація. Офіційний сайт. URL: <http://surl.li/hcylb> (дата звернення: 15.05.2023).
2. Митна лабораторія отримала атестат про акредитацію у Національному агентстві акредитації України. URL: <http://surl.li/hcylo> (дата звернення: 18.05.2023).
3. Проект Плану дій з реформування митниці (Напрямок 18 – «Митна лабораторія»). URL: <http://surl.li/hcylt> (дата звернення: 19.05.2023).

**НОВІ РЕАЛІЇ ЗДІЙСНЕННЯ МИТНОЇ  
СПРАВИ В УКРАЇНІ**

**Електронний збірник матеріалів  
науково-практичного круглого столу до Дня науки  
«Нові реалії здійснення митної  
справи в Україні»**

**(Ірпінь-Хмельницький, 30 травня 2023 року)**

**Відповідальний редактор  
Давиденко Н. М.**

**Технічне редагування  
Капітанець С. В., Фрадинський О. А., Шкуренко Н. Г.**

**Макет і верстка  
Шкуренко Н. Г.**

**Електронне видання  
Умовн.-друк. арк. 3,3. Об'єм файлу – 1,6 МБ.**