

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

**АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ
ЗДІЙСНЕННЯ МИТНОЇ СПРАВИ
В УКРАЇНІ**

Монографія

Одеса • 2023 • Олді+

Рецензенти:

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

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

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

Редакційна колегія:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ISBN 978-966-289-788-3

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

УДК 342.951:339.543(477)

© Колектив авторів, 2023

ISBN 978-966-289-788-3

© Державний податковий університет, 2023

ЗМІСТ

РОЗДІЛ I МИТНА СПРАВА У РЕАЛІЯХ ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ...5

Олена Рябченко

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

Олена Рябченко

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

РОЗДІЛ II ТЕОРЕТИКО-ПРИКЛАДНІ АСПЕКТИ СТВОРЕННЯ ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ «СУХИХ ПОРТІВ» 45

Олена Нелінович

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

Сергій Попель

Міжнародний досвід створення та функціонування
«сухих портів» 65

Тетяна Руда

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

*Андрій Артеменко, Тетяна Руда, Сергій Попель,
Олена Нелінович, Вікторія Слободян*

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

РОЗДІЛ III ВЗАЄМНА АДМІНІСТРАТИВНА ДОПОМОГА В РАМКАХ КОНВЕНЦІЇ ПРО ПРОЦЕДУРУ СПІЛЬНОГО ТРАНЗИТУ 170

Ельвіра Молдован

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

Олександр Фрадинський

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

Віктор Заяц

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

Світлана Капітанець

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

РОЗДІЛ І МИТНА СПРАВА У РЕАЛІЯХ ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ

КОНЦЕПЦІЯ ВИЗНАЧЕННЯ МІСЦЯ МИТНОГО ПРАВА У СТРУКТУРІ СИСТЕМИ ПРАВА

*Олена Рябченко,
д-р юрид. наук, професор,
заслужений діяч науки і техніки України,
завідувач кафедри адміністративного права,
процесу та митної безпеки
Навчально-наукового інституту економічної безпеки
та митної справи
Державного податкового університету*

Нестабільність економіки в умовах воєнного стану визначає необхідність наукового супроводження пошуку шляхів і способів нівелювання ризиків і небезпек, які набувають особливої чутливості, зокрема – у сфері зовнішньоекономічної діяльності. Одним із шляхів формування безпечного зовнішньоекономічного середовища в умовах закріпленого у Конституції України європейського розвитку є митно-правове регулювання, ефективність якого залежить від багатьох чинників, в тому числі – визначення та обґрунтування його теоретичної моделі, основу якої становить проблема визначення місця митного права у системі права і законодавства України як один з напрямків пошуку шляхів формування ефективних запобіжників завдання шкоди митним інтересам держави. Опрацьована теоретична основа митно-правового регулювання та врахування ключових положень, які розкривають сутність регулюючого впливу норми митного права, насамперед, на економічні відносини, у нормотворчій діяльності виключає ситуативність законодавчих змін, забезпечує оптимізацію чинного законодавства, що, в кінцевому випадку, позитивно впливатиме на правозасування у митній сфері та здійснює стимулюючий вплив на зовнішньоекономічну діяльність. Для характеристики впливу митно-правового регулювання

на економічні відносини можливо запропонувати впровадження категорії «економічний правопорядок», яка не суперечить науковому погляду О. М. Лошихіна, який влучно зазначав про вплив економіки на усі процеси і механізми функціонування держави [1, с. 3–4].

Узагальнюючи існуючі наукові погляди щодо визначення місця митного права у системі права і законодавства, можна відзначити наступні підходи: як окрема комплексна галузь права (Б. М. Кормич, Н. О. Коваль, В. Я. Настюк, Д. В. Приймаченко, В. В. Ченцов); підгалузь адміністративного права (відзначають наявність автори посібників з митного права, не зазначаючи джерело [2]); інститут адміністративного права (С. В. Ківалов та інш.); належить до адміністративного права із поступовим виділенням у самостійну галузь (К. К. Сандровський).

Наведені наукові погляди не виключають існування інших підходів щодо визначення місця митного права у структурі системи права і законодавства, а наявність тривалої дискусії вчених щодо пошуку шляхів вирішення цієї проблеми визначена поліструктурністю предмету митного права, що охоплює не тільки адміністративно-правові відносини (позитивні і юрисдикційні), а й відносини у сфері зовнішньо-економічної діяльності, підприємництва, міжнародні відносини. Більше того – частиною першою статті 458 Митного кодексу України (далі – МКУ) прямо передбачено, що «порушення митних правил є адміністративним правопорушенням» [3], що фактично на законодавчому рівні закріплює галузеву належність митно-деліктних відносин.

Поліструктурність предмету митного права сформувалась історично, а сучасна спрямованість митно-правового регулювання на забезпечення і реалізацію національних інтересів України шляхом здійснення митної справи впливає з приписів статей 6, 7 МКУ, в яких закріплено поняття «митні інтереси», «митна безпека», «митна справа».

Якщо виходити з логіки законодавця щодо врегулювання митно-правових відносин, можна виділити базову категорію митно-правового регулювання – митна справа.

Відповідно частини 1 статті 7 МКУ, митну справу становлять сукупність заходів, спрямованих на реалізацію державної митної

політики, серед яких передбачено заходи: а) позитивні (неюрисдикційні), зокрема – порядок і умови переміщення товарів через митний кордон України, митний контроль та митне оформлення товарів при переміщенні через митний кордон України, ведення митної статистики, обмін митною інформацією, ведення Української класифікації товарів зовнішньоекономічної діяльності (далі – УКТ ЗЕД)), організація і забезпечення діяльності митних органів; б) фіскальні – застосування механізмів тарифного і нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності, справляння митних платежів; в) правоохоронні (юрисдикційні) – запобігання та протидія контрабанді, боротьба з порушеннями митних правил. Перелік зазначених заходів відкритий.

Кожне з виділених положень митної справи реалізується митними органами у межах відповідних правовідносин, сутність і характер яких розглядається на предмет їх співвідношення із адміністративно-правовими відносинами. Такий підхід не суперечить визначенню структури митної справи як комплексу взаємопов'язаних напрямків діяльності митних органів, спрямованих на реалізацію державної митної політики України (О. Т. Зима). Серед основних напрямків виділено: а) здійснення митного контролю; б) здійснення митного оформлення; в) справляння митних платежів; г) ведення УКТ ЗЕД; д) застосування механізмів тарифного і нетарифного регулювання ЗЕД; е) протидія контрабанді; є) боротьба з порушеннями митних правил. До другорядних напрямків віднесено: а) сприяння захисту прав інтелектуальної власності; б) контроль за окремими видами підприємницької діяльності у митній сфері; в) формування інформаційних баз даних щодо переміщення товарів через митний кордон України; г) сприяння застосуванню інноваційних технологій у митній справі; д) інформаційна взаємодія із іншими державними органами; е) ведення митної статистики тощо [4, с. 497].

Митні правовідносини доцільніше характеризувати як регульовані нормами митного права суспільні відносини, пов'язані зі здійсненням митної справи.

Для митних правовідносин характерні такі основні ознаки:

– є завжди правовими, що означає виникнення, зміну й припинення їх лише на основі норм права;

– співвідношення імперативних і диспозитивних методів правового регулювання (позитивних зобов'язань, дозволів, заборон, правообмежень);

– особливий правовий статус суб'єктів митних правовідносин. Фізичні та юридичні особи беруть участь у митних правовідносинах як невіддані суб'єкти, які свідомо реалізують волевиявлення щодо переміщення товарів, транспортних засобів через митний кордон. Митні органи (їх посадові особи), реалізують державно-владні повноваження у митних правовідносинах як представники держави з метою реалізації призначення їх діяльності щодо забезпечення і захисту митних інтересів держави;

– взаємозв'язок між суб'єктами митних правовідносин шляхом наділення їх суб'єктивними правами і юридичними обов'язками. Митні органи наділені активною правосуб'єктністю як органи виконавчої влади, чий державно-владні повноваження закріплені в нормативно-правових актах. Інші ж учасники митних правовідносин (юридичні й фізичні особи, що беруть участь у переміщенні товарів через митний кордон) наділені пасивною правосуб'єктністю;

– охорона від правопорушень засобами державного примусу. Це дістає вияв у застосуванні до порушників норм митного законодавства й притягненні їх до адміністративної, цивільно-правової, кримінальної відповідальності.

Характеристику співвідношення митних правовідносин, пов'язаних із реалізацією напрямків митної справи із адміністративно-правовими відносинами можна здійснити, виходячи з наступних положень доктрини адміністративного права, якими розкрито предмет адміністративно-правового регулювання [4, с. 90–91] та їх порівняння із митними правовідносинами, пов'язаними із реалізацією напрямків митної справи, що дозволяє розкрити їх адміністративно-правову природу:

– відносинам щодо надання адміністративних послуг відповідають відносини щодо надання митним органом дозволів (щодо здійснення митної брокерської діяльності, відкриття та експлуатацію митного складу та інш.);

– відносинам щодо здійснення уповноваженими суб'єктами публічного адміністрування контрольної-наглядової

(інспекційної) діяльності щодо виконання і дотримання приватними особами встановлених державою правил відповідають ті, що стосуються здійснення митного контролю, в тому числі – шляхом застосування системи управління ризиками, а також здійснення митного оформлення;

– відносинам щодо притягнення до адміністративної та фінансової відповідальності приватних осіб уповноваженими суб'єктами публічного адміністрування відповідають відносини щодо застосування адміністративної відповідальності за порушення митних правил (відповідно норм Розділу XVIII МКУ та Кодексу України про адміністративні правопорушення. Частиною першою статті 458 МКУ прямо встановлено належність порушення митних правил до адміністративних правопорушень;

– відносинам щодо оскарження в адміністративному порядку відповідають відносини щодо оскарження рішень, дій або бездіяльності митних органів, їх посадових осіб та інших працівників до посадових осіб та органів вищого рівня;

– з регулятивними правовідносинами, пов'язаними із реалізацією «позитивної» функції адміністративного права кореспондуються відносини з: ведення УКТ ЗЕД; застосування механізмів тарифного регулювання ЗЕД; формування інформаційних баз даних щодо переміщення товарів через митний кордон України; сприяння застосуванню інноваційних технологій у митній справі; інформаційна взаємодія із іншими державними органами; ведення митної статистики; застосування механізмів нетарифного регулювання ЗЕД;

– з внутрішніми адміністративно-правовими відносинами кореспондуються відносини, пов'язані із організацією діяльності митних органів, проходження служби.

Відносини щодо оскарження рішень, дій або бездіяльності митних органів або їх посадових осіб у судовому порядку до адміністративного суду на підставах та у порядку, визначеному Кодексом адміністративного судочинства України [5], слід віднести до адміністративних процесуальних правовідносин, пов'язаних із забезпеченням законності діяльності суб'єктів владних повноважень – митних органів (їх посадових осіб).

Разом з тим, окремі правовідносини у галузі митної справи виходять за межі адміністративно-правових і кореспондуються із іншими галузевими правовідносинами:

конституційно-правовими – щодо прийняття законів, визначення засад внутрішньої і зовнішньої політики Верховною Радою України, щодо визначення засад митної справи (пунктів 3, 5 статті 85, пункту 9 статті 92 Конституції України [6]);

фінансово-правовими – оподаткування митними платежами товарів, що переміщуються через митний кордон України, справляння митних платежів, окремі способи забезпечення сплати митних платежів;

кримінально-правовими – протидія контрабанді засобами, притаманними кримінальному праву;

цивільно-правовими – сприяння захисту прав інтелектуальної власності (крім тих, які стосуються митного контролю та митного оформлення товарів, які містять об'єкти права інтелектуальної власності, ведення митного реєстру об'єктів права інтелектуальної власності, знищення таких товарів);

господарсько-правовими – зокрема, відносини із авторизованим економічним оператором (за виключенням адміністративно-правових відносин щодо надання відповідних дозволів, моніторингу, оцінки відповідності діяльності, зупинення дії авторизації, анулювання авторизації).

Наявність таких правовідносин, які виходять за межі адміністративно-правових, не означає заперечення належності митного права до підгалузі адміністративного права, проте свідчить про наявність особливостей митно-правового регулювання.

Підгалуззю адміністративного права називають сукупність правових норм, які регулюють суспільні відносини в певній сфері, котра виокремлюється в межах загального предмета адміністративного права. При цьому визнається поділ відносин щодо предмету адміністративного права на окремі сфери за різними критеріями, зокрема – залежно від сфер державного управління. Крім того, вказано, що підгалузі адміністративного права можуть стати основою однойменних комплексних галузей права, якщо для регулювання певного виду суспільних відносин додатково використовуються методи інших галузей права [7, с. 125].

Митно-правове регулювання безпосередньо пов'язане із публічно-владною діяльністю у сфері економіки. Серед односторонніх суспільних відносин, які регулюються нормами митного права (предмет митного права), виділяють відносини, пов'язані з: переміщенням товарів і транспортних засобів через митний кордон, встановленням певного митного режиму, стягненням митних платежів, митним оформленням, митним контролем, запобіганням та протидією контрабанді та іншим порушенням митних правил, іншими заходами реалізації митної політики.

Відносна самостійність перелічених відносин та додаткове використання методів інших галузей права для їх регулювання визначає виділення митного права як комплексної галузі, пов'язаної із адміністративним правом, а саме – його предметом (відносинами публічного адміністрування у сфері економіки) та методами (перевага імперативного методу та застосування диспозитивного у визначених законом випадках). Такий підхід дотичний із приписами статті 5 МКУ, де прямо вказано про державну митну політику як складову державної економічної політики.

Отже, спираючись на норми статті 5 МКУ, наведену характеристику митно-правових відносин, їх співвідношення із адміністративно-правовими відносинами, поняття підгалузі адміністративного права, врахування предмету митного права, сформульоване поняття митного права.

Митне право доцільно розглядати як однойменну комплексну галузь права, побудовану на основі норм, що складають підгалузь адміністративного права. Норми митного права регулюють відносини у сфері забезпечення реалізації та захисту митних інтересів України на зовнішньому та внутрішньому ринках, інтеграції до світової економіки [29].

Теоретичні положення щодо категорій «суб'єкт митного права» і «суб'єкт митно-правових відносин», різниця між ними, сутність правосуб'єктності та правового статусу у митно-правових відносинах сформульовані, спираючись на базові положення теорії адміністративного права, сформульовані В. К. Колпаковим у першому в Україні академічному курсі адміністративного права [7, с. 183–188]. Необхідно розрізняти категорії «суб'єкт митного права» і «суб'єкт митно-правових

відносин». Суб'єкт митного права — фізична та/або юридична особа, яка є носієм суб'єктивних прав та юридичних обов'язків, встановлених нормами митного права, та має потенційну здатність вступати у митно-правові відносини. Суб'єкт митно-правових відносин — фізична та/або юридична особа, яка має потенційну здатність вступати у митно-правові відносини та реалізовувати права та обов'язки, носієм яких вони є у таких відносинах.

Таким чином, на відміну від суб'єкта митно-правових відносин, суб'єкт митного права має тільки потенційну здатність вступати у митно-правові відносини. У конкретних випадках суб'єкт митного права може і не бути учасником митно-правових відносин. Так, перевізник може перебувати за межами України, маючи потенційну здатність брати участь у митно-правових відносинах як їх суб'єкт. У такому разі перевізник є суб'єктом митного права. У разі, коли перевізник здійснює перевезення товарів через митний кордон України та/або між митними органами на території України, він набуває правовий статус суб'єкта митно-правових відносин, враховуючи наділення його нормами митного права відповідними правами і обов'язками. Якщо фізична особа не порушує митні правила, вона не є суб'єктом адміністративно-деліктних відносин з приводу притягнення до відповідальності за порушення митних правил. Якщо суб'єкт митно-правових відносин — це фактичний носій правових зав'язків, тобто обов'язково бере реальну участь у таких правовідносинах, то суб'єкт митного права — особа, яка потенційно здатна бути носієм суб'єктивних прав та юридичних обов'язків у митно-правових відносинах.

Потенційна здатність суб'єкта бути носієм суб'єктивних прав і обов'язків у митно-правових відносинах визначається як правосуб'єктність у таких відносинах. Правосуб'єктність у митно-правових відносинах — здатність особи мати (правоздатність) і реалізовувати (дієздатність) безпосередньо або через представника надані їй нормами митного права суб'єктивні права та обов'язки. Суб'єктивні права у митно-правових відносинах — надана і гарантована державою міра можливої (дозволеної) поведінки у цих відносинах, закріплена нормами митного права. Обов'язки у митно-правових відносинах — міра

належної поведінки у цих відносинах, закріплена нормами митного права. Правовий статус суб'єктів митно-правових відносин — комплекс конкретно визначених суб'єктивних прав та обов'язків, які закріплені за ними нормами митного права. Співвідношення між категоріями «правовий статус» і «правосуб'єктність» щодо суб'єктів митного права розглядається як статика (правовий статус) і динаміка (правосуб'єктність), а саме — наявність конкретних суб'єктивних прав та обов'язків (правовий статус), які такий суб'єкт може набувати та спроможний реалізувати (правосуб'єктність).

Суб'єктів митного права можна систематизувати у дві групи:

- загальні суб'єкти — фізичні і юридичні особи, які мають потенційну здатність брати участь у митно-правових відносинах;
- спеціальні — фізичні і юридичні особи, які реалізують свої права та обов'язки у митно-правових відносинах.

Серед спеціальних суб'єктів митного права слід виділити:

- суб'єктів, які не є носіями владних повноважень у митно-правових відносинах;
- суб'єктів — носіїв державно-владних повноважень.

До першої групи спеціальних суб'єктів митного права належать фізичні та юридичні особи, які реально беруть участь у митно-правових відносинах (набувають і реалізують правовий статус у цих відносинах) — резиденти (пункт 50 частини 1 статті 4 МКУ) та нерезиденти (пункт 33 частини 1 статті 4 МКУ).

До спеціальних суб'єктів, згідно МКУ, доцільно віднести таких: декларанти (пункт 8 частини 1 статті 4); експрес-перевізники (пункт 12 частини 1 статті 4); перевізники (пункт 37 частини 1 статті 4); авторизований економічний оператор (Глава 2 Розділу I МКУ); підприємства (пункт 38 частини 1 статті 4); повірений (пункт 40 частини 1 статті 4); посадові особи підприємств (пункт 43 частини 1 статті 4); посадові особи представництв іноземних держав та міжнародних організацій (пункт 44 частини 1 статті 4); уповноважена особа (представник) (пункт 63 частини 1 статті 4).

До другої групи суб'єктів віднесено носіїв державно-владних повноважень у митно-правових відносинах:

- митні органи (пункт 34-1 частини 1 статті 4 Митного кодексу України);

– органи охорони державного кордону України (зокрема, статті 188, 220 МКУ), інші уповноважені державні органи (стаття 319 МКУ).

Провідним (основним) суб'єктом митного права є митні органи (їх посадові особи), повноваження яких безпосередньо пов'язані з реалізацією правоохоронної функції держави, враховуючи спрямованість призначення їх діяльності. Так, серед положень частини 1 статті 544 МКУ, якими визначено їх призначення, вказано про «забезпечення безпеки суспільства, захист митних інтересів України» поряд із створенням сприятливих умов для розвитку зовнішньоекономічної діяльності.

Визначення належності митних органів до правоохоронних ґрунтується на встановленні їх відповідності ознакам правоохоронних органів. Частиною третьою статті 17 Конституції України встановлено: «Забезпечення державної безпеки і захист державного кордону України покладаються на відповідні військові формування та правоохоронні органи держави, організація і порядок діяльності яких визначаються законом» [6]. А тому, термін «правоохоронний орган» застосовується суто у його функціональному призначенні щодо забезпечення державної безпеки і захисту державного кордону України. Також передбачено чітке закріплення правової вимоги визначати актом вищої юридичної сили – законом організації та порядку їх діяльності.

Звернення до чинного законодавства не дозволяє виявити чітке визначення поняття «правоохоронні органи», натомість відповідні визначення були надані у законах, які наразі втрапили чинність:

– правоохоронні органи – органи державної влади, на які Конституцією законами України покладено здійснення правоохоронних функцій (стаття 1 Закону України «Про основи національної безпеки України» від 2003 р. [8]);

– правоохоронні органи – державні органи, які відповідно до законодавства здійснюють правозастосовні або правоохоронні функції (стаття 1 Закону України «Про демократичний цивільний контроль над Воєнною організацією і правоохоронними органами держави» [9]).

У пунктах 17, 18 статті 1 Закону України «Про національну безпеку України» від 2018 року [10] міститься лише посилання, що «правоохоронні органи» входять до сил безпеки та оборони.

Закон України «Про державний захист працівників суду та правоохоронних органів» надає відкритий перелік правоохоронних органів та зазначає, що до них, окрім наведених, належать «інші органи, які здійснюють правозастосовні або правоохоронні функції» (частина 1 статті 2), хоча зміст правоохоронної функції залишився поза увагою законодавця. Відкритий перелік правоохоронних органів містить: органи прокуратури, органи Національної поліції, органи служби безпеки, органи Військової служби правопорядку у Збройних Силах України, Національне антикорупційне бюро України, органи охорони державного кордону, Бюро економічної безпеки України, органи і установи виконання покарань, слідчі ізолятори, органи державного фінансового контролю, органи рибоохорони, органи державної лісової охорони, інші органи, що здійснюють правозастосовні та правоохоронні функції [11]. Тож в цьому переліку митні органи відсутні, однак юридична конструкція із широким змістом «інші органи, що здійснюють правозастосовні та правоохоронні функції» дозволяє віднести митні органи до правоохоронних у значенні, передбаченому Законом України «Про державний захист працівників суду і правоохоронних органів».

На підставі аналізу норми частини 3 статті 17 Конституції України, якою передбачено, що на правоохоронні органи держави, поряд із військовими формуваннями, покладено забезпечення державної безпеки і захист державного кордону України, а також норм чинного законодавства, якими урегульовано правовий статус правоохоронних органів, можна виокремити наступні правоохоронні функції, які реалізуються шляхом здійснення правоохоронної діяльності:

- розслідування кримінальних справ;
- застосування заходів адміністративного примусу;
- здійснення провадження у справах про адміністративні правопорушення;
- оперативно-розшукова та розвідувальна діяльність;
- забезпечення публічної безпеки та її охорона;

- виконання вироків, постанов, ухвал судів;
- митний контроль (як елемент системи забезпечення митної безпеки);
- контроль і нагляд за виконанням законів.

Узагальнення норм чинного законодавства щодо правового статусу правоохоронних органів, наведених у статті 2 Закону України «Про державний захист працівників суду та правоохоронних органів», дозволяє визначити наступні їх ознаки:

- вони є інституційно відокремленим державним органом (органом державної виконавчої влади або іншим державним органом, статус якого як правоохоронного органу передбачений у профільному законі. Наприклад, статус митних органів передбачено Розділом XX MKY, де чітко зазначено про центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну митну політику (стаття 545 MKY);

- мета їх діяльності – реалізація функції держави щодо захисту національної безпеки (функція захисту національної безпеки має на меті охорону життєво важливих інтересів суспільства і держави, своєчасне виявлення, запобігання та нейтралізацію загроз національним інтересам [12]);

- вони діють від імені та за дорученням держави, є носієм відповідних державно-владних повноважень щодо здійснення правової охорони і захисту національних інтересів від будь-яких посягань;

- створюються відповідно Конституції України, законами, у яких урегульовано їх функціональне призначення та правовий статус;

- структура, порядок діяльності й компетенція правоохоронних органів визначаються, відповідно Конституції України, законами України, підзаконними нормативно-правовими актами, прийнятими на виконання норм законів;

- наділяються необхідною оперативною самостійністю, що виражається в їх законодавчо встановленій компетенції;

- діяльність правоохоронних органів має законами суворо підзаконний характер, вони здійснюють свої функції на підставі та на виконання закону;

- реалізуючи свою компетенцію, вони мають право приймати юридичні акти, які тягнуть за собою юридичні наслідки,

а їх законні й обґрунтовані рішення є обов'язковими для виконання на всій території України;

- під час виконання функції щодо захисту національної безпеки мають право діяти юридично-владно, застосовуючи різні правові засоби нормотворчого, виконавчого (розпорядчого) та юрисдикційного (правоохоронного) характеру;

- мають власну внутрішню структуру, штат службовців, сформований шляхом їх конкурсного добору або призначення на посаду для здійснення конкретної юридично-владної діяльності. Окремих категоріям службовців правоохоронних органів присвоюють спеціальні звання, такі службовці проходять службу, яка має мілітаризований характер. Діяльність службовців щодо реалізації правоохоронних повноважень має професійний характер і відповідну професійну підготовку. Законодавством передбачені підвищені соціальні гарантії, наявність яких обумовлена роллю і значенням для забезпечення національної безпеки правоохоронної діяльності, яку здійснюють службовці при виконанні службових обов'язків;

- мають офіційне найменування та повноваження використовувати відповідні атрибути з державною символікою. Фінансування правоохоронних органів здійснюється з державного бюджету.

Серед ознак, які відрізняють правоохоронні органи від інших державних органів, можна виділити, насамперед, мету функціонування – реалізація функції держави щодо захисту національної безпеки. Зазначена мета обумовлює переважно владний характер їх діяльності та компетенцію щодо застосування заходів державного примусу (насамперед адміністративного, кримінального).

Отже, правоохоронні органи в Україні можна визначити як систему спеціально утворених державою уповноважених державних органів (їх посадових осіб), основною функцією яких є охорона правопорядку, захист національної безпеки шляхом здійснення юридично-владної діяльності, застосування на підставі, у межах і спосіб, передбачений законодавством, правових засобів виконавчо-розпорядчого та юрисдикційного (правопримусового) характеру. Правовий статус кожного правоохоронного органу визначається окремим законом.

Вчені пропонують систематизацію правоохоронних органів залежно від їх конкретних функцій та призначення в механізмі охорони права [13, с. 6]. У зв'язку з цим пропонується виокремити:

- органи охорони правопорядку,
- контрольні (юрисдикційні) органи виконавчої влади,
- органи охорони Конституції та державного контролю [13, с. 6–7; 14, с. 83].

Така класифікація була запропонована у 2012 році. З розвитком антикорупційного законодавства, оновленням підходів до побудови правоохоронних органів та розвитком новітніх форм і методів правоохоронної діяльності виникає необхідність доповнення цього переліку ще однією групою правоохоронних органів – аналітичні. Крім того, недоцільно органи державного контролю відносити до правоохоронних органів, виходячи з сутності контролю, який «...дає підстави за виявленими фактами встановлювати та накладати відповідальність на фізичних і юридичних осіб», що означає направлення матеріалів контрольної діяльності контролюючими органами до правоохоронних органів, органів правосуддя [15].

З огляду на викладене, правоохоронні органи систематизовані у такі групи:

- органи охорони правопорядку,
- юрисдикційні органи виконавчої влади,
- органи охорони Конституції,
- аналітичні органи.

Митні органи доцільно віднести до другої групи правоохоронних органів та, частково – четвертої, враховуючи встановлену законодавством компетенцію.

Статус митних органів урегульовано Митним кодексом України, іншими законодавчими актами, в тому числі – міжнародними.

Якщо раніше у Митному кодексі України від 2002 року було надано поняття митних органів як спеціально уповноважених органів виконавчої влади в галузі митної справи, на які відповідно до цього кодексу та інших законів України покладалось безпосереднє здійснення митної справи (пункт 17 статті 1) [16], то в Митному кодексі України від 2012 року,

після внесених у нього правок та доповнень у липні 2013 року, йшлося про поняття органів доходів і зборів як центрального органу виконавчої влади, який забезпечує формування та реалізує державну податкову й митну політику, митниці та митні пости (пункт 34¹ статті 4) [3]. Розмитість поняття «митний орган» відбулося після реорганізації Державної митної служби та Державної податкової служби України у грудні 2012 року і утворення Міністерства доходів та зборів України (пункт 1) [17], яке в 2014 році спочатку було ліквідовано Постановою Кабінету Міністрів України (пункт 1) [18], а через три місяці реорганізовано в Державну фіскальну службу України (пункт 1) [19; 14, с. 78–79].

У Митному кодексі України від 2012 року після внесення змін Законом України «Про внесення змін до Митного кодексу України та деяких інших законодавчих актів України у зв'язку з проведенням адміністративної реформи» від 14.01.2020 р. № 440-IX вже застосовується поняття «митний орган» [20]. Митні органи – центральний орган виконавчої влади, щореалізує державну митну політику, митниці та митні пости (пункт 34-1 частини 1 статті 4 Митного кодексу України).

У багатьох іноземних законодавчих актах містяться наступні тлумачення поняття «митний орган» [14, с. 78–79]. Зокрема, майже однаково визначають його Міжнародна конвенція про спрощення і гармонізацію митних процедур (Київська конвенція від 1973 р.) та Всесвітня митна організація (World Customs Organization). Так, відповідно до Міжнародної конвенції про спрощення і гармонізацію митних процедур, «митний орган» – це адміністративний підрозділ митної служби, уповноважений на виконання митних формальностей, а також будинки та спорудження або інші місця, визначені компетентними органами для цих цілей (E11 F2 Розділу 2 Загального додатку) [21]. Всесвітня митна організація дає визначення поняття «митний орган» як митного адміністративного підрозділу, відповідального за виконання митних формальностей а також приміщення або інших ділянок, визначених компетентними органами [22; 14, с. 78–79]. Митним кодексом Європейського Союзу «митні органи» визначаються як митні адміністрації

держав-членів Європейського Союзу, відповідальні за застосування митного законодавства, та будь-які інші органи, уповноважені національним законодавством застосовувати митне законодавство (стаття 5 глави 1 розділу 1) [23; 14, с. 78–79].

Наразі статус Державної митної служби України (Державна митна служба, її територіальні органи) та Державної податкової служби України урегульовано відповідно Митним кодексом України 2012 р., Податковим кодексом України [24], постановою Кабінету Міністрів України від 06.03.2019 р. № 227 «Про затвердження положень про Державну податкову службу України та Державну митну службу України» [25], а також законодавчими і підзаконними актами, якими закріплено особливості реалізації їх компетенції.

Функції правоохоронних органів поділяються на основні, забезпечувальні, загального керівництва [26]. Так, до основних функцій, які виконують правоохоронні органи, доцільно віднести: адміністративну, превентивну, оперативно-розшукову, виконавчу й охоронну функції [26]. Перелік основних функцій необхідно доповнити аналітичною. Аналітична функція виконується, зокрема – митними органами при застосуванні системи управління ризиками для визначення товарів, транспортних засобів, документів і осіб, які підлягають митному контролю, форм митного контролю, що застосовуються до таких товарів, транспортних засобів, документів і осіб, а також обсягу митного контролю (стаття 361 МКУ).

Основні функції правоохоронних органів:

1) адміністративна – виконавчо-розпорядча діяльність апаратів, служб і підрозділів правоохоронних органів щодо організації та здійснення захисту національної безпеки, охорони прав і свобод громадян, попередження й припинення правопорушень, на основі і для виконання законів та інших нормативних актів;

2) превентивна – забезпечення сприятливих умов щодо дотримання режиму законності і правопорядку, виявлення причин та умов вчинення правопорушень, їх усунення;

3) оперативно-розшукова – реалізується шляхом здійснення системи гласних і негласних пошукових та контррозвідувальних заходів із застосуванням оперативних та оперативно-технічних засобів. Відповідно до Закону України «Про

оперативно-розшукову діяльність» від 18.02.1992 р. № 2135-ХІІ завданням оперативно-розшукової діяльності є пошук і фіксація фактичних даних про протиправні діяння окремих осіб та груп, відповідальність за які передбачена Кримінальним кодексом України, розвідувально-підривну діяльність спеціальних служб іноземних держав та організацій з метою припинення правопорушень та в інтересах кримінального судочинства, а також отримання інформації в інтересах безпеки громадян, суспільства і держави [27]. Серед переліку оперативних підрозділів, які здійснюють оперативно-розшукову діяльність, згідно статті 5 зазначеного Закону митні органи відсутні. Разом з тим, на необхідності розширення повноважень ДМС України щодо здійснення оперативно-розшукової діяльності та досудового розслідування у справах про контрабанду товарів (у тому числі підакцизних), та недостовірне декларування товарів постійно наголошується представниками Консультативної місії Європейського Союзу в Україні (EUAM), Місії Європейського Союзу з прикордонної допомоги Молдові та Україні (EUBAM), інших міжнародних інституцій. Президентом України 23.04.2021 у порядку законодавчої ініціативи був внесений проект Закону України «Про внесення змін до Кримінального кодексу України та Кримінального процесуального кодексу України щодо криміналізації контрабанди товарів та підакцизних товарів, а також недостовірного декларування товарів» (реєстр. № 5420 від 23.04.2021), який 13 липня 2021 року був прийнятий Верховною Радою України у першому читанні за основу;

4) кримінальна процесуальна функція. Відповідно частини 1 статті 2 Кримінального процесуального кодексу України, завданнями кримінального провадження є захист особи, суспільства та держави від кримінальних правопорушень, охорона прав, свобод та законних інтересів учасників кримінального провадження, а також забезпечення швидкого, повного та неупередженого розслідування і судового розгляду з тим, щоб кожний, хто вчинив кримінальне правопорушення, був притягнутий до відповідальності в міру своєї вини, жоден невинуватий не був обвинувачений або засуджений, жодна особа не була піддана необґрунтованому процесуальному примусу і щоб до кожного учасника кримінального провадження була застосована належна правова процедура [28]. Стаття 38 Кримінального

процесуального кодексу України не передбачено митні органи у переліку органів досудового розслідування;

5) виконавча – виконання у межах своєї компетенції адміністративних стягнень і кримінальних покарань;

6) охоронна – здійснення охоронної та іншої діяльності відповідно до законодавства України за рахунок коштів, одержаних за надані послуги з фізичної охорони та безпеки, а також у вигляді інших надходжень, не заборонених законодавством України;

7) аналітична. В діяльності митних органів управління ризиками – це робота з аналізу ризиків, виявлення та оцінки ризиків, розроблення та практичної реалізації заходів, спрямованих на мінімізацію ризиків, оцінки ефективності та контролю застосування цих заходів. Під ризиком розуміється ймовірність недотримання вимог законодавства України з питань митної справи (частина 1 статті 361 Митного кодексу України).

Функції забезпечення стосуються діяльності структурних підрозділів правоохоронних органів, які забезпечують виконання працівниками правоохоронних органів їх основних функцій [26] – стосується, зокрема, підрозділів з кадрової роботи, організаційно-розпорядчої діяльності, взаємодії з громадськістю, фінансово-економічної, аудиторської, планової діяльності, діяльності з охорони державної таємниці та інш.

Функції загального керівництва стосуються діяльності керівників структурних підрозділів правоохоронних органів, штабних підрозділів, чергових частин, апарату [26].

Кожен правоохоронний орган наділений особливими завданнями і функціями у сфері захисту національної безпеки. Відповідні функції та завдання визначені профільними законами, якими закріплено правовий статус кожного правоохоронного органу. Зокрема, щодо митних органів – їх призначення – створення сприятливих умов для розвитку зовнішньоекономічної діяльності, забезпечення безпеки суспільства, захист митних інтересів України.

Завдання митних органів правоохоронного характеру можуть бути систематизовані у такі групи (відповідно статті 544 Митного кодексу України) [14, с. 87–90]:

1) правоохоронні (в обмеженому обсязі) (здійснення заходів щодо недопущення переміщення через митний кордон України

товарів, на які встановлено заборони та/або обмеження щодо переміщення через митний кордон України, а також товарів, які не відповідають вимогам якості та безпеки (пункт 7); недопущення переміщення через митний кордон України контрафактних товарів (пункт 9); вжиття заходів щодо запобігання переміщенню через митний кордон України товарів з порушеннями охоронюваних законом прав інтелектуальної власності (пункт 9); запобігання та протидія контрабанді, боротьба з порушеннями митних правил на всій митній території України (пункт 10));

2) контрольні (здійснення митного контролю та виконання митних формальностей щодо товарів, транспортних засобів комерційного призначення, що переміщуються через митний кордон України, у тому числі на підставі електронних документів (електронне декларування), за допомогою технічних засобів контролю тощо (пункт 4); контроль правильності обчислення, своєчасності та повноти сплати митних платежів (пункт 6); здійснення контролю за дотриманням усіма суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності та громадянами встановлених законодавством заборон і обмежень щодо переміщення окремих видів товарів через митний кордон України (пункт 7); здійснення державного експортного контролю в межах повноважень, покладених на органи доходів і зборів відповідно до Митного кодексу України та інших законів України (пункт 7-1); здійснення контролю за дотриманням правил переміщення валютних цінностей через митний кордон України (пункт 8); здійснення в межах повноважень, визначених Митним кодексом України, контролю за діяльністю підприємств, які надають послуги з декларування товарів, перевезення та зберігання товарів, що переміщуються через митний кордон України чи перебувають під митним контролем, та здійснюють інші операції з такими товарами (пункт 11));

3) аналітичні (аналіз та управління ризиками з метою визначення форм і обсягів митного контролю (пункт 5));

4) інформаційні (обмін даними митної статистики з митними органами інших країн (пункт 13); здійснення обміну документами та інформацією (у тому числі електронною)

з іншими державними органами України, митними, правоохоронними та іншими органами іноземних держав (пункт 15); впровадження, розвиток і технічне супроводження інформаційних, телекомунікаційних та інформаційно-телекомунікаційних систем і технологій в державній митній справі, автоматизація митних процедур, надання підприємствам послуг електронного цифрового підпису (пункт 16)) [14, с. 87–90].

З огляду на вищевикладене можна зробити висновок, що поліструктурність об'єкта митно-правового регулювання визначає особливості застосування заходів і засобів такого регулювання. Якщо предмет митно-правового регулювання складають відносини за участі підприємств і громадян, які переміщують товари, транспортні засоби комерційного призначення через митний кордон України або здійснюють операції з товарами, що перебувають під митним контролем (частина 4 статті 3 МКУ), тобто відносини позитивного характеру у сфері державної митної справи, то виникає необхідність вирішення проблеми гармонізації імперативних і диспозитивних засобів впливу, які має визначати і застосовувати держава у особі її уповноважених суб'єктів (зокрема – Верховної Ради України, Кабінету Міністрів України, Міністерства фінансів України, Державної митної служби України) з метою стимулювання зовнішньоекономічної діяльності або надання преференцій задля вирішення загальнодержавних завдань економічного характеру (наприклад, стимулювання вітчизняного товаровиробника через преференції встановлених митних платежів). Проте проблема забезпечення економічного правопорядку, митної безпеки як складової національної безпеки не може бути вирішена тільки із використанням регулятивних методів впливу. Вказане стосується необхідності його належної правової охорони шляхом здійснення правоохоронної діяльності, що передбачає застосування інших – переважно імперативних – заходів і засобів правового впливу.

Окреслена проблема поліструктурності об'єкта митно-правового регулювання та складного характеру форм і методів такого регулювання визначає наявність проблеми галузевої належності митного права, вирішення якої безпосередньо впливає на формування базових положень, які характеризують галузь права.

Доведено доцільність визначення митного права як однієї комплексної галузі права, побудованої на основі норм, що складають підгалузь адміністративного права. Такий підхід враховує упорядковувачий, переважно організаційний характер митно-правового регулювання, адміністративно-правову природу митно-деліктних відносин та відносин, пов'язаних із гарантуванням законності діяльності митних органів і не суперечить наведеній вище аргументації стосовно доцільності введення до структури системи митно-правових відносин тих, які стосуються правоохоронної діяльності та врахування при визначенні моделі митно-правового регулювання необхідності застосування заходів і засобів впливу кримінально-правового характеру. Зазначений підхід відтворює комплексний характер завдання щодо захисту митних інтересів держави, яке не може бути вирішене шляхом реалізації обмеженого кола завдань та відповідних заходів і засобів впливу, і виявляється у дотичності, взаємозв'язку та кореспондуванні із іншими правовідносинами у галузі державної митної справи. Вказане стосується не тільки кримінально-правових, а й конституційно-правових, фінансово-правових, цивільно-правових, господарсько-правових та інших відносин.

Суб'єктна складова митного права представлена двома групами суб'єктів – загальні та спеціальні. Останні поділені на дві підгрупи, залежно від того, чи є вони носіями державно-владних повноважень. Найбільш дискусійним є питання про доцільність наділення митних органів компетенцією правоохоронного характеру. Необхідність посилення інституційної спроможності митних органів у напрямку боротьби з контрабандою товарів (у тому числі підакцизних), та недостовірним декларуванням товарів визначена необхідністю вдосконалення форм і методів правоохоронної діяльності у цьому напрямку в умовах підвищених ризиків для економіки держави в умовах воєнного стану. Вирішуючи зазначену проблему слід враховувати, що протягом чисельних реформувач митних органів неодноразово змінювались пріоритети у реалізації завдань та відповідно – розподілі компетенції, що мали ситуативний характер, а наслідки не могли однозначно оцінюватись як позитивні. Вказане визначає необхідність активізації

наукових пошуків у напрямку формування належної моделі митно-правового регулювання як одного із гарантів забезпечення економічного правопорядку в Україні.

ПЕРЕЛІК ДЖЕРЕЛ ПОСИЛАНЬ

1. Лощикін О. М. Економічна функція сучасної держави. Теоретико-правові аспекти: монографія. Київ : ТОВ «Вид-во «Юридична думка», 2008. 368 с.
2. Митне право України : навч. посібн. / А. І. Годяк, О. М. Ілюшук, Я. П. Павлович-Сенета. Львів : СПОЛОМ, 2017. 308 с., С. 27. URL: <https://cutt.ly/wTk1HvS3> (дата звернення: 30.09.2023).
3. Митний кодекс України від 13.03.2012 р. № 4495-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2012. № 44–45, 46–47, 48. Ст. 552.
4. Велика українська юридична енциклопедія : у 20 т. Т. 5: Адміністративне право / редкол.: Ю. П. Битяк (голова) та ін. ; Нац. акад. прав. наук України ; Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького НАН України; Нац. юрид. ун-т ім. Ярослава Мудрого. Харків : Право, 2016. 960 с.
5. Кодекс адміністративного судочинства України від 06 лип. 2005 р. № 2747-IV (ред. з 15.12.2017). *Відомості Верховної Ради України*. 2005, № 35–36 (09.09.2005), № 37 (16.09.2005). Ст. 446 (зі змін. від 30 лист. 2021 р. № 1914-IX).
6. Конституція України : Закон України від 28.06.1996 р. № 254к/96-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 30. Ст. 141 (зі змінами).
7. Адміністративне право України. Академічний курс : підруч. : у двох томах: Том 1. Загальна частина / ред. колегія: В. Б. Авер'янов (голова) та ін. Київ : Юридична думка, 2007. 592 с.
8. Про основи національної безпеки України : Закон України від 19.06.2003 р. № 964-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 39. Ст. 351 (Втратив чинність).
9. Про демократичний цивільний контроль над Воєнною організацією і правоохоронними органами держави : Закон України від 19.06.2003 р. № 975-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 46. Ст. 366 (Втратив чинність).
10. Про національну безпеку України : Закон України від 21.06.2018 р. № 2469-VIII. *Відомості Верховної Ради України*. 2018. № 31. Ст. 241.
11. Про державний захист працівників суду і правоохоронних органів Закон України від 23.12.1993 р. № 3781-XII. *Відомості Верховної Ради України*. 1994. № 11. Ст. 50.
12. Велика українська юридична енциклопедія : у 20 т. Харків : Право, 2016. Т. 3: Загальна теорія права / редкол.: О. В. Петришин (гол.) та ін. 2017. 952 с., с. 824.

13. Тацій В. Я. Поняття та система правоохоронних органів: у контексті системних змін до Конституції України. *Вісник Академії правових наук України. Загальні проблеми правової науки*. Харків, НАПНУ. 2012. № 4. URL: <http://visnyk.kh.ua/uk/journals/visnik-napnru-4-2012r> (дата звернення 25.09.2023).

14. Попівняк О. І. Адміністративно-правові засади забезпечення митної безпеки правоохоронними та митними органами : дис. д-ра філос. : 12.00.07. Ірпінь-Запоріжжя, 2020. 225 с.

15. Селіванов А. О. Контроль. Велика українська юридична енциклопедія : у 20 т. Т. 5: Адміністративне право / редкол.: Ю. П. Битяк (гол.) та ін. ; Нац. акад. прав. наук України ; Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького НАН України ; Нац. юрид. ун-т ім. Ярослава Мудрого. Харків : Право, 2016. С. 447.

16. Митний кодекс України : Закон України від 11.07.2002 р. № 92-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2002. № 38–39. Ст. 288 (Втратив чинність).

17. Про деякі заходи з оптимізації системи центральних органів виконавчої влади : Указ Президента України від 24.12.2012 р. № 726/2012. URL: <https://www.president.gov.ua/documents/7262012-14812> (дата звернення: 15.09.2023).

18. Про ліквідацію Міністерства доходів і зборів : Постанова Кабінету Міністрів України від 01.03.2014 р. № 67. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/67-2014-%D0%BF> (дата звернення: 24.09.2023).

19. Про утворення Державної фіскальної служби : Постанова Кабінету Міністрів України від 21.05.2014 р. № 160. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/160-2014-%D0%BF> (дата звернення: 14.09.2023).

20. Про внесення змін до Митного кодексу України та деяких інших законодавчих актів України у зв'язку з проведенням адміністративної реформи : Закон України від 14.01.2020 р. № 440-IX. ВВР України. 2020. № 28 (10.07.2020). Ст. 188.

21. Міжнародна конвенція про спрощення і гармонізацію митних процедур (Київська конвенція). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_643/sp:side (дата звернення: 06.10.2023).

22. Glossary of International Customs Terms. World Customs Organization. Belgium, December 2018. P. 12. URL: <http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/glossary-of-international-customs-terms/glossary-of-international-customs-terms.pdf?db=web>; Попівняк О. І. Адміністративно-правові засади забезпечення митної безпеки правоохоронними та митними органами... С. 78–79 (дата звернення: 06.10.2023).

23. Regulation (EU) No 952/2013 of the European Parliament and the Council of 9 October 2013 laying down the Union Customs Code. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1521191466211&uri=CELEX:02013R0952-20161224> (дата звернення: 07.10.2023).

24. Податковий кодекс України від 02.12.2010 р. № 2755-VI (ред. з 01.01.2017). *ВВР України*. № 13–14, № 15–16, № 17. Ст. 112.

25. Про затвердження положень про Державну податкову службу України та Державну митну службу України : Постанова Кабінету Міністрів України від 06.03.2019 р. № 227. *Офіційний вісник України*. 2019. № 26 (05.04.2019). Ст. 900.

26. Адміністративна діяльність ОВС. Загальна частина: підручник / за заг. ред. О. П. Рябченко. Харків : ХНУВС, 2009. 256 с. (З грифом МОН України).

27. Про оперативно-розшукову діяльність : Закон України від 18.02.1992 р. № 2135-XII. *ВВР України*. 1992. № 22 (02.06.92). Ст. 303.

28. Кримінальний процесуальний кодекс України від 13.04.2012 № 4651-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2013. № 9–10 (08.03.2013). № 11–12 (22.03.2013). № 13 (29.03.2013). Ст. 88.

29. Рябченко О. П. Місце митного права у структурі системи права: окремі пропозиції щодо визначення. Повітряне і космічне право. *Юридичний вісник*. 2022. № 3(64). С. 30–37.

СУЧАСНІ ВІЗІЇ ФОРМУВАННЯ ЕФЕКТИВНОГО ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МИТНОЇ СПРАВИ

Олена Рябченко,

*д-р юрид. наук, професор,
заслужений діяч науки і техніки України,
завідувач кафедри адміністративного права,
процесу та митної безпеки
Навчально-наукового інституту економічної безпеки
та митної справи
Державного податкового університету*

Дослідження сучасних проблем формування ефективного правового забезпечення митної справи запропоновано здійснювати, виходячи з актуальних питань правового регулювання митно-деліктних відносин, серед яких виділено так, що виникають у зв'язку з:

- застосуванням конфіскації майна як виду адміністративного стягнення за порушення митних правил;
- порушенням правил сплати митних платежів.

У разі застосування конфіскації майна як виду адміністративного стягнення за порушення митних правил виникає низка питань, відповідь на які безпосередньо визначає доцільність застосування такого виду адміністративних стягнень.

Насамперед, які вимоги закладені у частинах першій, четвертій, шостій статті 41 Конституції України у системному взаємозв'язку із частиною першою статті 8 щодо втручання у право власності особи шляхом застосування конфіскації майна як виду адміністративного стягнення.

У відповідь на таке запитання доцільно зазначити наступне.

Сутність формули частини 1 статті 8 Конституції України розкривається у таких її складових: 1) визнання принципу верховенства права в Україні; 2) дія принципу верховенства права; 3) сутність самого поняття верховенства права. Перша складова означає визнання принципу верховенства права у вигляді міжнародно-правового зобов'язання шляхом приєднання до Статуту Ради Європи та ратифікації Європейської конвенції з прав людини, унормування у тексті Конституції

України, закріплення рядом законів. У системному взаємозв'язку із частинами 1, 4, 6 статті 41 щодо втручання у право власності особи шляхом застосування конфіскації майна зміст першої складової сутності конституційної формули розкривається у таких правових вимогах як гарантована з боку держави недоторканність власності, зобов'язання держави забезпечити правопорядок шляхом створення ефективного нормативно-правового регулювання відносин власності [1, с. 56–57]. У цьому контексті слід вказати, що непорушність права власності кореспондується з Конвенцією про захист прав людини і основоположних свобод 1950 року (ратифікована Законом від 17.07.1997 № 475/97-ВР). Відповідно статті 1 Першого Протоколу до Конвенції, передбачено, що «кожна фізична або юридична особа має право мирно володіти своїм майном. Ніхто не може бути позбавлений свого майна інакше як в інтересах суспільства і на умовах, передбачених законом або загальними принципами міжнародного права». Оскільки Україна є учасником Європейської конвенції і її положення імплементовані в національне законодавство України та складають його невід'ємну частину, зазначена норма може розглядатись як гарантія забезпечення права власності кожної особи [1, с. 307].

Друга складові конституційної формули частини 1 статті 8 означає наявність юридичних інституцій і процедур, за допомогою яких створюється теоретична та інституційна основа дієвого захисту прав людини і основоположних свобод [1, с. 57]. У виділеному контексті застосування конфіскації майна вказане означає наявність державних інститутів, наділених відповідною компетенцією, та процедур правозастосування. При цьому має бути забезпечена відповідність діяльності таких інститутів, наявності та здійснення таких процедур на засадах принципу верховенства права, стандарти до реалізації якого розкриваються у рекомендаціях Комітету міністрів Ради Європи, резолюціях ПАРЄ, рішення Європейського суду з прав людини.

Зміст третьої складової конституційної формули частини 1 статті 8 у системному взаємозв'язку із частинами 1, 4, 6 статті 41 щодо конфіскації майна розкривається на засадах доктрини “the rule of law”, що передбачає виключення для влади загалом та її посадових осіб діяти інакше, ніж

на підставі визначених законом повноважень, рівність усіх членів суспільства перед законом, домінанта прав і свобод людини (за А. Дайсі). У такому значенні третьої складової конституційної формули частини 1 статті 8 не тільки існує взаємозв'язок із частинами 1, 4, 6 статті 41, а й кореспондування із частиною 2 статті 6 Конституції України, де закріплено правову вимогу, звернену до органів законодавчої, виконавчої та судової влади здійснювати свої повноваження у встановлених цією Конституцією межах і відповідно до законів України.

По суті принцип верховенства права сприймається як інтегральний принцип права, який увібрав до себе універсальні принципи права, серед яких у контексті застосування конфіскації майна та у системному взаємозв'язку із частинами 1, 4, 6 статті 41 особливе значення набувають такі як: принцип законності, принцип поваги прав людини і основоположних свобод, принцип юридичної визначеності.

Питання щодо застосування конфіскації як виду адміністративного стягнення також пов'язане із відповіддю на запитання про те, у чому полягає легітимна мета санкції частини 6 статті 481 МКУ, якою передбачено відповідальність у виді штрафу в розмірі десяти тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або конфіскацію таких транспортних засобів, яка настає за перевищення строку тимчасового ввезення транспортних засобів особистого користування та транспортних засобів комерційного призначення на митну територію України більше ніж на тридцять діб, а так само втрата цих транспортних засобів, у тому числі їх розкомплектування.

Згідно частиною 1 статті 458 МКУ, порушення митних правил є адміністративним правопорушенням. Відповідно частин 1, 4 статті 2 Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП), законодавство України про адміністративні правопорушення складається з цього Кодексу та інших законів України. Питання щодо адміністративної відповідальності за порушення митних правил регулюються Митним кодексом України.

Аналізуючи положення статті 23 КУпАП – ключового кодифікованого нормативно-правового акта в галузі адміністративного права, робимо висновок про опосередковане визначення

змісту адміністративної відповідальності як міри, яка застосовується з метою виховання особи в дусі додержання законів України, поваги до правил співжиття, а також запобігання вчиненню нових правопорушень як самим правопорушником, так і іншими особами. Таким чином, адміністративне стягнення виконує дві основні функції: 1) виховну; 2) запобіжну (превентивну).

Завданням адміністративної відповідальності є охорона прав і свобод громадян, власності, конституційного ладу України, прав і законних інтересів підприємств, установ і організацій, встановленого порядку, зміцнення законності, запобігання правопорушенням, виховання громадян в дусі точного і неухильного додержання Конституції і законів України, поваги до прав, честі і гідності інших громадян, до правил співжиття, сумлінного виконання своїх обов'язків, відповідальності перед суспільством (статті 1 КУпАП).

Адміністративна відповідальність за порушення митних правил виконує наступні функції: превентивну (попереджувальну), реалізація якої спрямована на спонування суб'єктів митно-правових відносин до дотримання вимог митного законодавства, запобігання вчинення правопорушень в подальшому особою, яка раніше вже вчинила порушення митних правил та усунення причин і умов, що сприяють вчиненню правопорушень й попередження вчинення митних правопорушень іншими особами; охоронну, яка полягає у витісненні та ліквідації суспільних відносин, що не відповідають митно-правовим нормам; репресивну (каральну), яка знаходить свій прояв у тих несприятливих наслідках, які відображені у санкції норм митного права і які повинна зазнавати особа внаслідок скоєного ним порушення митних правил тощо [2].

Штраф є одним з видів адміністративних стягнень. Штраф може застосовуватись тільки як основне адміністративне стягнення за порушення митних правил (частина 1 статті 462 МКУ).

Конфіскація як адміністративне стягнення за порушення митних правил полягає у примусовому вилученні безпосередніх товарів, транспортних засобів комерційного призначення – безпосередніх предметів порушення митних правил і безоплатній їх передачі у власність держави (частина 1 статті 465 МКУ).

Застосування конфіскації здійснюється виключно за рішенням суду у випадках, обсязі та порядку, що визначаються Митним кодексом України та іншими законами України. При цьому конфіскація предметів порушення митних правил застосовується незалежно від того, чи є ці товари власністю особи, яка вчинила порушення митних правил.

Отже, конфіскація є обов'язковою лише за умови, коли безпосереднім предметом порушення митних правил були, зокрема, товари, транспортні засоби комерційного призначення переміщення яких через митний кордон України заборонено або обмежено законодавством України.

Конфіскація товарів, транспортних засобів, зазначених у пункті 3 статті 461 МКУ, може застосовуватися як основне і як додаткове адміністративне стягнення (частина 2 статті 462 МКУ). Санкцією частини 6 статті 481 МКУ передбачено альтернативні стягнення – штраф або конфіскація транспортних засобів особистого користування та транспортних засобів комерційного призначення. Разом з тим, відповідно частини 1 статті 465 МКУ, конфіскація як адміністративне стягнення за порушення митних правил застосовується щодо безпосередніх предметів порушення митних правил, зокрема – щодо транспортних засобів комерційного призначення. Виникає також запитання про абсолютну визначеність та/або безальтернативність відповідальності за частиною шостою статті 481 МКУ (накладення штрафу або конфіскація транспортного засобу), яка носить виключно майновий характер. Санкцією частини шостої статті 481 МКУ передбачено застосування штрафу як основного стягнення або конфіскації, яка визначена основним стягненням. Виходячи із вказаного, санкція частини шостої статті 481 МКУ передбачає застосування альтернативних стягнень, що передбачає при притягненні до адміністративної відповідальності застосування принципу індивідуалізації юридичної відповідальності.

Юридична відповідальність встановлюється за скоєння конкретного правопорушення конкретною особою, тобто вона має індивідуальний характер і характеризується, наприклад, наявністю системи покарань та стягнень, можливістю призначення більш м'якого покарання, умовного засудження, відстрочки

виконання вироку, давністю притягнення до кримінальної відповідальності та звільнення від неї тощо. Цей принцип забезпечується можливістю застосування виду юридичної відповідальності в залежності від ступеня суспільної небезпечності скоєного правопорушення. При цьому, принцип індивідуалізації відповідальності знаходить також свій вираз в тому, що при призначенні покарання (стягнення) мають враховуватися всі особливості та обставини справи, характер правопорушення, ступінь здійснення винною особою протиправного наміру, ступінь вини, властиві їй індивідуальні риси, спосіб життя, мотиви скоєння правопорушення і інше.

Диспозицією частини 6 статті 481 МКУ передбачено склад адміністративного митного правопорушення. Загальний об'єкт правопорушення – суспільні відносини, які охороняються нормами митного та адміністративного законодавства. Родовий об'єкт правопорушення – суспільні відносини у митній сфері, які охороняються нормами митного та адміністративного законодавства. Безпосередній об'єкт правопорушення – конкретні суспільні відносини у сфері тимчасового ввезення транспортних засобів особистого користування та транспортних засобів комерційного призначення на митну територію України, а так само втрати цих транспортних засобів, у тому числі їх розкомплектування.

Складовою частиною об'єкта правопорушення є його предмет, яким, у даному випадку, є транспортні засоби особистого користування та транспортні засоби комерційного призначення, які тимчасово ввозяться на митну територію України, а так само є втраченими, в тому числі – розкомплектованими. Об'єктивна сторона правопорушення виражається у таких діях: а) тимчасове ввезення на митну територію України із перевищенням строку більше ніж на тридцять діб; б) так само втрата цих транспортних засобів, у тому числі їх розкомплектування. Об'єктивна сторона правопорушення характеризується діями, вчинення яких прямо заборонено чинним законодавством, яке визначає відповідні правила у режимі тимчасового ввезення, а саме – перевищення строку, а так само втрати транспортних засобів особистого користування та транспортних засобів комерційного призначення.

Таким чином, юридична кваліфікація діяння за частиною 6 статті 481 МКУ передбачає визначення відповідності дій особи-учасника митних правовідносин встановленим законодавством правилам режиму тимчасового ввезення щодо конкретних предметів – транспортних засобів особистого користування та транспортних засобів комерційного призначення на митну територію України, що передбачає вимогу її доведення факту вчинення таких дій необхідними доказами.

Виникає також необхідність у відповідях на наступні запитання про пропорційність адміністративної відповідальності за частиною 6 статті 481 МКУ тяжкості вчиненого порушення митних правил; про забезпечення внаслідок застосування частиною 6 статті 481 МКУ справедливий баланс між вимогами публічного інтересу та захистом права власності особи; про здатність менш обтяжливих для прав і свобод осіб заходів обмеження права власності досягти легітимної мети на тому самому якісному рівні.

За загальним визначенням, «публічним інтересом» є важливі для значної кількості фізичних і юридичних осіб потреби, які, відповідно до законодавчо встановленої компетенції, забезпечуються суб'єктами публічної адміністрації. Тобто публічний інтерес є не чим іншим, як певною сукупністю приватних інтересів (Постанова Верховного Суду 13 лютого 2019 року Справа № 810/2763/17 (К/9901/44258/18)). У чинному законодавстві застосовується терміни «суспільний інтерес», «захист суспільних інтересів», «національні інтереси», «охоронювані законом інтереси». Поняття суспільного інтересу частково розкривається в частині 2 статті 29 Закону України «Про інформацію», у якій міститься перелік інформації, яка становить предмет суспільного інтересу, і, таким чином, є суспільно необхідною. Цей перелік не є вичерпним і включає інформацію, яка:

- свідчить про загрозу державному суверенітету, територіальній цілісності України;
- забезпечує реалізацію конституційних прав, свобод і обов'язків;
- свідчить про можливість порушення прав людини, введення громадськості в оману, шкідливі екологічні та інші

негативні наслідки діяльності (бездіяльності) фізичних або юридичних осіб.

Термін «захист суспільних інтересів» застосовується у статті 10 Закону України «Про засади запобігання та протидії дискримінації в Україні» від 06.09.2012 № 5207-VI, де передбачено компетенцію Уповноваженого Верховної Ради України з прав людини щодо запобігання та протидії дискримінації щодо звернення до суду із заявами про дискримінацію з метою захисту суспільних інтересів.

Пунктом 4 частини 4 статті 29 Закону України «Про захист персональних даних» від 01.06.2010 № 2297-VI встановлено, що персональні дані можуть передаватися іноземним суб'єктам відносин, пов'язаних з персональними даними, також у разі необхідності захисту суспільного інтересу, встановлення, виконання та забезпечення правової вимоги.

Законом України «Про ратифікацію Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Кіпр про повітряне сполучення» від 16.06.2016 № 1424-VIII термін «захист суспільних інтересів» застосовується у значенні мети задоволення правових вимог які стосуються безпеки польотів.

У преамбулі Закону України «Про особливості здійснення правочинів з державним, гарантованим державою боргом та місцевим боргом» від 19.05.2015 № 436-VIII якого закріплено мету закону, в тому числі – захист суспільних інтересів та інтересів держави у зв'язку з погашенням та обслуговуванням державного, гарантованого державою боргу та місцевого боргу.

У Висновку № 8 (2006) Консультативної ради європейських суддів до уваги Комітету Міністрів Ради Європи з питання «Роль суддів у захисті верховенства права та прав людини в контексті тероризму» від 10.11.2006 вказано про інтереси публічного порядку або національної безпеки (як ті, що, наприклад, згадані в статті 1 Протоколу № 7 до Європейської конвенції про права людини від 22 листопада 1984 р. (далі – КРЄС)) (пункт 32). КРЄС вважає, що, наскільки б серйозним не було правопорушення, суди повинні на усіх стадіях розслідування забезпечувати, щоб обмеження індивідуальних прав зводилися лише до тих, що є суворо необхідними для захисту

суспільних інтересів (пункт 51). У багатьох країнах існує велика спокуса автоматично надавати пріоритет питанням безпеки, що може тягти за собою ризик зловживань (пункт 62). КРЄС також рекомендує, щоб національні судові органи: б) при здійсненні своїх функцій як тлумачів закону й гарантів індивідуальних прав та свобод забезпечували, щоб захист суспільних інтересів узгоджувався з правами людини й основоположними свободами. Отже, у чинному законодавстві, міжнародних актах словосполучення «захист суспільного інтересу» застосовується у випадках, коли предмет захисту стосується інтересів суспільства, держави.

Звернення до правових позицій Конституційного Суду України дозволяє виділити Рішення у справі про охоронюваний законом інтерес від 01.12.2004 № 18-рп/2004, де у пункті 3.2. мотивувальної частини вказано, що «Прикладом застосування поняття «інтерес» у широкому сенсі є Конституція України, статті 18, 32, 34, 35, 36, 39, 41, 44, 79, 89, 104, 121, 127, 140 якої наголошують на національних інтересах, інтересах національної безпеки, економічного добробуту, територіальній цілісності, громадського порядку, здоров'я і моральності населення, політичних, економічних, соціальних, культурних інтересах, інтересах суспільства, інтересах усіх співвітчизників, інтересах громадянина, інтересах держави, спільних інтересах територіальних громад сіл, селищ та міст тощо. Вказуючи на наявність таких інтересів, Конституція України підкреслює необхідність їх забезпечення (стаття 18), задоволення (стаття 36) чи захисту (статті 44, 127). Зміст інтересів у широкому розумінні Конституція України не розкриває. Проте у Законі України «Про основи національної безпеки України» від 19 червня 2003 року N 964-IV дається як визначення терміна «національні інтереси» (стаття 1), так і вичерпний перелік їх пріоритетів (стаття 6)». У пункті 1 резолютивної частини Рішення прямо вказано, що «Поняття «охоронюваний законом інтерес», що вживається в частині першій статті 4 Цивільного процесуального кодексу України та інших законах України у логічно-смысловому зв'язку з поняттям «права», треба розуміти як прагнення до користування конкретним матеріальним та/або нематеріальним благом, як зумовлений загальним

змістом об'єктивного і прямо не опосередкований у суб'єктивному праві простий легітимний дозвіл, що є самостійним об'єктом судового захисту та інших засобів правової охорони з метою задоволення індивідуальних і колективних потреб, які не суперечать Конституції і законам України, суспільним інтересам, справедливості, добросовісності, розумності та іншим загальноправовим засадам».

Таким чином, термін «інтерес», розкритий у правовій позиції КСУ у Рішенні від 01.12.2004 № 18-рп/2004, словосполучення «захист суспільних інтересів» має значення самостійного об'єкту судового захисту та інших засобів правової охорони з метою задоволення колективних потреб. У такому значенні втручання у право власності конкретної особи буде співмірним із захистом суспільного (публічного) інтересу тільки у разі, якщо конкретна особа набуває таке право у спосіб, заборонений законом. Крім того, для того, щоб втручання вважалось пропорційним, воно має відповідати тяжкості правопорушення. Такий висновок відповідає статті 1 Протоколу 1 до Конвенції з захисту прав людини, з якої випливає положення про те, що держава уповноважена здійснювати контроль за використанням власності шляхом забезпечення виконання законів.

Органи влади повинні дотримуватись розумного балансу між заходами, вжитими для забезпечення загальних інтересів суспільства та потребою захищати право заявника на мирне володіння своїм майном, тобто, щоб не стали вжиті заходи особистим та надмірним тягарем для заявника.

Відповідно частині 1 статті 103 МКУ тимчасове ввезення — це митний режим, відповідно до якого іноземні товари, транспортні засоби комерційного призначення ввозяться для конкретних цілей на митну територію України з умовним повним або частковим звільненням від оподаткування митними платежами та без застосування заходів нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності і підлягають реекспорту до завершення встановленого строку без будь-яких змін, за винятком звичайного зносу в результаті їх використання.

Європейський суд з прав людини уже встановлював, що позбавлення власності без сплати суми її вартості становитиме непропорційне втручання, а відсутність будь-якого

відшкодування може бути виправданою лише за винятком обставин (див. рішення у справах «Святі чоловічі монастирі проти Греції» та «Колишній король Греції та інші проти Греції») [3].

Відповідно до статті 1 Протоколу 1 до Конвенції з захисту прав людини кожна фізична чи юридична особа має право на повагу до своєї власності. Ніхто не може бути позбавлений свого майна інакше, як в інтересах суспільства та на умовах, передбачених законом і загальними принципами міжнародного права. Перша і найбільш важлива вимога зазначеної норми полягає в тому, що будь-яке втручання публічної влади в право на повагу до власності має бути законним. Також передбачається, що держава уповноважена здійснювати контроль за використанням власності шляхом забезпечення виконання законів. Питання про те, чи буде досягнута справедлива рівновага між вимогами загального інтересу і захисту фундаментальних прав особи, має значення лише при умові, що таке втручання відповідає вимогам закону і не є безпідставним. Відтак, не може бути застосовано конфіскацію як адміністративне стягнення за перевищення строку тимчасового ввезення стосовно транспортного засобу особистого користування.

Наступне питання стосується відповідності частини 2 статті 61 Конституції України статті 485 МКУ, якою передбачено адміністративну відповідальність 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». Так, частиною 2 статті 61 Конституції України встановлено, що в основу притягнення до юридичної відповідальності має бути покладений конкретний склад правопорушення, яке скоїла особа. Відмінність у складі правопорушення (як в цілому, так і в конкретних його елементах) дає підстави для притягнення особи до різних видів юридичної відповідальності. Також, юридична відповідальність встановлюється за скоєння конкретного правопорушення конкретною особою, тобто вона має індивідуальний характер і характеризується, наприклад, наявністю системи покарань та стягнень, можливістю призначення більш м'якого покарання, умовного засудження, відстрочки

виконання вироку, давністю притягнення до кримінальної відповідальності та звільнення від неї тощо. Цей принцип забезпечується можливістю застосування виду юридичної відповідальності в залежності від ступеня суспільної небезпечності скоєного правопорушення. При цьому, принцип індивідуалізації відповідальності знаходить також свій вираз в тому, що при призначенні покарання (стягнення) мають враховуватися всі особливості та обставини справи, характер правопорушення, ступінь здійснення винною особою протиправного наміру, ступінь вини, властиві їй індивідуальні риси, спосіб життя, мотиви скоєння правопорушення і інше.

Диспозицією статті 485 МКУ передбачено склад адміністративного митного правопорушення. Загальний об'єкт правопорушення – суспільні відносини, які охороняються нормами митного та адміністративного законодавства. Родовий об'єкт правопорушення – суспільні відносини у митній сфері, які охороняються нормами митного та адміністративного законодавства. Безпосередній об'єкт правопорушення – конкретні суспільні відносини у сфері сплати митних платежів. Складовою частиною об'єкта правопорушення є його предмет, яким, у даному випадку, є гроші у сумі несплачених митних платежів, або товари, стосовно яких надано пільги щодо сплати митних платежів і які використані в інших цілях, ніж ті, у зв'язку з якими було надано такі пільги. Об'єктивна сторона правопорушення виражається у: а) заявлені неправдивих відомостей щодо істотних умов зовнішньоекономічного договору (контракту); б) неправдивих відомостей щодо ваги (з урахуванням допустимих втрат за належних умов зберігання і транспортування) або кількості; в) неправдивих відомостей щодо країни походження, відправника та/або одержувача товару; г) неправдивих відомостей, необхідних для визначення коду товару згідно з УКТ ЗЕД та його митної вартості, та/або надання з цією ж метою митного органу документів, що містять такі відомості; д) або несплаті митних платежів у строк, встановлений законом; е) або інших протиправних діях, спрямованих на ухилення від сплати митних платежів; ж) використання товарів, стосовно яких надано пільги щодо сплати митних платежів, в інших цілях, ніж ті, у зв'язку з якими

було надано такі пільги. Об'єктивна сторона правопорушення характеризується діями, вчинення яких прямо заборонено чинним законодавством, яке визначає відповідні правила у сфері справляння митних платежів. Перелік таких правил, заборона щодо порушення яких встановлена диспозицією статті 485 МКУ, не передбачає диференціацію залежно від заявленого митного режиму. Більше того, об'єктивна сторона митного правопорушення за статтю 485 МКУ містить відкритий перелік дій, вчинення яких у сфері справляння митних платежів, тягне настання адміністративної відповідальності у формі штрафу. Крім того, адміністративна відповідальність настає і за нецільове використання товарів, стосовно яких надано пільги щодо сплати митних платежів. Разом з тим, при застосуванні статті 485 МКУ слід враховувати норму пункту 3 частини 1 статті 292 МКУ, згідно з якою митні платежі не сплачуються при ввезенні товарів на митну територію України або вивезенні товарів з митної території України, якщо товари були поміщені у митний режим, який відповідно до положень цього Кодексу не передбачає сплату митних платежів, – на період дії цього режиму та при виконанні умов, що впливають з такого режиму. Зокрема, умови поміщення товарів в митний режим реекспорту передбачені статтю 86 МКУ. Робимо висновок, що юридична кваліфікація діяння за статтю 485 МКУ передбачає визначення відповідності дій особи-учасника митних правовідносин встановленим законодавством правилам у сфері справляння митних платежів.

Диспозицією статті 485 МКУ передбачено факультативну ознаку об'єктивної сторони проступку – мету вчинення проступку – неправомірне звільнення від сплати митних платежів чи зменшення їх розміру або нецільове використання товарів. Наявність зазначеної мети означає вимогу її доведення необхідними доказами. Отже, винесене у справі за статтю 485 МКУ судове рішення має ґрунтуватись на конкретних доказах.

Відповідно до частини 2 статті 495 МКУ посадова особа митного органу, яка здійснює провадження у справі про порушення митних правил, оцінює докази за своїм внутрішнім переконанням, що ґрунтується на всебічному, повному і об'єктивному дослідженні всіх обставин справи в їх сукупності,

керуючись законом та правосвідомістю. Згідно вимог статті 495 МКУ доказами у справі про порушення митних правил є будь-які фактичні дані, на основі яких у визначеному законом порядку встановлюються наявність або відсутність порушення митних правил, винність особи у його вчиненні та інші обставини, що мають значення для правильного вирішення справи. Відповідно до статті 489 МКУ, посадова особа при розгляді справи про порушення митних правил зобов'язана з'ясувати: чи було вчинено адміністративне правопорушення, чи винна дана особа в його вчиненні, чи підлягає вона адміністративній відповідальності, чи є обставини, що пом'якшують та/або обтяжують відповідальність, чи є підстави для звільнення особи, що вчинила правопорушення, від адміністративної відповідальності, а також з'ясувати інші обставини, що мають значення для правильного вирішення справи.

Відповідно до частини 2 статті 33 КУпАП при накладенні стягнення орган (посадова особа), що вирішує справу про адміністративне правопорушення, враховує:

- 1) характер вчиненого правопорушення;
- 2) особу порушника;
- 3) ступінь вини порушника;
- 4) майновий стан порушника;
- 5) обставини, що пом'якшують адміністративну відповідальність (стаття 34 КУпАП);
- 6) обставини, що обтяжують адміністративну відповідальність (стаття 35 КУпАП).

У доктрині адміністративного права визнається, що у порушеннях з формальним складом проступком визнається саме вчинення протиправних дій. Причинний зв'язок у більшості випадків проходить через свідомість людей, визнаючи при цьому мотиви їх поведінки, спрямовані на досягнення певної мети. Більшість адміністративних правопорушень характеризується недодержанням різноманітних правил, коли у протиправному діянні присутній склад правопорушення незалежно від настання шкідливих наслідків [4].

Характеристика правопорушення за статтю 485 МКУ передбачає визнання такого як порушення з формальним складом. Визначення у диспозиції статті 485 МКУ протиправної мети

вчинення дій у сфері справляння митних платежів або використання пільгових товарів означає необхідність доведення умисного характеру таких дій. Статті 10, 11 КУпАП встановлено форми вини за вчинення адміністративного правопорушення — умисну або з необережності. Статтею 10 КУпАП передбачено прямий умисел — коли особа, яка вчинила адміністративне правопорушення, усвідомлювала протиправний характер своєї дії чи бездіяльності, передбачала її шкідливі наслідки і бажала їх або непрямий умисел — коли особа свідомо допускала настання цих наслідків. Адміністративне правопорушення визнається таким, що вчинене з необережності, якщо особа, яка його вчинила, передбачала можливість настання шкідливих наслідків своєї дії чи бездіяльності, але легковажно розраховувала на їх відвернення або не передбачала можливості настання таких наслідків, хоч повинна була і могла їх передбачити. Значить, при здійсненні юридичної кваліфікації діяння за статтю 485 МКУ необхідно враховувати, що таке правопорушення є порушенням з формальним складом, для якого характерна умисна форма вини. До того ж, умисел визнається більш небезпечною формою вини, ніж необережність [5]. Отже, виходячи з особливостей юридичної характеристики правопорушення за статтю 485 МКУ посадова особа при розгляді справи про порушення митних правил повинна врахувати, що вказане порушення з формальним складом, і, тому, стосується встановлення факту дотримання чи недотримання певних правил щодо сплати митних платежів чи використання товарів, стосовно яких надано пільги щодо сплати митних платежів; наявність умисної форми вини.

Норма статті 22 КУпАП стосовно можливості звільнення від адміністративної відповідальності при малозначності вчиненого правопорушення не може бути застосована, враховуючи юридичний склад правопорушення за статтю 485 МКУ. Саме тому, принцип індивідуалізації юридичної відповідальності за правопорушення за статтю 485 МКУ, враховуючи юридичний склад правопорушення, означає необхідність доведення:

- факту вчинення правопорушення, враховуючи всі особливості та обставини справи;
- виду юридичної відповідальності за вчинення правопорушення;

- особи порушника;
- наявність факультативної ознаки суб'єктивної сторони проступку – мети вчинення порушення;
- форми вини.

При здійсненні юридичної кваліфікації правопорушення за статею 485 МКУ необхідно встановити наявність чи відсутність факту дотримання правил щодо сплати митних платежів, цільове чи нецільове використання товарів, стосовно яких надано пільги щодо сплати митних платежів, що виключає можливість визначення нижчої чи вищої межі розміру штрафу. Таким чином, стаття 485 МКУ відповідає частині 2 статті 61 Конституції України.

ПЕРЕЛІК ДЖЕРЕЛ ПОСИЛАНЬ

1. Конституція України : науково-практичний коментар / редкол.: В. Я. Тацій (голова редкол.), О. В. Петришин (відп. секретар), Ю. Г. Барабаш та ін.; Нац. акад. прав. наук України. 2-ге вид., переробл. і допов. Харків : Право, 2011. 1128 с.
2. Корнева Т. Відповідальність за порушення митних правил. *Юрид. вісник*. 2007. № 2. С. 27–35, с. 30.
3. Анна Огречук, Андрій Потьомкін. Як в ЄСПЛ розуміють, що таке власність, її захист і неправомірне втручання з боку держави. *Закон і бізнес*. № 37 (1179) 13.09–19.09.2014. URL: <https://zib.com.ua/ua/100231.html> (дата звернення: 09.10.2023).
4. Адміністративна відповідальність: Навчальний посібник / за заг.ред. Т. О. Коломоєць. Київ : Істина, 2011. 184 с., с. 49.
5. Костенко О. М. Умисел. *Великий енциклопедичний юридичний словник* / за ред. акад. НАН України Ю. С. Шемшученка. 2-ге вид., переробл. і доповн. Київ : Юридична думка, 2012. 1020 с., с. 942.

РОЗДІЛ II ТЕОРЕТИКО-ПРИКЛАДНІ АСПЕКТИ СТВОРЕННЯ ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ «СУХИХ ПОРТІВ»

СУТНІСТЬ ТА ЗНАЧЕННЯ «СУХИХ ПОРТІВ» ЗА СУЧАСНИХ УМОВ

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

Світові тенденції глобалізації економіки, розвитку інформаційних технологій та автоматизації виробництва товарів сприяють бурхливому розвитку торгівлі, а отже й обумовлюють потребу в налагодженні ефективних ланцюгів постачання, які були б здатні забезпечити швидке переміщення товарів між учасниками зовнішньоекономічної діяльності.

Така ситуація спричиняє потребу в стрімкому розвитку транспортної галузі та розбудові транспортної логістики, при цьому, трансформація цієї сфери у країнах, що мають вихід до моря чи річкових судноплавних артерій, характеризується поступовим її зміщенням від кордонів країн в глиб території, що є можливим після розбудови та оптимізації їх портових терміналів і морських чи річкових судноплавних мереж.

Так, ускладнення розподілу вантажів, після їх накопичення в морських чи річкових портах, підвищує увагу до інтермодальних транспортних рішень, а проблеми з пропускнуою спроможністю доріг та інфраструктури, є основними рушійними силами в контексті актуалізації питань удосконалення внутрішньої логістики. Тому стратегічний розвиток мультимодальних та інтермодальних перевезень в сучасних умовах потребує інноваційних методів та виважених рішень, які допоможуть забезпечити ефективне функціонування портів і транспортної галузі країни в цілому, мінімізувати ризики, пов'язані

з вантажними та транспортними затримками, які призводять до порушення одного із принципів успішної торгівлі, а саме – вчасну доставку вантажу.

Окремим і надзвичайно важливим елементом розбудови транспортної галузі є удосконалення внутрішніх терміналів, що є особливо необхідним при плануванні регіональних вантажних перевезень, розподілі вантажів, балансуванні та збільшенні пропускної спроможності портів та мереж морського та річкового судноплавства, а також сприяє інтеграції систем розподілу морських і внутрішніх вантажів в загальну транспортну мережу й створенню внутрішніх портів.

Узагальнені чинники що обумовили стрімкий розвиток внутрішньої логістики наведені на рисунку 1.



Рисунок 1 – Основні чинники, що обумовлюють стрімкий розвиток внутрішньої логістики

Джерело: складено автором

Аналізуючи ситуацію, яка склалась в Україні, варто зазначити, що широкомасштабна військова агресія росії призвела до необхідності перетворення вітчизняної логістичної системи з урахуванням використання альтернативних шляхів контейнерного товарообігу в міжнародній торгівлі. У зв'язку з цим 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 сприяло б зниженню ризику розвитку економічної та продовольчої криз, спровокованих війною.

Враховуючи те, що внутрішній термінал можна розглядати як місце для здійснення портової діяльності всередині країни, термін «сухий порт» став загальноприйнятим і на сьогодні є досить поширеним. Це поняття і досі є предметом дискусій, оскільки багато внутрішніх терміналів фактично є «мокрими», оскільки мають прямий доступ до систем внутрішніх водних шляхів.

Варто відмітити, що ця дефініція має багато синонімів. Так, поряд із поняттям «сухі порти» використовуються й такі терміни, як «внутрішні термінали», «внутрішні порти», «внутрішні хаби», «внутрішні логістичні центри» та ін. Причина цього полягає в різноманітних формах, функціях і мережевих позиціях, якими можуть володіти ці логістичні утворення (вузли).

Під виглядом «сухого порту» часто подають цілий комплекс інфраструктур транспортних терміналів. Таким чином, концепція внутрішнього порту є досить багатогранною, вона може мати різні значення залежно від свого розташування, зв'язків, ролі, функцій чи навіть маркетингових цілей. Але, незалежно від використовуваної термінології, характерними ознаками «сухих портів» є наступні:

- збудований або розширений інтермодальний термінал, залізничний або баржовий;
- наявність сполучення з портовим терміналом через залізницю, баржі або вантажівки, часто через коридор великої пропускної здатності;
- низка логістичних заходів, що підтримують та організують транзитні вантажі, часто розташовані поряд із інтермодальним терміналом [1].

Зазначимо, що перші дослідження щодо внутрішніх терміналів — «сухих портів» датуються початком 1980-х років. Зокрема, Манфорд С. [2] присвятив свої праці проблемі завантаженості контейнерних портів і пошуку шляхів її вирішення. Вираз «сухий порт» спочатку використовувався для опису об'єкта, який в першу чергу спрямований на вирішення зазначеної проблеми, шляхом перерозподілу потоків вантажів, що надходять морем.

В Матеріалах конференції ООН з торгівлі та розвитку (UNCTAD) [3] запропоноване наступне визначення поняття «сухий порт»: «Внутрішній термінал, в якому судноплавні компанії видають власні коносаменти для імпортих вантажів, приймаючи на себе повну відповідальність за вартість і умови».

Слак Б. [4] підкреслив актуальність інтермодального транспорту для розвитку внутрішніх структур, на які покладено завдання внутрішньої перевалки. Він зазначає, що внутрішні термінали є одним із напрямів вирішення проблеми перевантаженості портів і окреслює їх чотири логістичні функції: модальне переміщення між двома видами транспорту; консолідація вантажів для транспортної підготовки; складування товарів, що очікують на відправку; доставка одержувачу.

Європейська Комісія [5] трактує «сухий порт» як внутрішній термінал, безпосередньо з'єднаний із портом за допомогою залізничного транспорту. Харрісон Р. та інші [6] визначає роль сухих портів в «обслуговуванні» регіону, в якому вони розташовані, з їх інтермодальними терміналами, що є їх частиною, оскільки, вони є пунктом консолідації для товарів і перевантажувальним об'єктом.

Ще одне визначення було запропоновано Росо В., відповідно до нього: «Сухий порт — це внутрішній інтермодальний термінал, безпосередньо пов'язаний з морським(и) портом(ами), з високопродуктивними транспортними засобами, де клієнти можуть залишати / забирати свої стандартизовані одиниці так, ніби вони знаходяться безпосередньо в морському порту». Важливим аспектом цього визначення є твердження авторів, що «для повністю розвиненої концепції «сухого порту» морський порт або судноплавні компанії контролюють операції на залізничному транспорті» [7].

Нотебум Т. та Родріге Ж.-П. вказують на існування трьох основних типів інтермодальних терміналів, кожен з яких має своє місце розташування та вимоги до обладнання: термінали морського порту, залізничні термінали та розподільчі центри [8].

Кьюлінейн К. зазначає, що концепція визначення «сухого порту» як внутрішнього терміналу розвивалась в умовах контейнеризації та пов'язаних із цим змін в операціях із вантажами. В результаті термін «сухий порт» став досить нечітким. Він міг використовуватися в різних аспектах, навіть для позначення території, де надаються специфічні послуги [9].

Моніос Дж., вважає, що використання функціонального підходу є більш доцільним, ніж використання таких загальних термінів, як «сухий порт» або «внутрішній порт» і пропонує зберегти термінологію “extended gate” для позначення конкретної концепції інтегрованого управління потоком контейнерів між портом і внутрішньою ділянкою [10].

За Нгуєном Л. і Нотебумом Т. [11], термін «сухий порт» пройшов шлях розвитку від «інтермодального терміналу», що використовується в коносаментах, виданих судноплавними лініями (Конференція ООН з торгівлі та розвитку, 1982 р.) до більш широкого тлумачення, яке запропоновано Росо та ін.

За логікою термін «сухий порт» передбачає певне місце, розташоване осторонь від морів, де виконується частина робіт, властивих морським портам. Міжнародні експерти переважно трактують «сухий порт» як депо для проходження митних процедур, розташоване неподалік морського порту, щоб позбавити його перенавантаження. Для українських експертів цей термін взагалі порівняно новий, оскільки у зв'язку із суттєвим скороченням контейнерних перевезень внаслідок кризи 2008 р., через анексію Криму та військову агресію росії на Сході України інтерес до цього терміна тривалий час практично був відсутнім [12].

Разом з тим, над вивченням питань розвитку мультимодальних перевезень вже не перший рік працюють такі відомі науковці, як Ю. Завгородня, В. Воронков, О. Горачек, К. Горова, О. Тимошук, О. Мельник, В. Щербина та інші. Зокрема, В. Щербина зазначає, що всі операції з комплектації, консолідування вантажів, зокрема, за логістичною технологією

крос-докінгу мають здійснюватися в припортових логістичних центрах, сухих терміналах тощо [13]. Завгородня Ю. зауважує, що одним із варіантів подолання проблем мультимодальних перевезень є подальший розвиток внутрішніх портів – «сухих портів», спрямованих на оптимізацію вантажопотоків, скорочення митних витрат, витрат на здійснення транспортних перевезень тощо [14]. Сутність цієї ідеї полягає в тому, щоб розвантажити припортові території від великого скупчення вантажів. Контейнери залізницею відправляються вглиб країни, де проходять подальшу обробку, митне очищення і доставляються до місць призначення різними видами транспорту.

На думку Горачек О., Горової К. [15] «сухий порт», або логістичний хаб – це мультимодальний логістичний центр із розвиненою інфраструктурою, яка дозволяє власникові вантажу користуватися всіма перевагами морського порту на суші.

Для більш детального аналізу та розуміння сутності мультимодальних логістичних хабів варто надати характеристику основних концепцій «сухого порту».

Концепція «сухого порту» розроблена в 2004 р. Воксеніусом Й., Росо В. та іншими науковцями базувалась на безпосередньому сполученні морського порту з інтермодальними терміналами, де товари можна відвантажити в інтермодальні навантажувально-розвантажувальні об'єкти так само, як і в порту [16]. У 2008 р. вищевказана концепція була розширена уточненням, що зв'язок «морський порт – інтермодальний термінал» здійснюється через залізницю, а операції з контейнерами здійснюються за порядком, аналогічним порядку в морському порту.

У своєму дослідженні автори зазначили, що «сухий порт» відрізняється від внутрішнього терміналу тим, що має свідомий та стратегічний підхід до розвитку. Це означає, що він враховує потреби ринку та інтегрує фізичну конфігурацію відповідно до цих потреб. Ефективність роботи «сухого порту» залежить від якості доступу до нього та транспортних засобів, які забезпечують безпосередній зв'язок з портом. «Сухі порти» використовуються більш раціонально, ніж внутрішні термінали, оскільки вони можуть бути частиною мережі континентальних

послуг та обслуговувати не тільки один порт. Діяльність «сухих портів» носить більш стратегічний характер.

Автори концепції також виділяють три типи «сухих портів»: ближній, середньої дальності та дальній за мірою їх віддаленості від морського порту.

Найбільш значущою перевагою «сухих портів» Воксеніус Й. та Росо В. вважали сприяння продуктивності терміналу і залізничних операцій у разі великих транспортних потоків. При цьому, додаткові переваги отримують портові містечка, а також часто і органи управління портами, оскільки, спостерігається суттєве скорочення навантаження на дороги та зменшення потреб в інвестуванні в розвиток інфраструктури [17].

Інша концепція «сухого порту» була запропонована в 2012 р. Кьюлінейном К. та іншими науковцями. Її автори вважали, що основною ознакою таких об'єктів є їх функція «розширених воріт» (“extended gate” function), завдяки якій оператор контейнерного терміналу може в односторонньому порядку, самостійно здійснювати управління контейнерами без узгодження з іншими зацікавленими третіми особами.

Автори вважають, що є декілька важливих аспектів, які потрібно враховувати при дослідженні концепції «сухого порту»:

- «сухий порт» може бути створений та підпорядковуватись в аспекті управління не тільки портам, а й приватним та державним секторам (організаціям);

- розвиток «сухого порту» може бути обумовлений фінансовими чи економічними міркуваннями, але екологічні питання мають значний вплив на реалізацію цього проєкту;

- уряд має визначальну роль у формуванні політичного та регуляторного контролю з метою досягнення екологічних цілей;

- успіх або невдача проєктів «сухого порту» можуть бути пов'язані з політичними, регуляторними та інституційними бар'єрами, які здатні перешкоджати ефективному функціонуванню цього проєкту [18].

Отже, варто відмітити, що в дослідженнях «сухі порти» розглядаються як елемент внутрішньої транспортної системи, складової діади морський порт – «сухий порт».

З'ясування основних аспектів сутності «сухих портів» дозволяє перейти до визначення та характеристики складових інфраструктури транспортно – логістичного терміналу. Деякі автори вважають доцільним виокремлювати чотири компоненти інфраструктури «сухого порту»: «концепція», «класифікація», «функції» та «технологічні процеси» [19].

«Концепція» базується на головній ідеї або моделі «сухого порту». Наприклад, різна спеціалізація сухих портів. «Класифікація» – це дія або процес диференціації чогось за певною характеристикою, такою як відстань від морського порту. Для «технологічних процесів» підходить визначення Рожич Т. та інші [20]: «Технологічні процеси – це дії на терміналі, які проводяться з метою підвищення якості обробки вантажів і потребують відповідних технологічних елементів і роботи в режимі реального часу».

Щодо класифікації «сухих портів», то варто відмітити внесок Wilmsmeier G. у визначення основних напрямів розвитку та форм взаємодії «сухих портів» з морськими портами [21]. Вченими було проведено аналіз моделей «сухих портів» з урахуванням еволюції транспортного засобу. Увага приділялась напрямкам розвитку «сухого порту» та тактиці співпраці порту та «сухого порту», досліджувалися походження інтеграційних процесів, які призвели до їх розвитку: «зсередини-назовні», у випадку ініціативи з боку сухопутної сторони; «ззовні-всередину» – у випадку ініціативи з боку моря, тобто з порту. У випадку «зсередини – назовні» інтеграція, в контексті власності, може визначатися місцевою владою, транспортною компанією (операторами доріг і залізниць, річковими судноплавними компаніями) або постачальниками логістичних послуг. З іншого боку, інтеграція «ззовні всередину», зазвичай, визначається портовою владою, операторами портових терміналів або судноплавними компаніями. Цю класифікацію також використовували Моніос Дж. і Вільмсмайер Ж. [22].

На думку Нотебум Т. та інших [23] логістичний центр можна класифікувати за функціональними критеріями на три основні категорії (рисунок 2):

– логістичний вузол, основною функцією якого є складування та зберігання вантажів;

– логістичний центр, що характеризується основною транзитною функцією;

– логістичний центр, орієнтований на послуги з доданою вартістю.

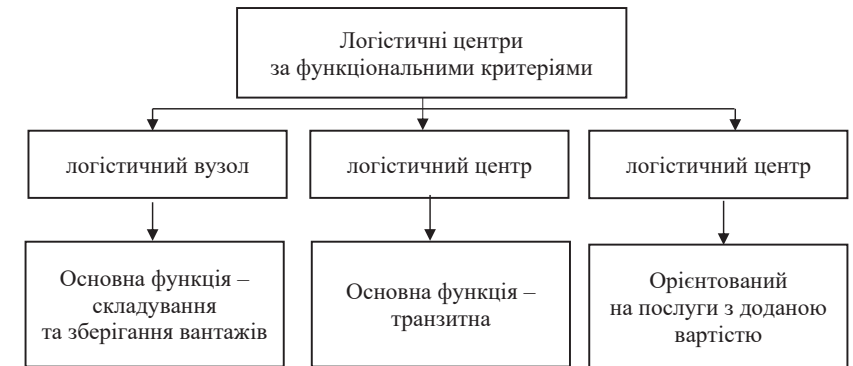


Рисунок 2 – Класифікація логістичних центрів за функціональними критеріями

Джерело: [23]

Окрім того, варто зазначити, що «сухі порти» можуть надавати послуги з доданою вартістю, зокрема:

– пакування та перепаккування вантажів. Ця послуга дозволяє клієнтам ефективніше використовувати простір у контейнерах, знижує ризик пошкодження вантажу під час транспортування та забезпечує його безпечне перевезення.

– Контроль якості вантажів. Ця послуга полягає в перевірці вантажу на відповідність стандартам якості та безпеки перед його відправкою. Це допомагає клієнтам запобігти можливим проблемам з вантажем під час транспортування та знижує ризик повернення вантажу.

– Митне оформлення та брокерські послуги. Ця послуга включає допомогу клієнтам у митному оформленні та оформленні документів, необхідних для перетину кордону. Брокерські послуги можуть включати пошук найкращих тарифів на перевезення, планування маршруту та інші допоміжні послуги.

– Сертифікація та інспекція вантажів. Ці послуги дозволяють клієнтам отримувати сертифікати та інші документи, необхідні для транспортування вантажу певного типу або в певних країнах.

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 [24]. Відповідно до функціонального підходу внутрішні порти можна розділити на супутникові термінали, трансмодальні центри та центри перевантаження. Родріг Ж-П. та інші [25] 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).

Зазвичай, супутникові термінали знаходяться поруч з морськими портами в радіусі не більше 100 км, переважно на околиці свого центрального вантажного району, оскільки вони виконують в основному допоміжні функції для свого порту.

Їх головне завдання – розширити вантажний потік та виконувати функції, які є більш дорогавартісними для виконання в основному порту. Це можуть бути такі послуги, як зберігання порожніх контейнерів або функції, які менше пов'язані з глибоководним причалом (наприклад, перетарка вантажу, формування слотів тощо).

В узагальненому вигляді функції «сухих портів» наведено на рисунку 3.

Деякі супутникові термінали призначені лише для перевезення вантажів між залізничною чи річковою транспортною інфраструктурою та автомобільним транспортом, тоді як інші можуть використовуватись як вантажні центри для

задоволення потреб місцевих та регіональних ринків, особливо у районах з високою економічною активністю. Якщо супутникові термінали пов'язані з морським портом, то вони можуть утворювати багатотермінальну групу та здійснювати перевантаження вантажу з морських контейнерів на місцеві контейнери чи інший вид транспорту. Також супутникові термінали можуть бути використані для забезпечення перевантаження вантажів залежно від потоку імпорту в морський порт.

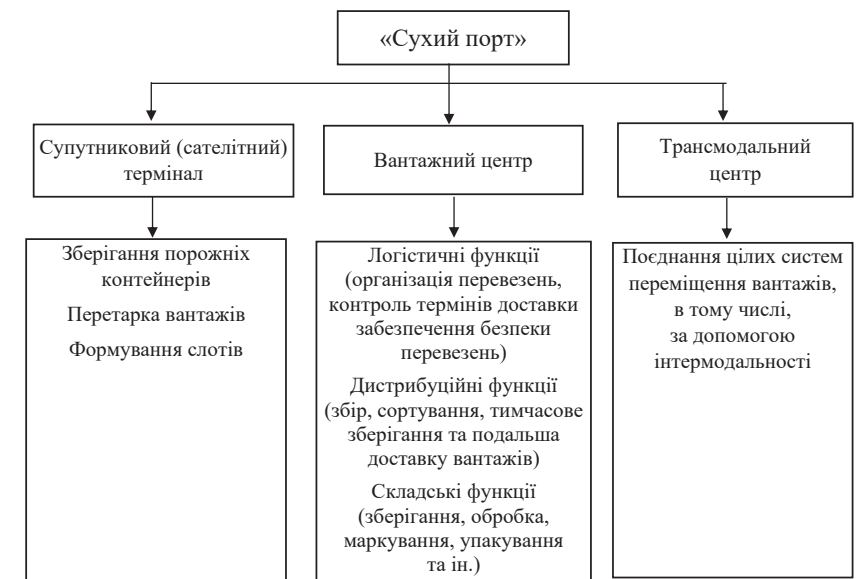


Рисунок 3 – Функції «сухих портів»

Джерело: [25]

Вантажні центри, також відомі як вантажні дистрибуційні групи, є важливими для інтермодальних перевезень, а також для доступу до регіональних ринків. Вони поєднують в собі складські, дистрибуційні та логістичні функції. Дистрибуційні функції «сухих портів» включають збір, сортування, тимчасове зберігання та подальшу доставку вантажів до кінцевих пунктів призначення. Ці функції можуть виконуватись за допомогою різних видів транспорту, таких як автомобільний, залізничний

або морський. Інтермодальні функції «сухих портів» означають, що порт може використовуватися для переміщення вантажів між різними видами транспорту, такими як морський, залізничний, автомобільний. «Сухий порт» може виконувати роль вузла для переміщення вантажів між цими видами транспорту, забезпечуючи зручність та ефективність логістичного процесу. Отже, дистрибуційні та інтермодальні функції «сухих портів» допомагають забезпечити ефективний транспорт вантажів, зокрема, збираючи, сортуючи, зберігаючи та перевозячи їх між різними видами транспорту для досягнення кінцевих точок призначення. Подібні термінали можна знайти в логістичних парках та вільних торгових зонах. «Сухий порт» може слугувати як місце збору вантажів та їх дистрибуції для регіонального ринку. Важливість вантажних центрів залежить від розміру та різноманітності ринку, який вони обслуговують. Якщо вантажний центр розташований на зручній локації, наприклад, поруч з великою залізничною магістраллю, це дозволяє розширити обсяг обслуговуючого ринку.

Іншими словами, перевантажувальні центри є важливими майданчиками для з'єднання різних систем переміщення вантажів. Вони дозволяють переміщувати вантажі за допомогою різних видів транспорту, якщо потрібно перемістити вантаж з залізничного в інший залізничний термінал, або із залізничного на автомобільний транспорт, або з вантажівки на баржу. Внутрішні термінали можуть виконувати роль вантажних центрів, якщо вантаж переміщується інтермодальним транспортом. Часто перевантажувальні термінали розташовуються біля кордонів країн, щоб забезпечити об'єднання адміністративних процесів, пов'язаних з переміщенням вантажу через кордон.

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.

Виходячи із вищезазначеного, 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 (рисунок 4).



Рисунок 4 – Функції «сухих портів»

Джерело: складено автором

Отже, крім перевалки вантажів «сухий порт» також може виконувати функції зберігання, консолідації та комплектації вантажів, їх митне оформлення, технічне обслуговування автомобільних і залізничних транспортних засобів.

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 (рисунок 5).

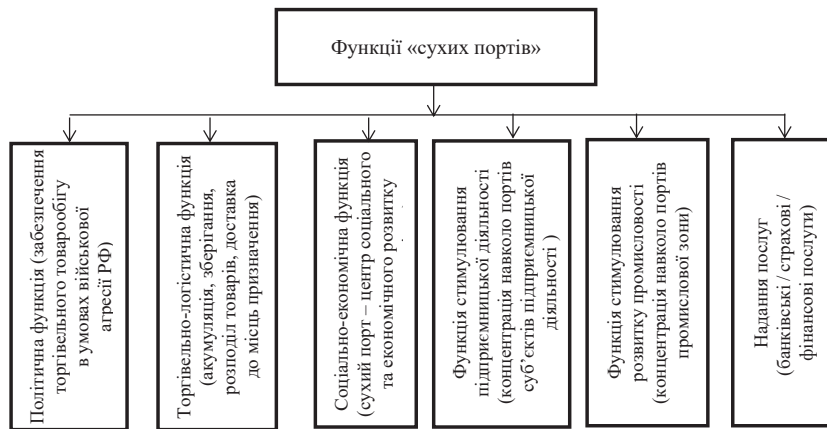


Рисунок 5 – Узагальнені функції «сухих портів» загальнодержавного значення

Джерело: складено автором

Визначення і упорядкування функцій, які виконує «сухий порт» дає можливість визначити переваги та недоліки його діяльності.

Переваги «сухого порту»:

1. Створює умови для розвитку альтернативних шляхів контейнерного товарообігу в міжнародній торгівлі, що, до прикладу, в умовах блокування морських портів, може виступати чи не єдиним варіантом здійснення зовнішньоекономічної діяльності.

2. Джерело зайнятості, яке не могло забезпечити розширення морського порту через просторові обмеження.

3. Інтермодальні перевезення можуть знизити транспортні та логістичні витрати для компаній.

4. Оптимізує доступ суб'єктів господарювання до митних служб.

5. Створює можливості для скорочення термінів доставки товарів.

6. Між розвитком регіону та «сухим портом» створюється добротне економічне середовище.

7. Внутрішні термінали, з'єднані залізницею:

– зменшують негативний вплив на навколишнє середовище;

– розвантажують дороги [26].

8. Географічне розташування: «сухі порти» можуть бути розташовані віддалено від морів та океанів, що дозволяє економити час та кошти на транспортування вантажів до морських портів.

9. Незалежність від погодних умов: «сухі порти» не залежать від погодних умов на морі та можуть працювати цілий рік, що забезпечує стабільність вантажоперевезень.

10. Широкий спектр вантажів: «сухі порти» можуть обробляти різні види вантажів, включаючи сипучі, рідкі та важкі вантажі.

11. Низькі витрати на транспортування: «сухі порти» можуть забезпечувати ефективне транспортування вантажів на внутрішній водній та залізничній мережах, що може знизити витрати на транспортування в порівнянні з морськими портами.

12. Менші витрати на інфраструктуру: «сухі порти» не вимагають значних інвестицій в будівництво інфраструктури для взаємодії з великими суднами, що може знизити витрати на будівництво та утримання порту.

Отже, «сухі порти» мають деякі переваги порівняно з морськими портами, зокрема, географічне розташування, незалежність від погодних умов, широкий спектр вантажів, низькі витрати на транспортування та менші витрати на інфраструктуру.

На рисунку 6 – представлені основні переваги у створенні «сухих портів» для морських портів, міст, навколишнього середовища, вантажовідправників.

Переваги у створенні «сухих портів»	Морського порту	Зменшення заторів. Позитивний вплив на вартість зберігання. Збільшення площ для зберігання товарів. Оптимізація швидкості надання послуг. Зниження ризиків.
	Міста	Зменшення заторів на дорогах. Розвиток інфраструктури. Покращення транспортних маршрутів.
	Навколишнього середовища	Зменшення впливу CO ₂ , спричиненого викидами вантажних автомобілів.
	Вантажовідправників	Зменшення транспортних витрат. Зменшення витрат на зберігання. Спрощення доступу до морських портів.
	Країни (суспільства)	Розвиток комерційних транспортних потоків. Можливості для країн, що не мають виходу до моря. Більше робочих місць у районах поблизу «сухого порту».

Рисунок 6 – Переваги «сухих портів»

Джерело: складено автором

З іншого боку, «сухих порти» мають й певні недоліки, зокрема:

– розвиток регіону може вплинути на рівень розвитку сусідніх регіонів. Це пов'язано із витісненням продуктивних факторів у бенефіціарний регіон;

– створення цих потужностей вимагає великих початкових вкладень, які можуть значно підвищити рівень загальних витрат;

– вимагає високого рівня координації з наземним транспортом [26];

– обмежена вантажопідйомність: вантажопідйомність «сухих портів» залежить від глибини річок та каналів, що може призвести до неможливості обслуговування усіх без винятку морських суден;

– високі витрати на обладнання: «сухі порти» вимагають значних інвестицій в обладнання та інфраструктуру, що може стати перешкодою для їх створення та розвитку;

– негативний вплив на довкілля: розширення «сухих портів» може призвести до негативного впливу на навколишнє середовище через викиди відходів та забруднення повітря, що може позначитись на здоров'ї місцевих жителів та природній екосистемі;

– висока залежність від сезонності, оскільки деякі види вантажів можуть перевозитися лише в певний період року;

– висока конкуренція, що може суттєво вплинути на величину прибутку від його функціонування.

У зв'язку з військовою агресією росії значна частина логістики в Україні через закриття морських портів була переміщена на залізницю та автотранспорт, однак митниці на Заході країни виявились «вузьким місцем», не спроможним вчасно пропустити великі обсяги вантажних потоків. Розірваними виявились і ланцюги постачань компонентів виробництв – сировини для харчової промисловості, техніки, одягу. Основна причина – руйнування логістики чи позиція контрагентів, які не хочуть ризикувати. Крім того, воєнний стан дозволив виявити інші причини, які критично вплинули на швидкість переміщення вантажних потоків – тимчасові обмеження на паливо, відсутність водіїв, побудова довгих маршрутів – необхідність об'їжджати небезпечні зони. Мета логістики і в мирний, і у військовий час полягає в тому, щоб необхідні вантажі були доставлені у необхідне місце в потрібний час.

В таких умовах саме 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.

Головним завданням в даному контексті є підвищення ефективності транспортної інфраструктури за допомогою збільшення пропускної здатності вантажних переходів через західний кордон і будівництва «сухих портів» в прикордонних

зонах. У цьому процесі необхідно залучати сусідні країни, перш за все Польщу, оскільки її залізнична інфраструктура також може мати обмеження для подальшого транспортування експорту з України. Пріоритетним маршрутом може стати створення надійного залізничного маршруту в порти країн Балтії, які раніше перевозили схожу номенклатуру російських вантажів і зараз мають вільні потужності. Організація таких логістичних хабів дозволить власникам вантажів скористатися усіма можливостями, які надає світова торгівля з використанням морських контейнерних перевезень.

Зауважимо, що «сухі порти» призначені для переорієнтації руху вантажів від неефективних до ефективних схем перевезень, реалізації оптимальних транспортно-логістичних рішень, переваги від яких виявляються у наступних показниках: зниженні експлуатаційних транспортних витрат, що сприятиме збільшенню обсягів торгівлі; зменшенні шкідливого впливу на довкілля (за рахунок, до прикладу, скороченні викидів парникових газів; шкідливих викидів; поширення шуму); зниженні витрат на утримання транспортної інфраструктури тощо.

Отже, створення «сухих портів» вважається доцільним з огляду на їх потенціал для підвищення ефективності та рентабельності перевезень, перебудови логістичної системи, формування нових ланцюгів доставки вантажів в умовах широкомасштабної військової агресії росії, зміни напрямів торговельних потоків, а також можливості поєднання автомобільного, залізничного транспортування з послугами митної сфери, складування та розподілу вантажів в реаліях сьогодення.

ПЕРЕЛІК ДЖЕРЕЛ ПОСИЛАНЬ

1. Dr. Jean-Paul Rodrigue and Dr. Theo Notteboom. Chapter 2.3 – Inland Ports / Dry Ports. URL: <https://porteconomicsmanagement.org/remp/contents/part2/dry-ports/> (дата звернення: 30.09.2023).
2. Munford C. Buenos Aires – Congestion and the dry port solution, Cargo Systems International. *The Journal of ICHCA*. Vol. 7. № 10. P. 26–27.
3. United Nations Conference on Trade and Development – UNCTAD. Handbook on the Management and Operation of Dry Ports. Geneva, Switzerland, 1991. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rdpldc7_en.pdf (дата звернення: 30.09.2023).

4. Slack B. Satellite terminals: A local solution to hub congestion? *J. Transp. Geogr.* 1999. № 7. P. 241–246.
5. European Commission–Directorate General DG VII, RTD 4th Framework Programme. In Towards a New Generation of Networks and Terminals for Multimodal Freight Transport–TERMINET; European Commission: Brussels, Belgium, 2001 URL: <https://trimis.ec.europa.eu/sites/default/files/project/documents/terminet.pdf> (дата звернення: 30.09.2023).
6. 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 (дата звернення: 29.09.2023).
7. Roso V. A review of dry ports. *Maritime Economics & Logistics*. 2010. № 12 (2). P. 196–213.
8. Notteboom Theo, Jean-Paul Rodrigue. Inland Terminals within North American and European Supply Chains. PDF. *Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific*. 2009. № 78.
9. Cullinane, K., Bergqvist, R., Wilmsmeier, G. The dry port concept – Theory and practice. *Maritime Economics & Logistics*. 2012. № 14. P. 1–13. P. 2.
10. Monios J. The role of inland terminal development in the hinterland access strategies of Spanish ports. PDF. *Research in Transportation Economics*. 2011. № 33 (1). P. 59–66.
11. Nguyen L. C., Notteboom T. Public-private partnership model selection for dry port development: An application to Vietnam. *World Rev. Intermodal Transp. Res.* 2017. Vol. 6. № 3. P. 229–250.
12. Воронков В. Чому «сухі порти» не стають локомотивами морської галузі? *Голос України*. 2021. URL: <http://www.golos.com.ua/article/341199> (дата звернення: 25.09.2023).
13. Щербина В. В. Проблеми та завдання розвитку портової логістики України. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті* : збірник наук. праць. 2019. № 2 (67). С. 89–101. DOI: 10.31375/2226-1915-2019-2-89-101.
14. Завгородня Ю. Перспективи стратегічного розвитку морських портів. *Вісник ХНАУ ім. В. В. Докучаєва. Серія «Економічні науки»*. 2020. № 4. Т. 1. С. 49–58, с. 56.
15. Горачек О., Горова К. «Сухий порт». Особливості та організація роботи. *АПК-інформ*. 2021. URL: <https://www.apk-inform.com/uk-exclusive/topic/1521245> (дата звернення: 02.10.2023).
16. Woxenius J., Roso V., Lumsden K. The Dry Port Concept–Connecting Seaports with Their Hinterland by Rail. *Proceedings of the 1st International Conference on Logistics Strategy for Ports*. Dalian, 22–26 September 2004. P. 305–319.

17. Woxenius J., Roso V., Lumsden K. The dry port concept: connecting container seaports with the hinterland. PDF. *Journal of Transport Geography*. 2008. P. 1–7.

18. Cullinane K., Bergqvist R., Wilmsmeier G. The dry port concept – Theory and practice. *Maritime Economics & Logistics*. 2012. № 14. P. 1–13., p. 1–10.

19. Dry Port: A Review on Concept, Classification, Functionalities and Technological Processes URL: <https://www.mdpi.com/2305-6290/4/4/29> (дата звернення: 30.09.2023).

20. Rožić T., Rogić K., Bajor I. Research trends of inland terminals: A literature review. *Promet Traffic Transp.* 2016. № 28. P. 539–548.

21. Wilmsmeier G., Monios J., Lambert B. The directional development of intermodal freight corridors in relation to inland terminals. *J. Transp. Geogr.* 2011. № 19. P. 1379–1386.

22. Monios J., Wilmsmeier G. Giving a direction to port regionalization. *Transp. Res. Part A*. 2012. № 46. P. 1551–1561; Nguyen L. C., Notteboom T. A multi-criteria approach to dry port location in developing economies with application to Vietnam. *Asian J. Shipp. Logist.* 2016. № 32. P. 23–32.

23. Notteboom T., Parola F., Satta G., Risitano M. A taxonomy of logistics centres: Overcoming conceptual ambiguity. *Transp. Rev.* 2017. № 37. P. 276–299.

24. Zeng Q., Maloni M. J., Paul J. A., Yang Z. Dry port development in China: Motivations, challenges, and opportunities. *Transp. J.* 2013. 52. P. 234–263.

25. 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. P. 519–529.

26. Сухий порт. URL: <https://uk.economy-pedia.com/11033395-dry-port> (дата звернення: 30.09.2023).

МІЖНАРОДНИЙ ДОСВІД СТВОРЕННЯ ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ «СУХИХ ПОРТІВ»

Сергій Попель,

канд. екон. наук,

завідувач відділу розвитку митної справи

Науково-дослідного інституту фінансової політики

Державного податкового університету

В останнє десятиліття у міжнародній логістиці спостерігається тенденція до зростання кількості «сухих портів» в усьому світі. Така ситуація зумовлена тим, що вони є важливими транспортними вузлами, як для прибережних країн, так і для країн, що не мають виходу до моря, що забезпечують безперебійний процес забезпечення 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 Aduaneira do 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.

Відповідно до The Review of Maritime Transport (збірник Конференції ООН з торгівлі та розвитку (ЮНКТАД)), «сухий

порт» – багатofункціональний об’єкт у транспортно-логістичній інфраструктурі міжнародних мультимодальних перевезень, що здійснює приймання і відправку вантажів морськими суднами, автомобільним і залізничним транспортом, складування вантажів, сервісні послуги, функції митного терміналу тощо [1]. Однак, існує значна кількість об’єктів інфраструктури, які здійснюють лише окремі логістичні функції, такі, як перевантаження, зберігання, розподіл, оптимізацію тощо (але не виконує функції митного терміналу). Таким чином, не всі логістичні термінали можна вважати «сухими портами». В цьому дослідженні увага акцентується на тих об’єктах логістичної інфраструктури, які повною мірою забезпечують виконання функцій, визначених ЮНКТАД.

Особливо активним спостерігається розвиток таких об’єктів 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 [2].

Серед країн Європи, які володіють найбільш розвиненими мережами «сухих портів» варто виділити наступні: 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 послуг випереджають більшість європейських країн.

Аналогом «сухих портів» в Німеччині є центри вантажних перевезень (Güterverkehrszentrum – далі GVZ). Перший із 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. Визначним фактором їх успіху є створення загальнонаціональних терміналів комбінованих перевезень, що передбачає зміщення руху з автомобільного на залізничний та водний транспорт.

Розглянемо деякі із найбільших логістичних об’єктів Німеччини. Найбільший внутрішній порт світу знаходиться у місті Дуйсбург. Він розташований у центрі найбільшої промислової агломерації Європи в якій проживає близько 30 мільйонів людей у радіусі 150 кілометрів. Через Дуйсбург проходять основні європейські залізничні лінії, а п’ять автострад забезпечують сполучення з усіма європейськими столицями. Внутрішній порт стоїть на річці Рейн, яка є найважливішою водною артерією Європи та безпосередньо з’єднує порт з морськими портами Амстердама, Роттердама та Антверпена. Порт обробляє понад 110 млн т вантажів, що становить 4,2 млн TEU, які в основному транспортуються на баржах і залізницею до основних морських портів Бельгії та Нідерландів. Порт є ключовим вузлом європейської мультимодальної логістичної мережі та забезпечує стаке транспортування споживчих і промислових товарів до цього регіону [3; 4].

Ще одним важливим логістичним центром Німеччини є вантажний транспортний центр Нюрнберга (Bayernhafen Nürnberg). Він є провідним логістичним вузлом півдня країни та одним із найважливіших транспортно-логістичних центрів Європи. Логістичний хаб Нюрнберга має вигідне географічне розташування на перетині Транс’європейських транспортних мереж. Він з’єднує регіон Нюрнберг залізницею з найбільшими морськими портами Європи (Гамбург, Бремерхафен, Роттердам, Амстердам), промисловими містами півночі Італії (Верона, Трієст) та Китаєм (пряме залізничне сполучення поїздом Ченду – Нюрнберг).

Загальна площа Bayernhafen Nürnberg становить 337 га Річний обсяг вантажів, які переміщуються через логістичний центр 16 млн т. На сьогодні тут працює понад 200 підприємств з різних сфер економіки (логістика, переробка, виробництво, торгівля) зі штатом працівників понад 7000. Власником терміналу є Bayernhafen Group, яка на 100 % належить місцевому муніципалітету [5].

Потужним логістичним центром Німеччини є також місто Бремен в якому знаходиться найбільший логістичний центр країни GVZ Bremen. Він знаходиться в безпосередній близькості від Нойштедтер Хафен (район і порт міста Бремен) на площі 472 га. Тут розташований найбільший в Європі багатопверховий склад, а загальна площа складських приміщень складає 1,2 млн м². Має пряме сполучення із великими національними автомагістралями – А1 (Оснабрюк – Гамбург), А27 (Бремергафен – Ганновер), А28 (Ольденбург – Емден – Лір – Нідерланди), А29 (Вільгельсгафен), В212 (Норденхем).

На території інтермодального хабу працює близько 160 підприємств (транспортні компанії, постачальники логістичних послуг, торговельні підприємства), співробітниками яких є приблизно 8700 працівників. Компанії, які базуються в центрі, користуються високорозвинутою логістичною інфраструктурою, а тому пропонують високоякісні послуги в усіх сегментах діяльності [6].

Таким чином, Німеччина володіє розвинутою мережею центрів вантажних перевезень, які надають їй низку конкурентних переваг на міжнародному ринку логістики та стимулюють економічний розвиток регіонів в яких вони розташовані. Основними властивостями, якими характеризуються логістичні термінали країни є високий рівень розвитку тримодальної інфраструктури (залізниця – автомагістралі – внутрішній водний транспорт) та стратегічне розташування (на перетині європейських торговельних шляхів).

Активний розвиток «сухих портів» Великобританії розпочався у 1960-роках із відкриттям першого такого об'єкту в 1968 році в місті Бірмінгем. Впродовж декількох років розпочали роботу ще декілька «сухих портів», а саме в Глазго, Коатбріджі, Баркінзі та Лондоні. Серед основних причин активного розвитку мережі «сухих портів» доцільно виділити наступні [7]:

- стрімке зростання обсягів контейнерних перевезень між Великобританією та Європою;
- значна відстань між основними товаровиробниками та морськими портами;
- запровадження “roll-off” та “roll-on” судноплавства на маршрутах з перетином каналу;
- запровадження контейнерних перевезень з Австралією.

Відповідно до цього виникла необхідність мінімізації часу перебування вантажів у порту, а тому було розроблено стратегію «один порт заходу в Сполучене Королівство» із ключовою роллю морського порту Тілбері в Лондоні. Північні промислові міста Сполученого Королівства за допомогою внутрішнього транспорту (залізниця і автомобільний транспорт) здійснювали переміщення вантажів до внутрішніх логістичних центрів, які в свою чергу мали транспортне сполучення із морським портом. У зв'язку із цим постала необхідність запровадження мережі логістичних хабів, які б розміщувались поблизу промислових центрів [8]. До 1966 року митне оформлення вантажів, які імпортувалися або експортувалися з країни здійснювалося виключно в морських портах, проте контейнерна революція вимагала нових підходів до здійснення митних процедур (митного очищення). Тому, було прийнято нові митні правила відповідно до яких логістичні центри стали «сухими портами» й на їх території постійно перебуватимуть представники митних органів, які будуть здійснювати митний контроль експортних товарів перед завантаженням у контейнери та митний контроль імпортованих товарів після їх прибуття з морського порту. Також передбачалося, що пломби на контейнерах будуть перевірятися і в морському порту і в «сухому порту», а їх переміщення від одного до іншого буде здійснюватися під митним контролем. Таким чином, здійснення митних процедур значною мірою було перенесено до «сухих портів».

Митною адміністрацією Великобританії затверджено принципи створення «сухих портів», а саме [7]:

- має розташовуватися неподалік магістральних доріг, бажано з доступом до основних залізничних ліній;
- має бути доступний для використання будь-яким міжнародним оператором;
- має бути створений широким консорціум (співтовариством), тобто не може належати одній компанії;
- його функціонування має ґрунтуватись на співпраці, а не конкуренції.

Сьогодні одним із найбільших «сухих портів» Великобританії є логістичний хаб Magna Park, який було засновано ще в 1987 році неподалік від міста Леттерворд. Magna Park

займає територію площею понад 140 га (2,2 млн м²). Локація логістичного хабу дуже вигідна з точки зору логістики – складські приміщення знаходяться в межах «Золотого трикутника» (автомагістралі М1, М6 і М69), біля головного транспортного вузла країни. Наразі територію логістичного хабу орендують 29 компаній, серед яких найбільшими є DHL, Toyota, ASDA [9].

Ще одним важливим логістичним хабом Великобританії є міжнародний залізничний вантажний термінал Давентрі (Daventry International Rail Freight Terminal – DIRFT). Він розташований недалеко від автомагістралі М1 і має залізничне сполучення з Нортгемптонською петлею магістралі Західного узбережжя. Спочатку був створений як регіональний вузол залізничних перевезень до та з порту Фелікстоу та тунелю під Ла-Маншем, а сьогодні він є ключовою частиною британської мережі Транс'європейської мережі комбінованих перевезень [10].

Розвиток інтермодальної інфраструктури в Швеції розпочався у 1980-х роках, саме тоді владою Швеції були здійснені організаційні зміни, які заклали основи стрімкого розвитку логістичної галузі. По-перше, управління інфраструктурою було відокремлено від оперативної частини колишньої Шведської державної залізниці у 1988 році. По-друге, у 1995 році шведським парламентом було прийнято рішення про забезпечення конкурентних умов в сфері залізничних перевезень. По-третє, компанію Green Cargo (сьогодні підприємство є найбільшим залізничним перевізником Швеції, з приблизно 60 % ринку), що була вантажним транспортним підрозділом компанії SJ (Statens Järnvägar – оператор залізничного транспорту) було виокремлено у товариство з обмеженою відповідальністю [11].

Вищезазначені зміни та прагнення шведського уряду оптимізувати роботу та збільшити ефективність залізничного сектору транспортної промисловості країни створили передумови для появи нових транспортних операторів та розвитку інтермодальних перевезень загалом.

На сьогодні в Швеції функціонує розвинена мережа транспортних терміналів, які відрізняються між собою обсягом оброблених вантажів (від 2000 TEU на рік до 70 000 TEU

на рік), спектром різноманітних послуг, які вони надають (транспортування, умови зберігання, повних і порожніх контейнерів, пакування, перевантаження, митне оформлення тощо), розмірами складських площ, а також організаційною формою та формою власності терміналу.

Серед сотень логістичних об'єктів, які розташовані на території Швеції, лише 11 відносять до «сухих портів» у класичному їх розумінні. Їх загальну характеристику наведено в таблиці 1.

Таблиця 1 – «Сухі порти», які функціонують на території Швеції

«Сухий порт»	Основна інформація
1	2
Eskilstuna Intermodal Terminal	Був заснований у 2003 році. Перебуває повністю у власності муніципалітету, управління здійснюється через компанію Eskilstuna Logistik och Etablering AB. Має залізничне сполучення із морськими портами через залізничних операторів Green Cargo, GDL і TX-Logistics. Найбільшими споживачами послуг є H&M, BSH Home Appliances, ICA, Volvo і Coop.
Jönköping Kombiterminal AB	Було відкрито у грудні 2010 року. Земля, на якій розташовано термінал належить компанії Catena, а сам термінал створений і належить муніципалітету Йонкопінгу. За всі послуги, які доступні на терміналі відповідає компанія Bring Linehaul AB. Найбільшими клієнтами є IKEA та Elgiganten.
Umea terminal	Був введений в експлуатацію у 2010 році. Термінал Umea Combi створений і належить Trafikverket, а потім зданий в оренду Infrastruktur і Umea AB (INAB). Має сполучення із залізничною лінією Ботнія, яка з'єднує північ і південь Швеції, а також зі Стамбананом, що забезпечує доступ до всієї залізничної мережі Швеції. Більшість вантажів, які обробляються транспортується із терміналів, розташованих у Гетеборзі, Мальме, Гельсінгборзі та Найсйо. Основними клієнтами є Volvo, IKEA, Biltema і Carlsberg.

Продовження таблиці 1

1	2
Hallsberg Terminal	Був побудований у 2003 році, учасниками реалізації проєкту були муніципалітет Халсберг та компанії Rail combi, Green Cargo та Euroshuttel. Термінал належить компанії з нерухомості Catena AB і має близько 40 різних клієнтів. Термінал напряму з'єднаний із найбільшою сортувальною станцією скандинавського регіону, яка знаходиться в радіусі 35 км до понад 50 % населення країни та понад 60 % підприємств.
Vaggeryds terminal	Термінал розпочав роботу в квітні 2010 року. Займається переробкою вантажів, які переважно надходять із морського порту Гетеборгу. Зараз термінал належить муніципалітету Ваггеріда, його орендує та управляє компанія PGF Terminal AB, яка входить до групи PGF.
Katrineholms Logistikcentrum	Термінал було відкрито у 2010 році. Розташований на перетині двох основних залізничних ліній Швеції, Західної та Південної, що надає доступ до третини населення Швеції в радіусі 20 км. Термінал належить GDL. Компаніями, які користуються послугами терміналу є Amazon Web Services, Bosab, Catena, Postnord AB.
Stockholm Arsta Kombiterminal	Розташований за шість кілометрів від центру міста Стокгольм. В районі діяльності терміналу проживає 3 млн споживачів продукції. Належить Jernhusen AB, а з січня 2017 року ним керує Vate Trafik. Основним залізничним оператором є Green Cargo.
Kombiterminal Gammelstad (Lulee)	Був відкритий у 2003 році та належить муніципалітету Лулео. Оператором терміналу є Sundahls Goods & Parcel AB. Основними клієнтами є Polarbrod і Scania, а також підприємства лісової промисловості.
Sundsvall Combi Terminal	Термінал відкрили 2011 року. Управління здійснюється компанією Sundsvall Logistikpark AB. Розташований на північ від міста Сундсвал поблизу морського порту Тунадалс. Термінал Sundsvall працює з багатьма клієнтами, такими як DSV, DHL, Noygoun, IKEA та Biltema.

Закінчення таблиці 1

1	2
Dry Port Falköping-Skaraborg Logistic Center	Термінал розпочав роботу в 2007 році. Вантажі надходять до нього з морського порту Гетеборга. Власником і оператором «сухого порту» є компанія Jula logistics. Транспортування вантажів здійснюється за допомогою компаній Schenker (перевезення автотранспортом) та Tagfrakt (залізничні перевезення).
Insjön Kombiterminal	Створений у 2002 році з метою налагодження експорту деревини в країни Азії. Термінал розташований у муніципалітеті Лександ. Управління здійснюється компанією Vanerexpressen. Має залізничне сполучення з портами Євле та Гетеборг. Відіграє важливу роль для великих компаній, таких як Clas Ohlson, Bergkvist Siljan AB, Tomokuhus і Ejendals.

Джерело: складено на основі [12]

Таким чином, можна відлити декілька спільних рис та характеристик, що притаманні «сухим портам» Швеції, а саме:

- практично всі «сухі порти» в країні створені за ініціативи місцевих органів влади (муніципалітетів) і перебувають у тісній кооперації із підприємствами, які займаються вантажними перевезеннями;

- більшість «сухих портів» Швеції знаходяться на відстані 200–600 км від морського порту;

- переважна більшість визначених вище логістичних хабів активно розвиваються, що підтверджується постійним розширенням переліку послуг. При цьому, послугами, якими користуються найбільш часто, є: зберігання, обробка небезпечних вантажів, вантажні операції, контроль обігу пустих контейнерів. Послугами, якими користуються рідше, є: консолідація вантажів, онлайн-бронювання, безпечна стоянка для вантажівок і причепів, митне очищення, експедирування, складування, відстеження руху вантажів, комплектування, перепаккування та маркування, карантин, контроль якості, ремонт, крос-докінг), які ними надаються та постійним удосконаленням складської інфраструктури;

– завантаженість більшості «сухих портів» складає 20–60 % від пропускнуої спроможності, що створює перспективи для нарощення обсягу вантажів, які опрацьовуються «сухими портами».

В останні десятиліття значно зросли обсяги морських перевезень на півдні Європи, що дозволило південно європейським морським портам конкурувати із північноєвропейськими за обсягами опрацьованих вантажів. В першу чергу, така ситуація була спричинена розвитком логістичної інфраструктури морських італійських портів Адріатики, Тірренського та Лігурійського моря.

Найкращим прикладом розвитку логістичної спроможності в регіоні є морський порт міста Генуя та його інтермодальна інфраструктура. Порт розташований практично в центр міста, а тому має обмежені можливості для розширення. Вирішення проблеми дефіциту території було знайдено в розташуванні «сухого порту» за Апенінами (гірський хребет) в районі Рівальта Скрівія на відстані 75 км від морського порту Генуї. Вперше ідея створення «сухого порту» для розвантаження морського порту Генуї виникла ще в 1966 році, але в силу різних причин тільки в середині 2000-х років проєкт було реалізовано. Проте, слід зазначити, що окремі операції на цьому логістичному об'єкті здійснювалися з кінця 1960-х [13]. Так, у 2006 році було офіційно засновано «сухий порт» Rivalta Terminal Europa S.p.A. в центрі промислового трикутника – Мілан-Турин-Генуя. Він розташований на перехресті основних залізничних ліній, що з'єднують країни Північного Сходу з країнами Західної Європи, а також забезпечують сполучення міста Генуя з портами Північної Європи. Стратегічне розташування дозволяє використовувати внутрішній порт для обробки, як імпортованих, так і експортних вантажів, що допомагає підтримувати роботу Лігурійських портів. Загальна площа, яку займає термінал становить 1,2 млн м², а пропускна здатність становить 500 тис. контейнерів.

Він пропонує широкий спектр послуг операторам залізниці та автоперевізникам, зокрема:

- буксирування залізничних вагонів власними тепловозами;
- повне технічне обслуговування, яке включає ремонт, мийку, фарбування та контрольні вимірювання для

контейнерів, рефрижераторів, цистерн, напівпричепів, залізничних вагонів;

- логістичні послуги (вантажні роботи, пакування, сортування тощо).

У 2014 році у внутрішньому порту було відкрито представництво митної адміністрації Італії через яке можна здійснювати митне оформлення операцій з імпорту, експорту, транзиту. Крім митного контролю, можуть здійснюватися інші види контролю (санітарно-епідеміологічний, ветеринарно-санітарний, фітосанітарний, екологічний та радіологічний) із залученням інших державних органів. Варто зауважити, що всі імпортовані вантажі, які прибувають у Rivalta Terminal із морського порту Генуї перебувають у режимі тимчасового зберігання без оформлення будь-якого митного документа. Це є результатом спеціальної угоди, яку адміністрація Rivalta Terminal Europa уклала з Митним агентством, крім того, це гарантує значну економію коштів для компаній, оскільки не вимагає заповнення документа Т1 або здійснення митного очищення для транзиту товарів [14]. «Сухий порт» Генуї був одним із перших внутрішніх портів Італії, однак сьогодні в країні спостерігається розширення мережі подібних логістичних хабів, до найбільших з яких можна віднести наступні (таблиця 2): Interporto di Novara, Interporto Bologna, Interporto di Padova, Interporto Quadrante Europa, Interporto di Torino, Milano Melzo, Polo Logistico di Mortara, Interporto Campano.

Таким чином, внутрішні порти Італії є важливими 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 й тих, що стосуються митного оформлення та контролю.

Протягом багатьох років провідну роль у міжнародній торгівлі Сполучених Штатів Америки відігравали морські порти, що розташовані на узбережжях Атлантичного і Тихого океанів. Однак, у ХХ ст. із значним зростанням міжнародного бізнесу

та, як наслідок, збільшенням обсягів переміщуваних вантажів виникла необхідність удосконалення логістичної інфраструктури портів. Одним із основних шляхів вирішення проблемної ситуації стала розбудова мережі сучасних логістичних об'єктів – «сухих портів».

Таблиця 2 – Внутрішні порти Італії

Порт	Характеристика
1	2
Interporto di Novara	Засновано у 1987 році муніципалітетом Навари. Внутрішній порт Навари є найважливішим і найсучаснішим об'єктом логістичної інфраструктури в регіоні П'ємонт. Він займає площу 600 000 м ² . Має стратегічне розташування на перехресті між Рейнсько-Альпійським та Лісабонсько-Київським транспортними коридорами. Має у своєму складі 5 вантажних складських приміщень площею 72 000 м ² .
Interporto Bologna	Засновано у 1971 році, з 1986 року надає послуги з митного оформлення вантажів. На сьогодні є однією із найважливіших логістичних платформ Європи, через стратегічне розташування на перехресті 5 транспортних шляхів національного та міжнародного значення та 3 транспортних коридорів (Середземноморський, Транс'європейський та Балто-Адріатичний). Хаб займає площу понад 4 млн м ² з яких 665 тис. м ² призначено для залізничних / інтермодальних об'єктів та 800 тис. м ² призначена для складських приміщень. На сьогодні послугами логістичної платформи користуються близько 120 компаній, в яких працюють понад 4000 працівників.
Interporto di Padova	Засновано у 1973 році Муніципальною радою Падуї, Радою провінції Падуя, Торгово-промисловою палатою Падуї та Державною залізницею Італії. Interporto Padova займає площу понад 1 млн м ² , 240 000 м ² призначені для контейнерних терміналів і 260 000 м ² для критих складів, які включають 18 000 м ² холодильних камер. У 2020 році було опрацьовано більше 400 000 TEU. Має сполучення із усіма найбільшими портами Італії та північної Європи.

Продовження таблиці 2

1	2
Interporto di Padova	Пропонує підприємствам широкий спектр послуг, а саме: інтегровані логістичні послуги (обробка, зберігання, комплектування, сортування, пакування); міську логістику для доставки товарів у центри міст за допомогою екологічного транспорту та розподільну логістику до торгових точок; експедивання вантажів на суші та морі й консультації щодо експорту; фіскальні послуги (в тому числі митне очищення).
Interporto Quadrante Europa	Номер один в Італії в сфері інтермодальних перевезень та визнаний найкращим вантажним терміналом Європи. Розташований на перехресті автомагістралей Бреннер (напрямок північ-південь) і Серенісіма (напрямок захід-схід), а також відповідних залізничних ліній. Interporto Quadrante Europa займає площу 2,5 млн м ² із перспективою розширення до 4 млн м ² . Кожен рік через логістичний хаб транзитом проходить близько 7 млн т вантажів залізничним транспортом і 20 млн т автомобільним. Сьогодні послугами логістичної платформи користуються понад 100 підприємств в яких працюють понад 4000 працівників.
Interporto di Torino	Розташований неподалік від міста Торіно на новій північноєвропейській залізничній лінії, відомій як коридор V. Загальна площа, яку займає внутрішній порт становить 3 млн м ² з них: 100 тис. м ² займають офісні приміщення, 400 тис. м ² – контейнерний термінал, 900 тис. м ² – криті складські приміщення, 150 тис. м ² – відкритих складських приміщень. Щороку через логістичний хаб здійснюється перевалка 3 млн т вантажів. Послугами Interporto di Torino, наразі, користуються близько 200 підприємств, в яких працюють 5000 співробітників.
Polo Logistico di Mortara	Polo Logistico di Mortara офіційно відкрився у 2009 році. Є одним із найкращих логістичних хабів Ломбардії в північно-західній частині Італії. Має пряме сполучення із автомагістралями А4 та А7. Загальна площа внутрішнього порту становить 700 тис. м ² .

Закінчення таблиці 2

1	2
Interporto Campano	<p>Відкриття порту відбулося у 1998 році, попри те, що планувалося відкриття логістичного хабу ще у 1976 році. Сьогодні він є одним із головних інтермодальних логістичних об'єктів Європи, що забезпечує комбіновану транспортну систему (поєднує залізничний, автомобільний, повітряний та морський транспорт).</p> <p>Має сполучення із національною і регіональною мережею доріг, а саме із автомагістралями: А16 Неаполь-Барі, А30 Казерта-Салерно, А1 Мілан-Неаполь і А3 Салерно-Реджо-Калабрія. Також місцевість в якій він розташований має відмінне транспортне сполучення з основними залізничними вузлами, портами та аеропортами.</p> <p>Поточна площа Interporto Campano становить 500 тис. м². На території порту працюють приблизно 200 підприємств, включаючи промислових операторів, дистриб'юторів, логістичні фірми, перевізників і кур'єрів, що функціонують на міжнародному рівні.</p>

Джерело: складено на основі [15–21]

Розвиток «сухих портів» у Сполучених штатах Америки розпочався у 1989 році із відкриттям першого інтермодального контейнерного терміналу, а саме внутрішнього порту Вірджинії (Virginia Inland Port – VIP) у місті Фронт-Роял (штат Вірджинія).

Основною метою створення внутрішнього порту було збільшення пропускної спроможності морського порту Гемптон-Роудс, який знаходиться на відстані 350 км. Крім перевалки імпортованих вантажів, які надходять з морського порту, VIP також консолідує та контейнерує місцеві вантажі для експорту. «Сухий порт» надає доступ до ринків у Вашингтоні, Меріленді, Делавері, Західній Вірджинії, Огайо, Пенсільванії та Нью-Йорку.

Крім логістичних послуг в «сухому порту» надається весь спектр митних послуг. Варто зазначити, що митне оформлення не займає багато часу, оскільки митні органи отримують

попередню інформацію про товари через Автоматизовану систему попереднього інформування (Automated Manifest System), за 24 години до розвантаження судна, тому приймає рішення про необхідність застосування форм митного контролю заздалегідь.

VIP займає 65 га землі та знаходиться приблизно в 100 км на захід від Вашингтона (округ Колумбія). Пропускна спроможність «сухого порту» становить 80 000 TEU на рік. У «сухому порту» Вірджинії відкрили дистриб'юторські центри такі міжнародні корпорації, як Home Depot, Red Bull, Newell Rubbermaid, Family Dollar, Lenox і Mercury Paper [22; 23].

Сьогодні в Сполучених штатах Америки функціонує розвинена мережа «сухих портів», які в переважній більшості розташовані на Східному і Західному узбережжях країни. Варто зазначити, що стрімкий розвиток мережі «сухих портів» у США пов'язаний із модернізацією Панамського каналу, що завершилася у 2016 році і принесла значне збільшення обсягів контейнерних перевезень з країн Азії. Так, за 2016–2019 роки обсяг контейнерних вантажів зріс майже у двічі, відповідно до цього перед адміністраціями портів постали нові виклики, обумовлені значним зростанням товарообігу. Ідеальним варіантом вирішення такої ситуації став розвиток розгалуженої мережі «сухих портів» [24].

Найбільшими «сухими портами» Сполучених Штатів Америки є: Інтермодальний центр CenterPoint (Елвуд, Іллінойс), Порт Мемфіс (Мемфіс, Теннессі), Порт Тусон (Тусон, Арізона), Порт Сан-Антоніо (Сан-Антоніо, Техас), внутрішній порт Грір (Грір, Південна Кароліна), внутрішній порт Ділон (Ділон, Південна Кароліна), внутрішній порт Вірджинії (Фронт-Роял, Вірджинія), внутрішній порт Гейнсвіл (Гейнсвіл, Джорджія), внутрішній порт Кордел (Кордел, Джорджія), внутрішній порт Чатсворт (Чатсворт, Джорджія), внутрішній порт Шарлотти (Шарлотта, Північна Кароліна), внутрішній порт Ларедо (Ларедо, Техас). Розглянемо особливості функціонування деяких із зазначених логістичних об'єктів.

Найбільшим внутрішнім портом Північної Америки вважається Center Point Intermodal Center. Це інтермодальний вантажний термінал, розташований у Елвуді, штат Іллінойс.

«Сухий порт» було засновано в 2002 році на площі, близько 2500 га. Center Point має стратегічне розташування в епіцентрі транспортної інфраструктури регіону, поруч із автотранспортною розв'язкою I-55/I-80 і з'єднаний із логістичним парком BNSF у Чикаго та інтермодальним терміналом Union Pacific Joliet. Також знаходиться на незначній відстані від великих промислових міст Америки таких, як: Чикаго (65 км), Індіанаполіс (320 км), Міннеаполіс (320 км), Канзас-Сіті (400 км), Мілуокі (190 км), Сент-Луїс (240 км). Завдяки вигідному географічному розташуванню він є ідеальним місцем для регіональної дистрибуції між штатами, електронної комерції та зворотної логістики.

Обсяг перевалки вантажів через термінал протягом року становить більше 3 млн TEU. Серед орендарів інтермодального центру Center Point – глобальні роздрібні торговці, постачальники логістичних послуг і дистриб'ютори продукції (Sumsung, Walmart, Autobahn, Clearwater paper, Maersk тощо) [25]. У штаті Джорджія розміщено три «сухих порти», а саме в Гейнсвіллі, Корделі і Чатсворті. Інтермодальний порт Гейнсвіл розташований на Північному Сході штату на ділянці площею 40 га, на відстані майже 500 км від морського порту Саванни сполучення з яким здійснюється за допомогою залізниці (Norfolk Southern).

«Сухий порт» Кордел розміщений на Південному Сході штату Джорджія на відстані 350 км від порту Саванни, має пряме залізничне сполучення (через компанію CSX) з терміналами морського порту Савани, так і з портом Брансвік (другого за величиною центру імпорту автомобілів у США). Кордел спеціалізується на перевалці продукції сільського господарства, зокрема: бавовни, арахісу, персиків і кавунів. У 2018 році у Північно-західній частині штату поблизу міста Чатсворт відбулося відкриття Регіонального порту Аппалачі з початковою пропускною здатністю 50 000 контейнерів на рік. Порт розташований на відстані 600 км від морського порту Саванни [25–27].

У штаті Південна Кароліна на березі океану розташований порт Чарльстон, який має власну мережу «сухих портів», що включає порт Грір і порт Ділон. «Сухий порт» Грір було

відкрито у 2013 році на відстані майже 350 км від морського порту. Він розташований у промисловому центрі регіону на півночі штату неподалік міста Грінвіл та Спартанберг. Залізничне сполучення між морським портом і «сухим портом» здійснюється транспортним оператором Norfolk Southern. Найбільшими міжнародними товаровиробниками, які користуються логістичними послугами цього порту є автомобілебудівна компанія BMW та один із найбільших виробників автомобільних шин у світі – Michelin, а також виробники текстильної продукції – Himatsingka. Основною перевагою «сухого порту» є його вигідне географічне розташування, а саме на перехресті магістральних шляхів між великими містами Атланта і Шарлотта, крім того, в радіусі 800 км навколо порту проживає більше 100 млн споживачів товарів, що перевалюються через логістичний хаб.

«Сухий порт» Діллон було введено в експлуатацію у квітні 2018 року. Він знаходиться на відстань 250 км від Чарльстона, що дає власникам вантажів альтернативний варіант транспортування, оскільки він має залізничне сполучення через оператора CSX та транспортне сполучення з головною міжштатною автомагістраллю Східного узбережжя США – I-95, яка перетинає 15 штатів з півночі на південь. Основною метою відкриття «сухого порту» Діллон було розвантаження морського порту Чарльстон, оскільки з 2011 року його вантажообіг зріс на 180% [28].

Ще одним важливим логістичним центром північної Америки є внутрішній порт Ларедо, який розташований в штаті Техас на кордоні із Мексикою. Він є третім за завантаженістю портом США серед понад 450 аеропортів, морських портів і прикордонних пунктів пропуску із загальним обсягом торгівлі – 300 млрд дол. (97,5% – торгівля з Мексикою, 1% – Китай, інші країни – 1,5%) у 2022 році. Товари, що транспортуються через внутрішній порт переміщуються до понад 60 країн світу. Основні товарні позиції, які проходять перевалку в Ларедо це – транспортні засоби, електроніка, пластмаса, медичне обладнання [29].

Рух у внутрішньому порту здійснюється через 1 залізничний міст і 4 автомобільних мости, які з'єднують

місто Ларедо (США) і місто Нуево-Ларедо (Мексика). Автомобільні мости:

– міст 1 «Ворота Америки» – використовується для переміщення некомерційного транспорту та пішоходів;

– міст 2 «Лінкольна-Хуареса» – використовується для некомерційних транспортних засобів;

– міст 3 «Солідарність Колумбії» – використовується для комерційних і некомерційних транспортних засобів;

– міст 4 «Міжнародний торговий міст» – використовується для переміщення транскордонного комерційного транспорту. При цьому, рух некомерційним транспортним засобам та пішоходам по ньому заборонено.

У 2020 році через всі мости разом перемістилося близько 4,5 млн вантажівок.

Залізничне сполучення у внутрішньому порту Ларедо забезпечують два оператори Union Pacific Railroad і Kansas City Southern Railways Company. У 2020 році близько 240 000 залізничних вантажних вагонів було переміщено через порт з Мексики. Повітряними воротами порту Ларедо є Міжнародний аеропорт Ларедо в якому понад 30 авіаперевізників пропонують послуги чартерних перевезень.

У внутрішньому порту Ларедо працює близько 1000 підприємств із різних сфер економіки, зокрема: 250 – експедиторів, 650 транспортних компаній, 120 – митних брокерів [30].

Отже, «сухі порти» відіграють ключову роль у забезпеченні інтермодального сполучення між країнами Європи, Китаєм та США. Крім того, завдяки «сухим портам» в Сполучених Штатах Америки вдалося значно знизити викиди вуглекислого газу в атмосферу в місцях розташування морських портів (шляхом транспортування контейнерів до «сухих портів» залізницею) та знизити завантаженість автомагістралей внаслідок зменшення кількості вантажівок, які використовуються під час перевезення вантажів. Крім того, експортери і імпортери змогли знизити свої логістичні витрати в середньому на 150 доларів на кожному контейнері [24].

Подібні тенденції розвитку логістичної інфраструктури спостерігаються і в Канаді. Так, впродовж останніх років на просторах Західної Канади було створено низку внутрішніх портів

для цілей підготовки товарів до експортних ринків та з метою підвищення ефективності роботи морських терміналів. Крім того, створення і розбудова мережі «сухих портів» в Канаді має на меті досягнення інших ключових економічних цілей, таких як підвищення ефективності торговельних шлюзів, зростання кількості робочих місць та економічний розвиток окремих регіонів. Загальну характеристику найбільших внутрішніх портів Канади представлено в таблиці 3.

Найбільшим внутрішнім портом Канади є Centre Port, що знаходиться у місті Вінніпег, провінція Манітоба. Розташований поблизу географічного центру Північної Америки та має сполучення із великими тихоокеанськими портами (портом Ванкувер та портом принца Руперта) і єдиним глибоководним арктичним портом Черчілем.

Centre Port було засновано у 2008 році відповідно до законодавства провінції. Адміністрацією провінції Манітоба було виділено землю для порту та визначено структуру та повноваження ради директорів внутрішнього порту. До складу ради директорів ввійшли представники департаментів уряду провінції Манітоба: департаменту інфраструктури та транспорту, департаменту економічного розвитку, департаменту муніципальних відносин, департаменту сільського господарства та розвитку ресурсів.

Загальна площа логістичного об'єкту становить 5000 га. Має відмінне транспортне сполучення, яке забезпечують 3 оператори залізничних перевезень (Canadian National Railway, Canadian Pacific Railway, Burlington Northern and Santa Fe Railway) та Міжнародний аеропорт Вінніпегу імені Джеймса Армстронга Річардсона. Також, пропонує автомагістральне сполучення з усіма основними мережами, включаючи Трансканадську, а також шосе до Міннеаполіса та Чикаго.

Наразі на території внутрішнього порту працює більше 100 промислових підприємств переважна більшість представляють такі галузі промисловості, як: агробізнес і харчова промисловість, композитне виробництво, біотехнології, електронна комерція, енергетика, видобування корисних копалин, транспорт і логістика [32].

Таблиця 3 – Загальні відомості про найбільші «сухі порти» Канади станом на 01.01.2017

№	Назва	Розташування	Площа, га	Залізничне сполучення	Автомобільне сполучення	Споживачі / промисловість	Обсяги
1	Calgary Inland port	Калгарі	700	CN*, CP**	Автомобістраль 1 Автомобістраль 2	–	820 000 TEU
2	Ashcroft terminal	Ашкрофт	80	CN*, CP**	Трансканадське шосе Шосе 97	Сільське господарство, лісова та видобувна промисловість	6 500 – поїздів 6 000 – вантажівок
3	CentrePort Canada	Вінніпег	5000	CN*, CP**, BNSF***	Всі великі автомагістралі: Трансканадське шосе, Міннеаполіс, Чикаго, Мексика	Bison Transport, BNSF Railway, Winnipeg Airports Authority, MacDon Industries Ltd	–
4	Global Transportation Hub	Реджина	425	CP**	Всі великі автомагістралі: Трансканадське шосе, Міннеаполіс, Чикаго, Мексика	Canadian Pacific, Loblaw Group of Companies, The Emterra group, Saskatchewan Liquor and gaming Authority	–
5	Port Alberta	Едмонтон	5000	CN*, CP**	Шосе 16 і Шосе 2	–	800 000 TEU
6	Port of Northern Montana	Шелбі	30	CP**, BNSF***	Всі транскордонні автомагістралі США, Канади і Мексики	Shelby Agronomy Plant, Columbia Grain, Dick Irwin, Mountain View	–

* – Канадська національна залізниця (Canadian National Railway – CN)

** – Канадська тихоокеанська залізниця (Canadian Pacific Railway – CP)

*** – Північно-американська транспортна компанія (Burlington Northern and Santa Fe Railway – BNSF)

Джерело: складено на основі [31]

Ще одним потужним логістичним центром Канади є внутрішній порт Калгарі (входить в п'ятірку найкращих). Він є головним внутрішнім інтермодальним терміналом для обох морських портів Британської Колумбії – порту Ванкувера і порту Принца Руперта (відстань до Ванкувера – 1000 км, до Принца Руперта – 1500 км). Внутрішній порт Калгарі є ключовим транспортним і логістичним вузлом Канади, який з'єднує мільйони споживачів повітряним, залізничним та наземним транспортом. З точки зору національного ланцюга постачання, більшість вантажів, що надходять із Західного узбережжя, проходять через Калгарі, перш ніж продовжити рух до Східної Канади.

Стратегічними перевагами внутрішнього порту Калгарі є близькість до регіональних ринків та найнижчі ціни на логістичні послуги в регіоні. Крім того, порт має вигідне транспортне сполучення із великими містами завдяки: розташуванню на перехресті кількох автомагістралей (зокрема Трансканадської, Шосе 1, Шосе 2 та коридор CANAMEX – це серія вдосконалень автомагістралей та іншої транспортної інфраструктури, що з'єднує Канаду з Мексикою через Сполучені Штати), проходженню залізничних ліній Канадської національної залізниці та Канадської тихоокеанської залізниці та розміщенню неподалік від Міжнародного аеропорту Калгарі [31].

Загальна площа внутрішнього порту становить – 700 га на якій розташовано контейнерний майданчик, спеціалізоване приміщення із контрольованою температурою і власний парк вантажівок. Обсяг перевалки вантажів протягом року складає 820 000 TEU. У порту Калгарі розвивається інноваційна екосистема зі світовими лідерами транспортних і логістичних технологій: Attabotics, Hexagon[Novatel, AltaML і AERIUM Analytics.

Варто зазначити, що внутрішні порти Канади є одними із найсучасніших у світі, оскільки вони є центром інновацій у сфері логістики та інтелектуального транспорту (що передбачає оптимізацію автопарку, цифровізацію ланцюга постачання, автоматизацію логістики, широке використання робототехніки та автономних систем). Крім того, високий рівень розвитку інтермодальної інфраструктури в країні пояснюється

такими факторами, як: значний досвід у сфері спеціалізованої та глобальної логістики, наявність досвідчених фахівців, розвинені мережі залізничного, повітряного, автомобільного та водного транспорту.

Стрімкий розвиток такого логістичного явища, як «сухий порт» також спостерігається й у країнах Азії. Саме тому, Економічною і соціальною комісією Організації Об'єднаних націй для Азії і Тихого океану було підготовлена Міжурядова угода про «сухі порти», яку ратифікували 16 країн і яка охоплює 248 «сухих портів» в субрегіонах ЕСКАТО. Дана угода містить:

– єдине визначення «сухого порту» міжнародного значення. «Сухий порт» – це місце всередині країни з логістичним центром, з'єднаним з одним або більше видами транспорту, призначеним для обробки, тимчасового зберігання та передбаченого законом огляду вантажів, що перевозяться в процесі міжнародної торгівлі, та здійснення застосованих митних контрольних функцій та формальностей [33];

– визначає мережу існуючих і потенційних «сухих портів», які мають значення для міжнародних транспортних операцій;

– пропонує керівні принципи їхнього розвитку та функціонування (таблиця 4).

Таблиця 4 – Принципи розвитку та функціонування «сухих портів»

Принципи	Характеристика
1	2
Функції	Базові функції «сухих портів» включають обробку, зберігання, огляд вантажів, які переміщуються та здійснення митного контролю й митних формальностей. Додаткові функції «сухих портів» можуть включати наступні: прийом і відправка, комплектування і розподіл, складування, перевалка.
Інституційні, адміністративні та нормативно-правові механізми	Створення механізмів, що сприяють розвитку та роботі «сухих портів». Позначення в митній документації «сухих портів» як місця відправлення чи призначення. Власність на «сухі порти» може бути державною, приватною або на умовах державно-приватного партнерства.

Закінчення таблиці 4

1	2
Конструкція, компонування та пропускна спроможність	Пропускна здатність та компонування «сухих портів» повинні бути достатніми для забезпечення безпечного та безперешкодного руху вантажів, контейнерів та транспортних засобів й передбачати можливість збільшення майбутніх обсягів контейнерів та вантажів.
Інфраструктура, обладнання та потужності	«Сухі порти» мають інфраструктуру, обладнання та чисельність працівників, що є оптимальними для обслуговування існуючих та перспективних обсягів перевезень.

Джерело: складено на основі [33]

Ключовий принцип, що покладено в основу розробки угоди, полягав у тому, що вона сприятиме узгодженості між портами з точки зору наданих ними послуг, їх місця розташування щодо центрів торгівлі та їх транспортних сполучень.

Якщо ж досліджувати конкретні приклади «сухих портів» Азії то, в першу чергу, слід проаналізувати особливості функціонування логістичного терміналу Лат-Крабанг, що розташований у Тайланді неподалік столиці – міста Бангкок. З населенням 12 млн жителів Бангкок є найбільшим містом Тайланду та однією із найбільших агломерацій світу. На відстані 100 км від міста знаходиться морський порт Лаенг Чабанг. У 1990-х роках почали стрімко зростати обсяги контейнерних перевезень, що спричинило значне навантаження на автомагістралі. Тому було прийнято рішення про розбудову логістичної інфраструктури у регіоні, а саме відкриття «сухого порту» Лат-Крабанг, який мав стати супутником морського порту. У 1993 році на відстані 44 км від Бангкока Державною залізницею Тайланду було придбано земельну ділянку для будівництва логістичного хабу. Офіційне відкриття «сухого порту» Лат-Крабанг відбулося у 1996 році. Новацією логістичного об'єкту стало те, що у ньому, крім логістичних послуг, надаються послуги з митного оформлення, з цією метою на території «сухого порту» присутні представництва митної адміністрації та податкової інспекції [34].

Сьогодні, Лат-Крабанг вважається найдосконалішим і один із найрозвиненіших у Азії. Пропускна здатність «сухого порту» становить 500 000 контейнерів, попри це, у 2008 році ним було опрацьовано 1,7 млн контейнерів, що стало можливим завдяки високошвидкісному залізничному сполученню. 75% контейнерів, які прибувають у Лат-Крабанг, переміщуються за допомогою автомобільного транспорту і 25% – за допомогою залізничного транспорту.

«Сухий порт» знаходиться під управлінням Державної залізничної Тайланду, яка знаходиться під наглядом Міністерства транспорту. Лат-Крабанг побудовано за концесійною моделлю, а саме всі інфраструктурні об'єкти розділено на шість модулів (А, В, С, D, E, F), які здаються в оренду на 10 років. Наразі орендарями є великі судноплавні компанії [34]:

- Siam Shoreside Services (A);
- Eastern Sea Laem Chabang (B);
- Evergreen (C);
- TIFFA (D);
- Thai Hanjin Logistics (E);
- NYK Distribution Service (Thailand) (F).

Побудова та експлуатація «сухого порту» Лат-Крабанг принесла значні вигоди, як для міста Бангкок, так і для країни вцілому, зокрема це сприяло зростанню обсягів експортно-імпорتنих операцій, зменшенню транспортних та інших логістичних витрат, зниженню завантаженості основних автомагістралей країни, економії паливних матеріалів та зниженню шкідливих викидів в навколишнє середовище.

В Бразилії перші аналоги «сухих портів» з'явилися наприкінці 70-х років і називалися вони публічні митні склади (Depósitos Alfandegados Públicos), пізніше вони еволюціонували і отримали назву «внутрішні митні станції» (Estação Aduaneira do Interior) (в яких вже передбачалося проведення митного очищення вантажів поза межами морських портів). Вперше поняття «сухий порт» на законодавчому рівні з'явилося у 2012 році (Porto Seco).

Сьогодні під «сухим портом» розуміється митний склад загального користування на яких вантажі під митним контролем можуть переміщуватися, зберігатися та здійснюватися їх митне очищення. Зараз Бразилія має 62 «сухих порти»

з яких 7 перебувають на етапі будівництва, здебільшого їх розташовують на Південному Сході і Півдні країни. В цих макрорегіонах зосереджують найбільші контейнерні термінали, особливо в штатах Сантос і Паранагуа. Також, на Північному Сході Бразилії є два великих контейнерних морських порти, розташовані в Сальвадорі та Ресіфі та чотири «сухих порти», які пропонують додаткові послуги обслуговування ланцюгів поставання [35].

Детальніше розглянемо діяльність «сухого порту» Корумба, одного із найбільших «сухих портів» Бразилії.

«Сухий порт» Корумба більше відомий як «сухий порт» Аджеза розташований неподалік від міста Корумба, штат Мату-Гросу-ду-Сул на кільцевій автомагістралі за 2,5 км від кордону з Болівією. Управління логістичним об'єктом здійснюється компанією Armazins Gerais SA.

Порт розташований на території площею 250 000 м², з яких [36]:

- склад площею 4500 м² для зберігання експортних товарів;
- склад площею 1500 м² для зберігання імпорتنих товарів;
- відкритий майданчик для огляду вантажів – 900 м²;
- 25 000 м² – відкриті складські приміщення для зберігання вантажів;

- місце для паркування автомобільного транспорту місткістю 550 транспортних засобів.

«Сухий порт» Аджеза має хороше сполучення з повітряними і наземними видами транспорту. Він знаходиться недалеко від двох міжнародних аеропортів, Корумба (за 3 км) і Пуерто-Суарес (за 16 км) та двох річкових портів, Корумба (за 7 км) і Ладаріо (за 11 км). Також, порт з'єднаний з іншими регіонами штату дорогою BR-262, яка проходить уздовж західного кордону Бразилії, а дорогами BR-163, BR-267 та BR-060 із центральними і північними штатами країни. Щодо залізничного сполучення, то «Сухий порт» Корумба обслуговується транспортним оператором Ferrovias Noroeste do Brasil S/A, який з 2015 року знаходиться під управлінням Rumo Logistica. Середньоденний рух транспорту через логістичний хаб становить: 200 – вантажівок, 60 потягів.

В «сухому порту» надається широкий асортимент послуг, зокрема: обробка та зберігання вантажів, перепакування

та палетування товарів, зважування, очистка та дезінфекція вантажів і транспортних засобів, електроживлення для рефрижераторів, забір проб і зразків, пломбування, маркування та розміщення податкових марок на імпорту продукцію відповідно до національного законодавства, консолідація вантажів, допомога у отриманні всіх необхідних дозвільних документів, контроль за обігом піддонів [36].

На території «сухого порту» знаходяться представництва Федеральних доходів Бразилії, Міністерства сільськогосподарства, Anvisa (Agência Nacional de Vigilância Sanitária – Національне агентство з нагляду за здоров'ям), IAGRO (Agência Estadual de Defesa Sanitária Animal e Vegetal – Державна агенція захисту тваринного і рослинного світу), а також Національної митниці Болівії.

Усі митні процедури між Бразилією та Болівією здійснюються в «сухому порту» Корумба, що скорочує час митного оформлення в обох країнах. Згідно з угодою між адміністрацією порту та митним органом Бразилії, на терміналі може здійснюватися митне очищення вантажів, які перебувають у таких митних режимах, як: імпорт, експорт, тимчасове ввезення, тимчасове вивезення, транзит, відповідальне зберігання, митний склад. З цією метою на території «сухого порту» перебувають 5 митно-податкових аудиторів і 3 аналітики, які займаються митним оформленням товарів.

Вартим уваги, також є досвід створення та функціонування логістичної інфраструктури країн-сусідів України.

У Румунії є щонайменше 30 інтермодальних терміналів. Переважна більшість логістичних об'єктів раніше перебувала у власності CFR Infrastructure Authority, а зараз управління ними здійснюється через CFR Marfa (Державна вантажна залізнична компанія Румунії). Цей аспект є незвичним для європейського регіону, де більшість держав передали управління подібними інфраструктурними об'єктами у концесію приватним підприємствам. Транспортування до та з терміналів здійснює CFR Transauto (Транспортне підприємство). У 2004 році Transauto, на той час філія CFR Marfa, було приватизовано. У Румунії також є кілька приватних терміналів: чотири термінали в порту Констанца і один в Орадя

(згідно з деякими дослідженнями ринку, термінал уже закрито через нестабільну інфраструктуру, а також через відсутність попиту на його послуги).

Найбільшими та найважливішими терміналами з точки зору обсягів опрацювання вантажів у Румунії є контейнерні термінали в Констанці. У 2007 році їм вдалося здійснити перевалку, разом із внутрішнім залізничним транспортом, 180 000 TEU. Серед них найдосконалішим з точки зору інфраструктури, обробки й організації всього процесу є контейнерний термінал Constanza Sud Agigea (CSCT), що належить і управляється компанією DP World Constanza.

Ще одним внутрішнім терміналом за його важливістю є термінал у Пітешті, що належить Dacia-Renault, і термінал у Бухаресті, які обробляють 5000 TEU на рік. Всі інші термінали набагато менші і, не маючи можливості перевозити вантажі залізницею, використовують лише наземні транспортні засоби.

Конструкція більшості терміналів стандартна, зазвичай складається з двох залізничних колій. Залізничні колії дуже короткі, їх довжина становить від 100 до 300 метрів. Більшість з них були побудовані більше 30 років тому, наприкінці 1970-х років, коли максимальна швидкість потягів була 100 км/год. Крім того, і їх технічний стан, і інфраструктура далекі від оптимальних. Однак, оскільки попит на послуги з обробки на більшості терміналів був досить низьким, процес їх модернізації не розглядається як вигідна інвестиція. Крім того, існують численні проблеми, пов'язані із земельною власністю, які постійно перешкоджають будь-яким намірам щодо покращення терміналів в Румунії [37].

Досить цікавим є досвід Польщі у питанні розвитку інтермодальної інфраструктури. У 2021 році на території Польщі було 39 активних логістичних терміналів у тому числі:

- 4 термінали, які обслуговують залізнично-морські і автомобільно-морські перевезення (морські термінали);
- 35 терміналів, які обслуговують залізнично-автомобільні перевезення (наземні термінали).

Одним із найбільших логістичних терміналів Польщі є CLIP Intermodal Terminal. Розташований на перетині 2 транспортних коридорів (TEN-T) (Балтійське море – Адріатичне море

та Північне море – Балтійське море), на стратегічному залізничному маршруті E20 Париж – Пекін та на Новому шовковому шляху Азія – Європа.

Інтермодальний контейнерний термінал CLIP має загальну площу 100 000 м² та пропускну спроможність 20 потягів на день або 350 000 TEU на рік. Він є найсучаснішим терміналом у Польщі та належить групі CLIP, яка володіє різними компаніями, які працюють у секторі логістики [38].

Послуги, які надає термінал [39]:

- перевантаження та зберігання всіх типів контейнерів, змінних кузовів та інтермодальних напівпричепів;
- зважування контейнерів відповідно до конвенції SOLAS (VGM);
- ремонт контейнерів, включаючи видалення старих наклею і елементів кріплення, таких як гачки або цвяхи;
- з'єднання для рефрижераторних контейнерів, що потребують контрольованої температури та моніторингу;
- герметизація контейнера;
- очищення контейнерів і напівпричепів;
- мийка під тиском контейнерів і напівпричепів.

Крім логістичних послуг на терміналі надається перелік митних послуг, а саме [39]:

- повне обслуговування в сфері імпортного та експортного очищення;
- комплексне складське та митне обслуговування вантажів на митному складі;
- відстрочення сплати митних і податкових платежів на необмежений термін;
- розміщення вантажів на складі тимчасового зберігання;
- виготовлення книжок МДП;
- транзит товарів до третіх країн без необхідності в'їзду на польську митну територію (Т1 – гарантія);
- створення декларацій INTRASTAT (використовуються для реєстрації торгівлі між країнами ЄС) або декларацій, пов'язаних з акцизним податком;
- представлення інтересів клієнтів перед державними митними установами.

Основні технічні параметри терміналу наведені в таблиці 5.

Таблиця 5 – Технічні характеристики CLIP Intermodal Terminal

Показник	Значення
Місткість	10 000 TEU
Кількість розвантажувальних колій (750 м кожна)	8
Перевантажувальне обладнання	3 ричстакери на 45 т 1 ричстакер на 10 т 2 термінальні тягачі
Крани	3 крани з наступними параметрами: – вантажопідйомність – 40; – загальний прольот – 96 м; – прольот рейок – 51 м; – залізничних колій – 6; – 15 рядів контейнерів та 2 смуги для вантажівок
Станції горизонтального розвантаження	LOHR: 2 станції для одночасного розвантаження 4 напівпричепів

Джерело: [39]

Термінал має перші 2 станції Lohr Railway System у Польщі для горизонтального розвантаження 4 напівпричепів одночасно. Ця система гарантує: короткий час завантаження та розвантаження, можливість завантаження / розвантаження багатьох вагонів одночасно, відсутність необхідності використання додаткових перевантажувальних пристроїв. Крім того, CLIP оснащено сучасною спеціальною ІТ-системою, яка використовується для реєстрації переміщень і відстеження місць зберігання окремих контейнерів.

Загалом розвиток логістичної сфери в Польщі відбувається аналогічно до загальноєвропейських тенденцій, про те, є й проблемні моменти, які спричиняють негативний вплив на сферу логістики в країні. Обмежена пропускну здатність терміналів наразі є найбільшою проблемою для польських інтермодальних перевізників. В першу чергу, така ситуація спричинена недостатньою кількістю залізничних колій для прийняття потягів на розвантаження, що ускладнює

інтермодальні операції (перевантаження вантажів з залізничного транспорту на автомобільний). Іншою значною перешкодою для польських інтермодальних перевезень є затори на прикордонному пункті Брест / Малашевичі [40].

Отже, дослідження міжнародного досвіду щодо створення та функціонування «сухих портів» дозволяє виділити низку економічних, соціальних та природоохоронних переваг, які отримують країни в яких присутня високорозвинута мережа таких об'єктів логістичної інфраструктури, які представлені в таблиці 6.

Таблиця 6 – Вигоди, які приносять «сухі порти»

Економічні	<ul style="list-style-type: none"> • 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 пропускної здатності морських портів без фінансових вкладень та додаткових площ; • зменшення завантаженості морських портів.
Соціальні	<ul style="list-style-type: none"> • 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.
Природоохоронні	<ul style="list-style-type: none"> • зменшення викидів CO₂; • зниження дорожнього шуму; • уникнення заторів на автомагістралях в районі діяльності морських портів; • зниження витрат палива; • підвищення безпеки під час перевезення небезпечних вантажів, зниження ризиків аварій, пошкоджень та крадіжок.

Джерело: власна розробка автора

Крім того, в результаті дослідження міжнародного досвіду створення та функціонування «сухих портів» визначено, основні тенденції розвитку інтермодальної інфраструктури, зокрема:

– переважну більшість «сухих портів» було створено за сприяння органів державної влади та у тісній співпраці із підприємствами, які займаються вантажними перевезеннями;

– місцями розташування «сухих портів», зазвичай є перетини важливих торговельних шляхів національного та міжнародного значення, транспортні коридори, із хорошим доступом до об'єктів транспортної інфраструктури (аеропортів, морських портів, залізних вузлів та мереж автомагістралей) та поблизу великих промислових центрів;

– управління подібними інфраструктурними об'єктами здійснюється або державними підприємствами або вони передаються у концесію приватним підприємствам (у окремих випадках управління здійснюється державними транспортними підприємствами);

– постійне розширення спектру послуг, що можуть надаватися в «сухому порту» (як стандартних логістичних послуг – зберігання, складування, вантажні операції, зважування, контроль обігу пустих контейнерів комплектування, перепаккування та маркування, так і специфічних – онлайн-бронювання, митне очищення, експедирування, відстеження руху вантажів та окремих контейнерів, карантин, контроль якості, ремонт, крос-докінг);

– основною метою створення «сухих портів» є збільшення пропускної спроможності морських портів, зниження логістичних витрат, економічний розвиток окремих територій.

ПЕРЕЛІК ДЖЕРЕЛ ПОСИЛАНЬ

1. Review of Maritime Transport. *United Nations Conference on Trade and Development*. 2019. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2019_en.pdf (дата звернення: 06.09.2023).

2. Зростання контейнеропотоку призведе до появи проєктів «сухих портів». *Асоціація міжнародних експедиторів України*. 2020. URL: <https://ameu.org.ua/news/4818-zrostannya-kontejneropotoka-prizvede-doproyavi-proektiv-sukhikh-portiv> (дата звернення: 15.08.2023).

3. Upgrading of Duisburger Hafen – Europe’s biggest inland port. URL: <https://www.eib.org/en/publications/interactive/eib-operations-inside-the-eu-2017/upgrading-of-duisburger-hafen-europes-biggest-inland-port/> (дата звернення: 15.06.23).
4. Official site of *Duisport*. URL: <https://www.duisport.de/kompetenzen/logistische-dienstleistungen/?lang=en> (дата звернення: 16.05.23).
5. Güterverkehrszentrum bayernhafen Nürnberg (GVZ). URL: <https://www.nuernberg.de/internet/wirtschaft/gueterverkehrszentrum.html> (дата звернення: 22.05.23).
6. GVZ – Cargo Distribution Center. URL: <https://www.wfb-bremen.de/en/page/commercial-property/industrial-estates/business-park-gvz-bremen> (дата звернення: 18.06.23).
7. Ingram R. A. H. (). The Development of Inland Clearance Depots, 1952–1992. International Cargo Handling Coordination Association (ICHCA). *40th Anniversary Review*. 1992. P. 85–87.
8. Macdiarmid K. J., Chambers J. D. C. Inland Ports-The UK Containerbase System Containers-Their Handling and Transport. *National Ports Council*. 1978. P. 295-(15).
9. Що таке логістичний хаб: приклади й відмінності від складів. URL: <https://wareteka.com.ua/uk/blog/shho-take-logistichnij-hab-prikladij-vidminnosti-vid-skladiv/> (дата звернення: 03.05.23).
10. DIRFT. URL: <https://ramboll.com/projects/ruk/davenport-drift> (дата звернення: 15.05.23).
11. Roso V., Woxenius J., Olandersson G. Organisation of Swedish dry port terminals. Division of Logistics and Transportation. University of technology. Göteborg, Sweden 2006. P. 63.
12. Khaslavskaya A., Roso V. Rosoa dry ports in Sweden. *One of a kind?* 5th Logistics Conference. Belgrade, Serbia. 26–27 may 2022. P. 13–24.
13. Caballini C., Gattorna E. The expansion of the port of Genoa: the Rivalta Scrivia Dry Port. *Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific*. 2009. № 78. P. 73.
14. Official site *Interporto Rivalta Scravia*. URL: <https://www.rivaltaterminal.com/> (дата звернення 22.07.23).
15. Official site *Interporto Campano*. URL: <https://www.interportocampano.it/en/companies/> (дата звернення: 22.07.23).
16. Official site *Interporto Polo Logistico di Mortara*. URL: <https://www.poloimortara.it/en/intermodal-zone/services/> (дата звернення: 22.07.23).
17. Official site *Interporto di Novara*. URL: <https://www.cimspa.it/interporto> (дата звернення: 22.07.23).
18. Official site *Interporto di Torino*. URL: http://www.sitospa.it/interporto-torino/logistica/c_9 (дата звернення: 22.07.23).
19. Official site *Interporto Bologna*. URL: <https://www.interporto.it/> (дата звернення: 22.07.23).

20. Official site *Interporto Quadrante Europa*. URL: <https://www.quadranteeuropa.it/> (дата звернення: 22.07.23).
21. Official site of *Port of Virginia*. URL: <https://www.portofvirginia.com> (дата звернення: 07.07.23).
22. Virginia Inland Port (VIP) and Intermodal Terminals. URL: <http://www.virginiaplaces.org/transportation/inlandport.html> (дата звернення: 7.07.23).
23. Dry ports. URL: <https://maritime-executive.com/magazine/dry-ports> (дата звернення: 12.06.23).
24. Centerpoint Intermodal Center – Joliet/Elwoodю URL: <https://centerpoint.com/parks/centerpoint-intermodal-center-jolietelwood/> (дата звернення: 19.06.23).
25. Official site of Inland port of Cordele. URL: <https://cordeleintermodal.com/3pl-intermodal-inland-port/> (дата звернення: 09.06.23).
26. Northeast Georgia Inland Port. URL: <https://gaports.com/facilities/inland-ports/northeast-georgia-inland-port/?1676485905> (дата звернення: 12.06.23).
27. Official site of South Carolina ports. URL: <https://scspa.com/cargo/logistics/inland-ports/> (дата звернення: 15.06.23).
28. No. 1 inland port along US-Mexico border. URL: <https://www.laredoedc.org/site-selection/international-trade/> (дата звернення: 06.07.23).
29. Port of Laredo. URL: <https://www.freightwaves.com/news/freightwaves-classics%3A-the-port-of-laredo-is-%231-inland-port-in-us> (дата звернення: 24.06.23).
30. Overview of Canadian Inland Ports. URL: https://issuu.com/triskelelogistics/docs/overview_of_canadian_inland_ports_v (дата звернення: 07.07.23).
31. Official site of *Centereport Canada*. URL: <https://centreportcanada.ca/> (дата звернення: 12.07.23).
32. Intergovernmental Agreement on Dry Ports. URL: <https://treaties.un.org/doc/Treaties/2013/11/20131107%2012-02%20PM/XI-E-3.pdf> (дата звернення: 10.09.23).
33. Lat Krabang Inland Container Depot, Thailand. URL: <https://porteconomicmanagement.org/pemp/contents/part2/dry-ports/lat-krabang-inland-container-depot-thailand/> (дата звернення: 14.04.23).
34. Thiago de Almeida Rodrigues, Caroline Maria de Miranda, Gordian Udechukwu Ojiako Jr. Exploratory Evaluation of Dry Ports in Northeast of Brazil. *Proceedings of the International Conference on Industrial Engineering and Operations Management*. Dubai, UAE, March 10–12, 2020. P. 1608–1618.
35. Official site of *Armazens Gerais Alfandegados De Mato Grosso Do Sul*. URL: <https://agesa.com.br/> (дата звернення: 18.04.23).

36. CLIP Container Terminal Swarzędz. URL: <https://www.intermodal-terminals.eu/database/terminal/view/id/476> (дата звернення: 28.04.23).

37. Official site of CLIP Group. URL: <https://clip-group.com/o-nas-2> (дата звернення: 03.04.23).

38. Poland: intermodal terminal capacity insufficient for operations. URL: <https://www.railfreight.com/intermodal/2021/11/30/poland-intermodal-terminal-capacity-insufficient-for-operations/?gdpr=accept> (дата звернення: 11.04.23).

НОРМАТИВНО-ПРАВОВІ ОСНОВИ СТВОРЕННЯ ТА ДІЯЛЬНОСТІ «СУХИХ ПОРТІВ»

Тетяна Руда,

*канд. екон. наук, доцент,
старший науковий співробітник
відділу розвитку митної справи*

*Науково-дослідного інституту фінансової політики
Державного податкового університету*

За умов тривалої широкомасштабної війни, розпочатої росією проти України, особливої актуальності набуває питання дослідження нормативно-правового забезпечення створення та функціонування «сухих портів» в Україні, які є чи не єдиною альтернативою для здійснення контейнерних перевезень. 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 логістичних хабів такого типу, що призводить до значних правових колізій та виникнення складнощів при їх ідентифікації та унормуванні їх діяльності.

За експертними оцінками в Україні функціонує від 150 до 200 об'єктів, які за формальними ознаками можуть бути віднесені до «сухих портів». При цьому, ситуація ускладнюється тим, що такі ідентифікаційні ознаки не визначені законодавчо, а тому «сухими портами» вони можуть називатись номінально без ознак юридичної обґрунтованості.

Так, у вітчизняній науковій та юридичній сфері 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. Відтак, відсутність чітко сформульованого нормативного визначення поняття «сухий порт» ускладнює процес розуміння основних аспектів створення та функціонального навантаження таких логістичних об'єктів.

Відповідно до Закону України «Про морські порти України» під морським терміналом розуміють розташований в межах

морського порту єдиний майновий комплекс» [1]. Проте, результати дослідження міжнародного досвіду вказують на те, що «сухий порт» для повноцінного виконання функцій повинен знаходитись за межами морського порту, а тому морський термінал (внутрішній термінал) не може відноситись до їх категорії.

Що стосується відокремлених морських терміналів, то їх правовий статус у вітчизняній нормативно-правовій базі теж не визначено. Проте, певні аспекти цієї проблеми розкрито в Законі України «Про морські порти України», положеннями якого визначено, що територія та акваторія морського порту можуть включати відокремлені від основної території та акваторії земельні ділянки та водні об'єкти (їх частини), які мають однаковий з основною територією та акваторією правовий режим використання [1]. Так, в Україні залишається неврегульованим питання діяльності відокремлених морських терміналів, що, у свою чергу, призводить до правових колізій в контексті дотримання норм антимонопольного законодавства.

Попри окреслені прогалини у вітчизняному законодавстві, суттєві напрацювання у цьому напрямі все ж є, зокрема, Закон України «Про мультимодальні перевезення» від 17.11.2021 № 1887-IX, 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 [2].

При цьому, мультимодальне перевезення – перевезення вантажів двома або більше видами транспорту на підставі договору мультимодального перевезення, що здійснюється за документом мультимодального перевезення [2].

Відповідно до статті 8 Закону України «Про мультимодальні перевезення» зазначається, що мультимодальні перевезення здійснюються з використанням мультимодальних терміналів, які можуть перебувати у державній, комунальній та приватній власності. Окрім того, мультимодальні термінали можуть розташовуватись на території залізничних станцій та інших об'єктів

залізничного транспорту, аеропортів, морських та річкових портів і не входять до меж пунктів пропуску (пунктів контролю) через державний кордон України. У мультимодальних терміналах можуть створюватися зони митного контролю для проведення митних формальностей з митного контролю та митного оформлення. На таких терміналах під час здійснення міжнародних мультимодальних перевезень створюються митні склади, склади тимчасового зберігання та вантажні митні комплекси. Мультимодальні термінали будь-якої форми власності можуть передаватись в оренду, а ті, які мають державну та комунальну форму власності можуть підлягати концесії.

Статтею 8 Закону України «Про мультимодальні перевезення» визначено й умови створення мультимодальних терміналів, зокрема, надання земельних ділянок для будівництва та обслуговування мультимодальних терміналів здійснюється відповідно до Земельного кодексу України, а технічні вимоги до їх організації та функціонування визначає центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сферах автомобільного, морського та внутрішнього водного транспорту, за погодженням з центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної податкової і митної політики, та з центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері захисту державного кордону [2].

Відповідно до статті 9 Закону України «Про мультимодальні перевезення» під час міжнародного мультимодального перевезення, при ввезенні на митну територію України залізничним транспортом вантажів в автомобільних транспортних засобах, у пунктах пропуску (пунктах контролю) для залізничного сполучення проводяться прикордонний контроль та заходи офіційного контролю товарів, які здійснюються митними органами шляхом попереднього документального контролю, який може проводитись спільно з прикордонними і митними органами суміжних держав [2].

Варто зазначити, що у європейському законодавстві також значна увага приділяється питанням, що стосуються комбінованих (мультимодальних) перевезень. В першу чергу, політика у цій сфері спрямована на захист навколишнього природного

середовища шляхом переорієнтації значної частини перевезень, які здійснюються автомобільним транспортом, на використання більш екологічних видів транспорту. Аналогічне спрямування спостерігається й у вітчизняному законодавстві, так, основною метою Закону України «Про мультимодальні перевезення» визначено правові та організаційні засади мультимодальних перевезень і спрямованість на створення умов для їх розвитку та вдосконалення, заохочення використання більш екологічно чистих видів транспорту з метою охорони довкілля, запобігання змінам клімату та надмірному споживанню енергії.

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» повинні 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 прямого виходу до морського порту.

Окрім того, статтею 4 Закону України «Про мультимодальні перевезення» введено та розкрито сутність поняття «комбіноване перевезення вантажів», яке трактується як мультимодальне перевезення вантажів однією і тією самою транспортною одиницею без перевантаження вантажу при зміні виду транспорту, де більша частина маршруту приходиться на морський, річковий або залізничний транспорт, а відрізок маршруту автомобільним транспортом є максимально коротким. При цьому, відповідно до статті 7 Закону України «Про мультимодальні перевезення» комбіноване перевезення передбачає здійснення мультимодального перевезення вантажів вантажним автомобілем, причепом, напівпричепом, з тягачем або без тягача, знімним кузовом або контейнером, що має відповідне маркування згідно з міжнародними стандартами, автомобільними шляхами на початковому та кінцевому відрізках маршруту мультимодального перевезення та залізницею, внутрішніми водними, морськими шляхами за умови, що морська відстань більше 100 кілометрів прямої лінії, на іншому відрізку маршруту мультимодального перевезення [2].

Слід зазначити, що мультимодальні перевезення, а відповідно й комбіновані перевезення вантажів, здійснюються згідно договору мультимодального перевезення за використання документа мультимодального перевезення вантажів. При цьому форма єдиного перевізного документа затверджується Кабінетом Міністрів України.

Аналізуючи положення Закону України «Про мультимодальні перевезення» варто зазначити, що за предметом правового регулювання він репрезентує виконання зобов'язань нашої країни у сфері європейської інтеграції, зокрема, статті 368 Глави 7 «Транспорт» Розділу V «Економічне та галузеве співробітництво» Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергетики і їхніми державами-членами, з іншої сторони, згідно з якими співробітництво між Сторонами має на меті сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору України і поступовій гармонізації діючих стандартів та політики з існуючими в ЄС, зокрема, шляхом впровадження заходів, викладених у Додатку XXXII до Угоди, без шкоди для зобов'язань, що впливають з окремих транспортних угод, укладених між Сторонами. Окрім того, пунктом 1890 Плану заходів з виконання Угоди про асоціацію, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 25.10.2017 № 1106, передбачено зобов'язання щодо забезпечення стимулювання розвитку комбінованих перевезень.

У Митному кодексі України мультимодальні термінали згадуються у пункті 1 статті 222¹ в контексті здійснення документального контролю у сфері міжнародних автомобільних перевезень, зокрема: «У пунктах пропуску через державний кордон України та в мультимодальних терміналах митні органи здійснюють контроль за дотриманням автомобільними перевізниками законодавства України щодо міжнародних автомобільних перевезень згідно із Законом України «Про автомобільний транспорт». Порядок проведення такого контролю затверджується Кабінетом Міністрів України [3].

Окрім того, статтею 4 Митного кодексу України зазначається, що перевізник – особа, яка переміщує товари або бере на себе зобов'язання та відповідальність за переміщення

товарів через митний кордон України та/або митною територією України, зокрема: для змішаного (комбінованого) перевезення – особа, яка використовує (експлуатує) транспортний засіб, що безпосередньо приводить у рух або перевозить розміщені на ньому інші транспортні засоби як активний транспортний засіб [3].

Окремі питання здійснення комбінованих перевезень окреслено Законом України «Про транзит вантажів» від 20 жовтня 1999 р. № 1172-XIV, зокрема, у статті 4 цього закону зазначається, що транзит вантажів здійснюється відповідними автомобільними, залізничними, водними та повітряними шляхами сполучення, що пролягають через пункти пропуску через державний кордон України, визначені Кабінетом Міністрів України, з урахуванням принципу свободи транзиту та вимог міжнародних договорів України. Він може здійснюватися у прямому або змішаному (комбінованому) сполученні. У прямому сполученні транзит вантажів передбачає їх транспортування одним видом транспорту без перевантаження на інший, а у змішаному сполученні – може бути пов'язаний з їх перевантаженням з одного виду транспорту на інший, переробкою, сортуванням, пакуванням, обмірюванням, накопиченням, формуванням або подрібненням партій транзитного вантажу, тимчасовим зберіганням тощо. Такі операції здійснюються в зонах митного контролю виключно за вибором вантажовласника (уповноваженої ним особи) [4].

Окрім того, цим законом визначено особливості документального супроводу транзиту вантажів за використання різних видів транспорту, а також питання визначення тарифів та специфіки розрахунків при транзиті вантажів.

Варто зазначити, що досить вагомими кроками на шляху до інтеграції вітчизняного та міжнародного законодавства, в тому числі й з питань «сухих портів» є приєднання України до міжнародних конвенцій, угод та договорів.

Так, окремі положення, що стосуються здійснення транзитних перевезень, які здійснюються за допомогою мультимодальних засобів визначаються Законом України «Про приєднання України до Конвенції про процедуру спільного транзиту» [5], а саме окреслено особливості застосування стандартних

процедур та процедур на основі паперових документів для комбінованих перевезень автомобільним та залізничним транспортом (стаття 106 Конвенції про процедуру спільного транзиту) [6]. Окрім того, варто зауважити, що «сухі порти» можуть стати вагомим фактором для активізації спільного транзиту в нашій країні з одного боку, а з іншого – приєднання до цієї Конвенції є досить потужною рушійною силою для формування ефективних логістичних об'єктів саме за рахунок використання програмних продуктів (NCTS), що дозволить спростити здійснення митних процедур.

Ще одним досить важливим етапом формування передумов для реалізації концепції «сухих портів» в Україні є приєднання у 2020 р. до Угоди про розвиток мультимодальних перевезень ТРАСЕКА [7]. Ця угода передбачає багатосторонню співпрацю в контексті розвитку міжнародного транспорту, а саме коридору Європа – Кавказ – Азія. Цей документ актуалізує необхідність розвитку мультимодальних перевезень вантажів як одного із найперспективніших напрямів ефективізації транспортного сектору. В угоді розкрито основний категорійний апарат, визначено особливості документального супроводу мультимодальних перевезень, страхування, визначено межі та підстави відповідальності операторів мультимодальних перевезень та вантажовідправників, а також порядок вирішення спорів. Ключові елементи угоди репрезентовано у Законі України «Про мультимодальні перевезення».

Таким чином, варто зазначити, що у вітчизняному законодавстві паралельно застосовуються поняття «мультимодальні перевезення» та «комбіновані перевезення» в окремих випадках використовується й категорія «змішані перевезення», які з урахуванням їх змістового навантаження доцільно вважати тотожними, тоді, як у європейському законодавстві, акцентується увага більшою мірою саме на комбінованих перевезеннях. При цьому, лише в Законі України «Про мультимодальні перевезення» наводиться визначення та особливості організації й функціонування мультимодальних терміналів, які змістовно за логікою законодавчої ініціативи мали б розумітись як «сухі порти». Проте, врахування дослідження міжнародного досвіду вказує на наявність істотних відмінностей між

цими видами логістичних об'єктів. Також варто відмітити, що у Митному кодексі України відсутні визначення цих понять.

Варто зазначити, що у ЄС окреслені питання регламентуються Директивою Ради 92/106/ЄС від 07.12.1992 про встановлення спільних правил для окремих видів комбінованих перевезень вантажів між державами-членами Союзу [8].

Зокрема, статтею 1 цієї Директиви «комбіноване перевезення» визначено як перевезення вантажів між державами-членами, де вантажівка, причеп, напівпричеп, із тягачем або без нього, змінним кузовом або контейнером довжиною 20 футів або більше використовують дорогу на початковому або кінцевому етапі транспортування, а на іншому відрізку – залізницю, внутрішні водні шляхи або морські перевезення, якщо ця ділянка перевищує 100 км по прямій і становить початковий або кінцевий етап подорожі автомобільним транспортом;

– між пунктом, де товар завантажується, та найближчою відповідною залізничною станцією завантаження для початкової частини, а також між найближчою відповідною станцією залізничного розвантаження та пунктом, де товар розвантажується для кінцевої частини, або

– в радіусі, що не перевищує 150 км навпростець від порту внутрішнього водного шляху або морського порту навантаження або розвантаження [8].

Разом з тим, слід зазначити, що відповідно до пропозицій Європейської Комісії до Директиви Європейського Парламенту та Ради щодо внесення змін до Директиви 92/106/ЄС (8.11.2017 COM (2017) 648 final 2017/0290 (COD) запропоновано визначення, відповідно до якого «комбіноване перевезення» – перевезення вантажів за допомогою транспортних операцій, що складається з початкового або кінцевого етапу перевезення дорогою або обох цих частин, включаючи так само відрізок маршруту, що використовується залізничним, внутрішнім водним або морським транспортом:

(а) причепом або напівпричепом, з тягачем або без нього, зі змінним кузовом або контейнером, відповідно до режиму ідентифікації, встановленого міжнародними стандартами ISO6346 та EN13044, де вантажний блок перевантажується між різними видами транспорту; або

(b) дорожнім транспортним засобом, який перевозиться залізничним, внутрішнім водним або морським транспортом на іншому відрізку маршруту.

Зокрема, кожна частина маршруту дорожнього перевезення, не повинна перевищувати найдовшої із наведених нижче показників відстаней на території Союзу:

(а) 150 км на відстані по прямій;

(b) 20 % відстані по прямій між пунктом навантаження для початкового відрізка маршруту та пунктом розвантаження для кінцевого відрізка маршруту, коли вона становить більше, ніж відстань, зазначена у пункті (а).

Таким чином, варто зазначити, що визначення «мультимодальне перевезення», яке міститься у статті 1 Закону України «Про мультимодальні перевезення», частково відповідає зазначеній Директиві.

При цьому, статтею 6 Директиви 92/106/ЄС визначено положення щодо можливості звільнення від податків або їх відшкодування, які не передбачено Законом України «Про мультимодальні перевезення». Окрім того, в Законі України «Про мультимодальні перевезення» відсутні положення, щодо визначення умов здійснення транспортної операції власними силами, яке досить деталізовано репрезентовано у статті 9 Директиви 92/106/ЄС.

Аналогічно, як і у Митному кодексі України, Митним кодексом ЄС у визначенні поняття «перевізник» акцентується увага на комбінованих перевезеннях, зокрема, «перевізник» означає:

(а) у контексті прибуття товарів, особу, яка переміщує товари або несе відповідальність за переміщення товарів на митну територію Союзу. Проте:

(i) у разі комбінованого перевезення «перевізник» означає особу, яка керує транспортним засобом, що, після його переміщення на митну територію Союзу, рухається самостійно як активний транспортний засіб;

(ii) у разі комбінованого перевезення [9], якщо активний транспортний засіб, що залишає митну територію Союзу, тільки перевозить інший транспортний засіб, що, після прибуття активного транспортного засобу в пункт призначення, рухатиметься самостійно як активний транспортний засіб,

«перевізник» означає особу, яка керуватиме транспортним засобом, що рухатиметься самостійно після того, як транспортний засіб, що залишає митну територію Союзу, прибуде в пункт призначення [10].

Окрім проаналізованих законодавчих актів в країнах ЄС впродовж багатьох років використовується Довідник з управління та використання «сухих портів» (Handbook on the management and operation of dry ports) [11], прийнятий UNCTAD в Женеві 1991 р., який не імplementовано у вітчизняну практику.

Основними завданнями зазначеного документа є наступні:

– напрацювання рекомендацій з планування та універсального застосування загальних процедур, пов'язаних зі створенням «сухих портів», які також відомі як внутрішні митні склади. Для цілей планування також розглядаються принципи розташування «сухих портів», пропозиції щодо організаційних аспектів створення таких логістичних об'єктів;

– наведення опису типових характеристик «сухих портів», зокрема, їх розташування та обладнання. Визначено їх потенційні переваги та проаналізовано роль у функціонуванні глобальної транспортної системи. Підсумовуються наслідки контейнеризації з особливим акцентом на операції в «сухих портах», включаючи обов'язки оператора мультимодальних перевезень. Також розглядаються відповідні митні конвенції та процедури, що стосуються «сухих портів»;

– окреслення структури управління та системи менеджменту, яку доцільно впроваджувати у «сухих портах», розглянуто пропозиції щодо маркетингових стратегій, спрямованих на забезпечення довгострокової прибутковості таких об'єктів. Визнається, що на перших етапах розвитку таких логістичних об'єктів можуть знадобитися спеціальні рекламні заходи, такі як податкові стимули і широкомасштабна реклама, щоб представити переваги концепції «сухого порту» потенційним клієнтам. Економічна життєздатність «сухого порту» і, в кінцевому результаті, його виживання часто залежать від досягнення високого рівня задоволеності клієнтів, що впливає із зобов'язання надавати якісні послуги за конкурентоспроможною ціною.

Довідник з управління та використання «сухих портів» включає глосарій термінів, два розділи, висновки та додатки.

Перший розділ містить теоретичні аспекти щодо визначення сутності та особливостей «сухих портів», контейнеризації та комбінованих перевезень. Другий розділ носить практичне спрямування й розкриває основні аспекти щодо моделювання, планування та використання «сухих портів». З практичної точки зору аналіз основних положень Довідника є досить цінним для вітчизняної практики, тому вважаємо за доцільне навести характеристику його ключових норм.

У глосарії термінів Довідника наведено визначення поняття «комбіновані перевезення» під якими розуміють мультимодальні перевезення або перевезення вантажів щонайменше двома різними видами транспорту (морським, залізничним, автомобільним, повітряним або внутрішнім водним). Крім того, саме в цьому документі чи не вперше наводиться визначення терміну «сухий порт», який інтерпретують як склад митного оформлення, розташований у глибині країни на відстані від морського порту (портів), що забезпечує доступ до нього. Окрім зазначеного трактування, у документі зустрічається ще одне формулювання цієї категорії – внутрішній митний склад – термінал, розташований у внутрішній частині порту, який слугує «сухим портом», в якому здійснюється митний огляд та оформлення вантажів, й таким чином морські порти звільняються від цих процедур.

В Посібнику наведено основні етапи еволюціонування змістового наповнення поняття «сухий порт». Зокрема, зазначається, що перше визначення цього поняття з'явилося в документі Організації Об'єднаних Націй у 1982 році й мало наступний зміст: «внутрішній термінал, на який судноплавні компанії видають власні імпорتنі коносаменти на імпорتنі вантажі, беручи на себе повну відповідальність за витрати і умови, і з якого судноплавні компанії видають власні коносаменти на експортні вантажі».

При цьому, «сухі порти» можуть бути внутрішніми терміналами в межах країни, яка має порт-шлюз, або ж бути розташованими в сусідніх країнах, що не мають виходу до моря, у внутрішній частині одного або декількох морських портів. Концепція набула широкого поширення у зв'язку з контейнеризацією, і саме в цьому контексті даний термін використовується в Посібнику.

Пізніше «сухий порт» або «внутрішнє митне депо» (ICD) отримало наступне трактування: «об'єкт загального користування зі статусом державного органу, обладнаний стаціонарним устаткуванням, що пропонує послуги з обробки і тимчасового зберігання будь-якого виду товарів (включаючи контейнери), які перевозяться в режимі митного транзиту будь-яким видом транспорту, під митним контролем, а також митні та інші органи, що здійснюють митне оформлення товарів для внутрішнього використання, складування, тимчасового ввезення, реекспорту, тимчасового зберігання для подальшого транзиту і прямого експорту» (ЄЕК / ЮНКТАД / ССС). Іншими словами, «сухі порти» — це спеціальні місця, куди імпорتنі та експортні вантажі направляються для митного контролю, і які можуть бути вказані як місце походження або призначення транзитних товарів, що супроводжуються документацією, наприклад, комбінованим транспортним коносаментом або документом на комбіновані перевезення [11].

Відповідно до наведеного визначення, «сухі порти» розташовані в глибині країни від морських портів, але безпосередньо пов'язані з морським портом (портами).

Сухі порти можуть використовуватися незалежно від того, чи має країна морські порти, чи не має виходу до моря й доступ до них забезпечується лише наземними видами транспорту. При цьому, обов'язковою умовою для роботи «сухого порту» є наявність складського комплексу й дотримання безпекових норм. Крім того, вони повинні надавати й послуги з тимчасового зберігання вантажів. «Сухими портами» можуть бути визначені як існуючі митні об'єкти, так і новостворені, побудовані з метою розвитку логістичного сектору країни або регіону. Важливо, щоб «сухий порт» належав до об'єктів загального користування, тобто був доступним для всіх вантажовідправників безпосередньо або через їх представників.

Для функціонування таких логістичних об'єктів прийнятним вважається поєднання державної власності з його приватним використанням на засадах загального користування. В цьому контексті надважливим є питання недопущення створення «сухих портів» для їх експлуатації лише вибірковими категоріями експедиторських агентів, що створює умови для функціонування так званої картельної змови й розвитку чергового витка корупції.

Особливу увагу слід звертати на матеріально-технічне забезпечення «сухих портів», оскільки, саме в них відбувається перевантаження з одного виду транспорту на інший (з автомобільного на залізничний або навпаки; з автомобільного або залізничного на внутрішній водний транспорт або навпаки). Також, ці логістичні об'єкти, ймовірно, є місцями, де великі вантажі акумулюються або розподіляються на менші партії для подальшого транзиту (тобто, коли відбувається консолідація або групування переміщуваних вантажів). Залежно від виду вантажу, «сухі порти» можуть мати справу з рідинами в танкерах, сипучими вантажами, неконтейнерованими та змішаними вантажами. Однак, найчастіше «сухі порти» призначені для опрацювання тарно-штучних вантажів.

«Сухі порти» тісно корелюються з концепцією наскрізного транспорту, що стало можливим через активізацію контейнерних перевезень. Концепція транспортування «від дверей до дверей» (наскрізного транспорту) передбачає здійснення процедур для переміщення товарів з місця їх походження до кінцевого пункту призначення без проміжного митного огляду; таким чином, проміжні роботи з товаром відбувається тільки в пунктах перевантаження з одного виду транспорту на інший.

Для країн, що не мають виходу до моря, концепція не передбачає внутрішнього огляду товарів або контейнерів митницею в морському порту; в морських країнах додатково запроваджують процедуру митного транзиту. Реалізація концепції транспортування «від дверей до дверей» створює передумови для значної економії транзитних витрат. Якщо впровадження «сухих портів» пов'язане з одночасною реалізацією концепції перевезення «від дверей до дверей», то їх матеріально-технічного забезпечення повинно давати можливість працювати із заповненими та порожніми контейнерами, включаючи їх завантаження і розвантаження, а також короткострокове зберігання.

У випадку країн, що не мають виходу до моря, видається один документ — мультимодальний транспортний документ — для здійснення:

(а) експорту з «сухого порту» країни, що не має виходу до моря, до морського порту або «сухого порту» країни-імпортера, чи країни-імпортера;

(b) імпорту з морського порту або «сухого порту» країни-експортера до «сухого порту» країни, що не має виходу до моря.

Вантажі, які є внутрішніми для відповідної країни, також можуть прибувати в «сухий порт» або відправлятися з нього, і тому необхідна процедура для відокремлення таких видів перевезень.

Серед обов'язкових елементів, що повинні включати «сухі порти» відповідно до рекомендацій Посібника є наступні:

- можливість здійснення митного контролю і оформлення;
- тимчасове зберігання вантажів під час митного огляду;
- приміщення та обладнання для роботи з 20- і 40-футовими контейнерами;
- офіси для операторів, власника майданчика, орендодавця або підрядника;
- офіси митних та експедиторських агентів;
- повне огороження площ «сухого порту», огорожа та система безпеки;
- надійні та ефективні засоби зв'язку;
- контейнерна вантажна станція з послугами завантаження та розвантаження.

Альтернативою надання офісів для митних та експедиторських агентів є доступ до них за допомогою електронних засобів зв'язку за умови їх суттєвої територіальної віддаленості.

При цьому, «сухий порт» з розширеним функціональним навантаженням повинен включати:

- офісні приміщення для агентів судноплавних ліній;
- приміщення для залізничних вантажів;
- брокерські послуги з автомобільних перевезень;
- послуги з пакування вантажів;
- послуги з консолідації вантажів;
- послуги зі складання та бронювання збірних потягів;
- послуги з обслуговування контейнерів;
- послуги з комп'ютеризованого відстеження руху вантажів;
- послуги з очищення та фумігації (атмосферної та вакуумної);
- рефрижераторні пункти;
- вагові платформи [11].

Враховуючи вимоги до основних елементів «сухого порту» доцільно навести його типову функціональну структуру (рисунок 1).

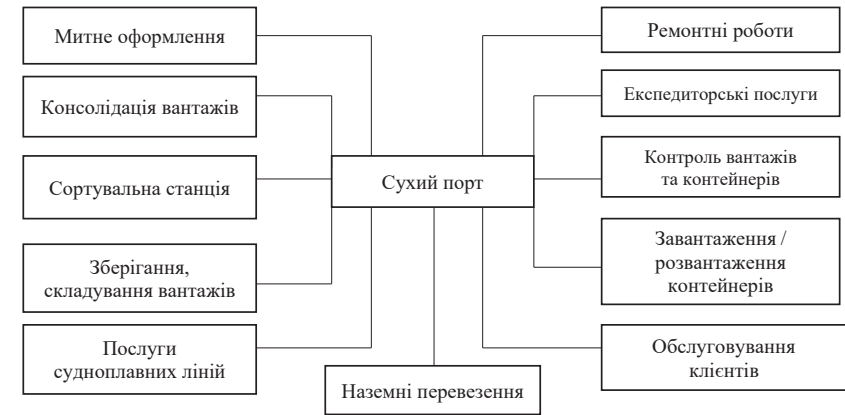


Рисунок 1 – Функціональна структура «сухого порту»

Джерело: складено на основі [11]

Окремим підрозділом у Посібнику визначено потенційні переваги від створення та використання «сухих портів», зокрема, зазначаються наступні:

(a) збільшення торговельних потоків, що є вигідним для регіону або країни в цілому;

(b) нижчі тарифи на перевезення вантажів «від дверей до дверей» за рахунок консолідації і активнішого використання контейнерних перевезень, що дозволить суттєво скоротити транспортні витрати та тривалість переміщення вантажів;

(c) уникнення додаткових зборів у морських портах: цих зборів можна повністю уникнути, якщо «сухий порт» передбачає використання комбінованих транспортних коносаментів або мультимодальних транспортних документів. Це відбувається, коли такі документи видаються судноплавною лінією, яка бере на себе відповідальність за проходження товару через морський порт. Таким чином, імпортеру або експортеру не потрібно додатково укласти угоду із агентом експедиторської компанії;

(d) уникнення зборів за зберігання, простій та затримку при оформленні супровідної документації;

(e) можливе уникнення необхідності продовження терміну дії морського страхування;

(f) оптимальне використання автомобільного та річкового транспорту;

(g) використання національного рухомого складу – вигоди також можуть бути отримані, коли «сухий порт» має змогу легше перевантажувати вантажі з іноземних вагонів у вітчизняні, що дозволить скоротити час простою;

(h) підвищення ефективності використання наявних потужностей: «сухий порт» може зменшити кількість порожніх залізничних вагонів або вантажних автомобілів, діючи як центр консолідації для зворотних вантажів, що переміщуються для експорту. Збільшення коефіцієнту завантаження партії вантажу може призвести до певної економії загальних транспортних витрат.

(i) ширше використання контейнерів: створення «сухого порту» з можливостями для обробки контейнерів може сприяти більш ефективному їх використанню;

(j) зниження витрат на утримання митного персоналу: оскільки «сухі порти» дозволяють сконцентрувати митне оформлення в декількох місцях, можливим є здійснення того самого обсягу митного оформлення за меншої участі працівників митниці, особливо там, де до «сухого порту» забезпечено доступ через два або більше порти-шлюзи;

(k) переваги для морських портів: окрім зменшення заток, створення «сухих портів» також призводить до скорочення обсягів обробки вантажів у суміжних морських портах. Зменшується попит на складські площі завдяки прискоренню транзиту, що призводить до економії як капітальних витрат на обладнання для обробки і складування, так і витрат на обслуговування обладнання. Завдяки більшій контейнеризації транзитних вантажів, морські порти також отримують перевагу від більшої пропускної здатності причалів, тим самим знижуючи витрати на одиницю переміщеного вантажу;

(l) економія запасів: однією з основних цілей «сухих портів» є прискорення переміщення вантажів. Таким чином, вони впливають на обсяг товарів, що перебувають у транзиті в будь-який момент часу, рівень запасів, що зберігаються в країні, і терміни платежів за здійснення імпорту експортних процедур;

(m) переваги маршрутних (збірних) потягів – «сухі порти» зорієнтовані на активізацію використання маршрутних потягів. Основними джерелами вигід від запровадження маршрутних потягів замість їх традиційних товарних аналогів є уникнення маневрових витрат на терміналах і проміжних сортувальних станціях, а також вищі коефіцієнти використання вагонів і локомотивів. Впровадження збірних потягів є найбільш доцільним, коли вантажопотоки між двома пунктами є значними, досить безперервними і відносно збалансованими.

(n) покращення комунікацій: проста і швидка передача документації та інформації, що має фундаментальне значення для ефективного транзиту вантажів, може бути досягнута шляхом прив'язки впровадження комп'ютеризованої системи відстеження вантажів або митного оформлення до створення «сухого порту». Вигоди від впровадження комп'ютеризованих процедур залежать від ефективності їх використання.

Запровадження комп'ютеризованої системи митних зборів та обліку, зокрема, АСИКУДА ЮНКТАД, що включає модуль «сухий порт», може сприяти підвищенню надходжень від митних платежів, зниження кількості ненавмисних помилок через використання неправильних розрахункових коефіцієнтів, швидкого і точного автоматичного складання зведених даних для статистичних цілей і, ймовірно, зменшення можливостей для ухилення від сплати митних платежів або зловживань при їх стягненні. Комп'ютеризована інформаційна система також може бути відповідним чином запрограмована для надання важливих комерційних, фінансових та інших інформативних даних, необхідних клієнтам, які користуються послугами «сухих портів»;

(o) додаткові переваги, які можуть виявлятися через ефект синергії, зокрема: забезпечення здійснення національного контролю транзитними операціями, оптимізація системи документообігу, формування безпечних маршрутів для перевезення вантажів, оптимізація графіків переміщення товарів, активізація національного інвестиційного клімату, розвиток логістичного потенціалу країни, оптимізація співпраці між учасниками митних правовідносин.

Окрім того, у Посібнику визначено специфіку взаємодії між вітчизняними та іноземними транспортними операторами,

експедиторськими агентами, судноплавними агентствами, фінансовими установами та страховими фірмами, а також принципи розподілу вигід між ними.

Особливої уваги заслуговують рекомендації щодо створення «сухих портів», наведені у Посібнику.

Зокрема, у цьому розділі Посібника зазначається, що досліджуючи питання створення «сухого порту», в першу чергу необхідно звертати увагу на географічні особливості розташування країни та наявність облаштованих терміналів з умовами для здійснення митного оформлення, обробки контейнерів тощо. Так, необхідно врахувати, що розміщення «сухого порту» в країні, яка не має виходу до моря й належної інфраструктури, призведе до створення логістичного об'єкта з обмеженим функціоналом, який, як правило, включатиме: зону митного контролю, склад для пакування і розпакування контейнерів, приміщення для митних і експедиторських агентів і т. д., що в кінцевому результаті може призвести до нівелювання економічної цінності від створення «сухого порту», оскільки, він матиме нижчу економічну ефективність, ніж та, яку можна отримати від використання кожного окремого об'єкта задіяної інфраструктури. В даному випадку виправданим є використання кількох альтернативних варіантів:

(а) створення повноцінного «сухого порту», який функціонально замінить усі інші існуючі логістичні об'єкти, що були побудовані, наприклад, за участю приватного сектору;

(б) використання існуючих потужностей може здійснюватися паралельно з діяльністю «сухого порту», наприклад, контейнери, які не потребують внутрішнього огляду, можуть бути випущені митницею в «сухому порту», а ті, що потребують огляду, можуть бути доставлені на територію митниці для його проведення;

(с) поетапне впровадження повноцінного «сухого порту»;

(д) держава бере у власність існуючий контейнерний термінал, виплачуючи належну компенсацію за використання землі, обладнання тощо, і управляє терміналом як «сухим портом», додаючи до нього інші об'єкти, згадані в Посібнику. На практиці це означатиме, що митниця і оператор «сухого порту» фактично виконуватимуть ідентичні функції.

Рішення щодо імплементації будь-якого із наведених варіантів створення «сухого порту» приймається урядом з урахуванням умов, що склалися в конкретній країні.

У розділ I Посібника окреслено наступні види здійснюваних «сухими портами» процедур (функцій):

- (а) отримання та відправлення вантажу;
- (б) операції з вантажним автотранспортом;
- (с) навантаження / розвантаження вантажів / контейнерів на потяги та з них;
- (д) митне оформлення вантажів;
- (е) контролюючі та охоронні функції;
- (ф) зберігання вантажів і контейнерів;
- (г) ремонт контейнерів;
- (х) оптимізація інформаційних потоків та комунікацій;
- (і) ведення обліку та зберігання даних;
- (j) виставлення рахунків та інкасація готівки.

З огляду на перелік зазначених видів робіт, які є основою функціонального навантаження «сухих портів», доцільно зазначити, що почерговість їх виконання повинна виключати можливість дублювання бізнес-процесів та зайвих комунікацій, що дозволить забезпечити простоту та прозорість їх виконання.

Окрім того, діяльність «сухого порту» зосереджена навколо наступних об'єктів (центрів) діяльності:

– залізнична під'їзна колія: місце, де контейнери завантажуються на потяги і вивантажуються з них. Прибуття і відправлення потягів також відбувається в цьому місці.

– Контейнерний майданчик: місце, де контейнери акумулюються перед відправкою залізницею або для доставки клієнту.

– Контейнерна вантажна станція (CFS): територія, де контейнери завантажуються і розвантажуються й відбувається агрегація / сегрегація вантажу.

– Відсік митного огляду – спеціально відведене місце, де контейнери розміщуються для огляду посадовими особами митниці.

При цьому, основними функціями сухого порту є прийом імпорتنних контейнерів, що прибувають потягами, їх розвантаження і штабелювання, інформування імпортера, проведення митного огляду, а після завершення документального оформлення – завантаження контейнера на автомобільний транспорт для доставки на територію імпортера.

Для експорту контейнери, які зазвичай прибувають автотранспортом, штабелюються і після завершення експортних митних формальностей відправляються залізницею до морського порту з комбінованим транспортним документом (СТД), виданим судноплавною лінією або оператором комбінованих (мультимодальних) перевезень. Всі платежі стягуються в «сухому порту», на цьому ж етапі завершується й оформлення всіх документів, і експортеру / імпортеру не потрібно здійснювати додаткові дії в морському порту.

Також у зазначеному розділі наведено основні функції операторів «сухих портів», що пов'язані з імпортом:

- приймання потягу, який надійшов з морського порту;
- облік контейнерів з потягів та їх документальна звірка;
- вивантаження і штабелювання контейнерів;
- перевантаження контейнерів FCL зі штабелів на автотранспорт;
- збір належних платежів за контейнер і карго;
- підготовка перепустки на вивезення контейнера / вантажу;
- перевірка стану контейнера і вантажу при його вивезенні;
- заповнення запису про транзакцію;
- отримання попередньої залізничної накладної з порту;
- інформування залізничної / портової адміністрації про будь-які документальні розбіжності;
- передання вантажу на митницю для здійснення митного огляду після подання імпортером усіх необхідних документів;
- видача квитанцій;
- перевірка інформації щодо здійснення митного очищення вантажу;
- фіксування стану вантажу та отримання підтвердження про завершення митного огляду.

Що стосується експорту, то діяльність операторів «сухих портів» передбачає виконання наступних дій:

- прийом вантажу / контейнера від відправника;
- перевірка стану вантажу / контейнера на виході з порту;
- фіксування стану контейнера та вантажу, перевірка чи дозволяють правила експортного контролю відвантаження контейнера;
- подання документів експортером на митницю;

- митний огляд, оформлення і пломбування контейнерів;
- підготовка контейнерів FCL для штабелювання;
- підготовка навалювальних вантажів для їх розміщення в CFS;
- розміщення та зберігання порожніх контейнерів;
- видача документа для здійснення комбінованого перевезення судноплавною лінією або оператором комбінованих перевезень;
- підготовка відомостей про контейнери, які переміщуватимуться потягом;
- підготовка контейнерів для завантаження;
- стягнення передбачених платежів;
- видача залізничних квитанцій на кожен контейнер;
- завантаження контейнерів на потяг;
- встановлення контрольних пломб;
- передавання супровідних документів на контейнери до морського порту;
- документування трансакцій.

Також у розділі 1 Посібника наведено транзитні та митні правила для «сухих портів». Зокрема, зазначається, що відсутність спрощення митних процедур у «сухих портах» призведе до зниження економічної цінності таких логістичних об'єктів. Це питання особливо актуалізується у випадку, коли вантаж перетинає кілька міжнародних кордонів. Таким чином, діяльність «сухих портів» повинна бути спрямована на імплементацію спрощення митних процедур, що передбачені міжнародними конвенціями та угодами.

Зазвичай, митними правилами не передбачено диференціації між товарами, що переміщуються в рамках мультимодальних транзитних угод, і товарами, що переміщуються на умовах унімодального контракту, в обох випадках вони є приблизно ідентичними.

Основною процедурою митного транзиту є національна процедура, яка регулюється національним законодавством і передбачає використання національної документації та національних гарантій для забезпечення сплати ввізного мита та податків, що підлягають сплаті. Крім національних процедур, існують міжнародні митні формальності, дотримання

яких також є обов'язковим, що у підсумку може спричинити затримки вантажів при перетині кордонів.

Таким чином, контейнерні перевезення, які передбачають можливість перенесення митного контролю у внутрішні пункти пропуску, зокрема, в «сухі порти», можуть значно полегшити ситуацію на кордонах.

У разі транзиту вантажів через «сухий порт» потреба в митному контролі є більшою, ніж при внутрішній торгівлі товарами, оскільки, як правило, жодна зі сторін, що бере участь у транзитній операції (вантажовідправник, вантажоодержувач, перевізник), не має представництва в країні транзиту, яке могло б втрутитися в ситуацію в разі виявлення порушень.

При цьому, митний контроль зазвичай складається з двох елементів:

1) вимога щодо надання фінансової гарантії або застави в країні транзиту стороною, відповідальною за транзитну операцію, з метою задоволення можливих претензій з боку митниці;

2) фізичні заходи, що здійснюються митницею з метою перевірки того, що транзитні товари в кінцевому підсумку реекспортуються.

При цьому, вкрай важливим є те, щоб функціонування «сухого порту» передбачало наявність ефективної системи гарантування вантажів.

У розділі 2 Посібника визначено основні фактори, які повинні бути враховані на етапі планування «сухих портів», а саме:

1. Транспортні потоки між внутрішніми центрами виробництва, споживання та портами. Ці потоки повинні бути проаналізовані в розрізі товарів та їх розподілу за напрямками: імпорт / експорт, співвідношення між частками менших за контейнерні (LCL) і повних контейнерних (FCL) відправок, динаміки контейнерних вантажів, прогнозів майбутнього зростання торговельних потоків, відносного розташування внутрішніх центрів виробництва та споживання.

2. Доступні види транспорту та відповідна пропускна спроможність транспортної мережі й логістичних коридорів.

3. Можливе зниження витрат за тону на кілометр із запровадженням «сухого порту» і, як наслідок, скорочення відповідних питомих транспортних витрат.

4. Можливість забезпечення виконання базових функцій «сухим портом», тобто наявність відповідної інфраструктури.

5. Транспортна інфраструктура поблизу або на пропонуваній ділянці.

6. Існуючі допоміжні послуги, пов'язані з транспортом, поблизу запропонованої ділянки.

7. Можливості для майбутнього розвитку або розширення сайту.

На підставі аналізу зазначених факторів за використання методологічного підходу «пункт відправлення – пункт призначення» складається відповідна матриця в розрізі основних митних процедур й у підсумку приймається рішення про доцільність створення «сухого порту» в тому чи іншому регіоні.

З введенням в експлуатацію одного або декількох «сухих портів» загальна відстань у тонно-кілометрах при переміщенні вантажів повинна зменшитися. Це дуже важливо, оскільки маршрутизація вантажу через «сухий порт» автоматично призводить до подвійного здійснення операцій над товарами, що переміщуються, а отже, до підвищення загальної вартості перевезення однієї вантажної одиниці на шляху від місця відправлення до місця призначення. Для того, щоб «сухий порт» був економічно життєздатним, зниження загальних транспортних витрат повинно перевищувати витрати, здійсненні для обробки переміщуваних вантажів.

З усіх можливих майданчиків, що розглядаються, для розміщення «сухого порту» найкраще підходять ті, які забезпечать найбільше скорочення загального тонно-кілометрового вантажопотоку. Якщо два або більше майданчиків дають однакове скорочення загального тонно-кілометражу, необхідно провести додатковий аналіз. Кожна ділянка повинна також оцінюватися з точки зору доступності автомобільних / залізничних доріг, вартості землі, конфігурації ділянки, простоти придбання землі, дренажу / геологічної придатності, місцевої промислової діяльності, існуючих місцевих транспортних послуг і можливостей для майбутнього розвитку логістичного об'єкта.

Існування та близькість міської кільцевої дороги є особливо корисною для розподілу вантажів. Крім того, необхідно розрахувати пропускну спроможність регіональних автомобільних

і залізничних шляхів сполучення та визначити ймовірні «вузькі місця» і перешкоди. Якщо обмеження є досить серйозними, їх слід негайно усунути. Потреби залізничного транспорту повинні бути оцінені з точки зору розміру, кількості та частоти руху запланованих маршрутних потягів. Необхідно збалансувати частоту руху із середнім коефіцієнтом завантаження як на вході, так і на виході з «сухого порту». З точки зору остаточного вибору майданчика, важливо досягти компромісу між просторовою ефективністю та будівельними витратами, витратами на експлуатацію та обслуговування проєктованого «сухого порту».

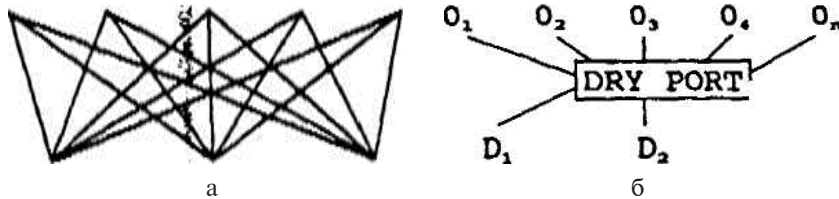


Рисунок 2 – Тонно-кілометраж перевезень без «сухого порту» (а) та із введенням «сухого порту» (б)

Джерело: [11]

Якість транспортної мережі згідно Посібника доцільно оцінювати за такими критеріями:

- центральність;
- автомобільне / залізничне сполучення;
- форма мережі;
- просторовий центр тяжіння.

Як уже зазначалось, «сухі порти» призначені для ефективізації комбінованих (мультимодальних) перевезень, які передбачають долучення до переміщення вантажів двох і більше видів транспорту, тому, доцільно проаналізувати положення Посібника, що стосуються вимог до різних видів транспорту, зокрема:

Залізничний транспорт. Найбільш економічно вигідною системою залізничних перевезень є система «маршрутних потягів» або «збірних потягів». Збірні потяги забезпечують найвищу якість залізничних перевезень та найнижчі витрати на їх здійснення за умови, що вантажопотоки є регулярними та збалансованими.

У «сухому порту» такі збірні потяги утворюють дуже важливу транспортну одиницю, і їх регулярний графік і надійність руху в порти і з портів є абсолютно необхідними. Потяги можуть складатися з декількох вагонів-платформ, що переміщують контейнери і курсують за фіксованим, регулярним розкладом.

Керівник «сухого порту» повинен забезпечити швидке завантаження і розвантаження контейнерів, а також звести до мінімуму час перебування контейнерів у порту. Крім того, оператор «сухого порту» повинен координувати свої дії з морським портом і залізничною системою, щоб вантаж у контейнерах був відправлений на судні, зазначеному в наскрізному коносаменті з «сухого порту», за розкладом. У багатьох «сухих портах» дати і час прибуття вантажу розміщуються на видному місці для зручності клієнтів.

Автомобільний транспорт спочатку домінував над внутрішніми контейнерними перевезеннями в промислово розвинених країнах, головним чином завдяки своїй гнучкості і швидкості. Однією з причин успіху вантажних автомобілів у контейнерних перевезеннях в промислово розвинених країнах була наявність високоякісної дорожньої системи. У країнах, що розвиваються, незадовільна якість доріг часто може бути основною перешкодою для автомобільних перевезень контейнерів. Для того, щоб дослідити можливості внутрішніх перевезень контейнерів автомобільним транспортом, рекомендовано ретельно вивчити існуючу або можливості побудови дорожньої інфраструктури, а також наявність спеціалізованих транспортних засобів. Перевезення контейнерів автомобільним транспортом передбачає наявність дотримання мінімальних стандартів будівництва доріг та спеціалізованих транспортних засобів. Стандарти визначаються вагою і розмірами контейнерів, що перевозяться.

Для перевезення контейнерів автомобільним транспортом існуюча або запланована інфраструктура повинна відповідати вимогам щодо:

- ширина смуги руху і кількості смуг;
- максимальних нахилів дорожнього полотна;
- мінімального радіусу всіх поворотів і кривих;
- максимально допустимої висоти транспортних засобів;
- максимально допустимого навантаження на вісь;
- максимально допустимої маси транспортного засобу.

Для безперешкодного переміщення контейнерів автомобільним транспортом зазвичай потрібна наявність доріг, які мають щонайменше дві смуги руху. Окремі смуги повинні мати ширину не менше 3,5 метрів, щоб забезпечити безпеку транспортних засобів, що перевозять контейнери, а це означає, що загальна ширина дороги повинна бути не менше 7 метрів. Боковий габарит естакад і тунелів, необхідний для перевезення контейнерів автомобільним транспортом, залежить як від висоти транспортного засобу, так і від висоти контейнера, з урахуванням експлуатаційного запасу безпеки. Висота вантажних платформ вантажівок і напівпричепів європейського виробництва зазвичай становить 1,4 м. Загальна висота транспортного засобу обмежена 4,0 м, за винятком Великої Британії, де вона становить 4,2 м.

Іншим важливим фактором, пов'язаним з будівництвом доріг, є обмеження навантаження на вісь, які в багатьох випадках є перешкодою для контейнерних перевезень автомобільним транспортом у країнах, що розвиваються. Залежно від дорожнього покриття, типу контейнера, що перевозиться, і кількості осей, допустиме навантаження на вісь може становити від 8 до 13 т.

Варто зазначити, що Посібник містить досить корисні рекомендації щодо особливостей проектування і планування «сухого порту», які можуть бути адаптовані під особливості кожної країни.

Проект «сухого порту» охоплює залізничні під'їзні колії, контейнерний майданчик (КМ), контейнерну вантажну станцію (КЗС), комплекс воріт, обмежувальну стіну (огорожу), дороги, тротуари, адміністративні будівлі та об'єкти громадського призначення.

В узагальненому вигляді типовий проект «сухого порту» наведено на рисунку 3.

Контейнерні перевезення вимагають регулярного, надійного транзиту від «дверей до дверей», своєчасного і низьковитратного. Оскільки воно передбачає інтермодальні перевезення, розподіл видів транспорту повинен відображати специфічні переваги кожного виду транспорту. Відповідно, роль залізничного транспорту буде в основному обмежена конкретними

маршрутами маршрутних потягів. Короткі перевезення здійснюватимуться автомобільним транспортом, з'єднуючи користувачів з найближчим «сухим портом». Для того, щоб перевозити контейнери, що відповідають стандартам ISO, залізничці повинні відповідати певним мінімальним фізичним стандартам. Основними факторами проектування є ширина колії, навантаження на вісь, частота обслуговування, кількість потягів, ширина колії для завантаження і конструкції, а також довжина і маса збірних потягів.

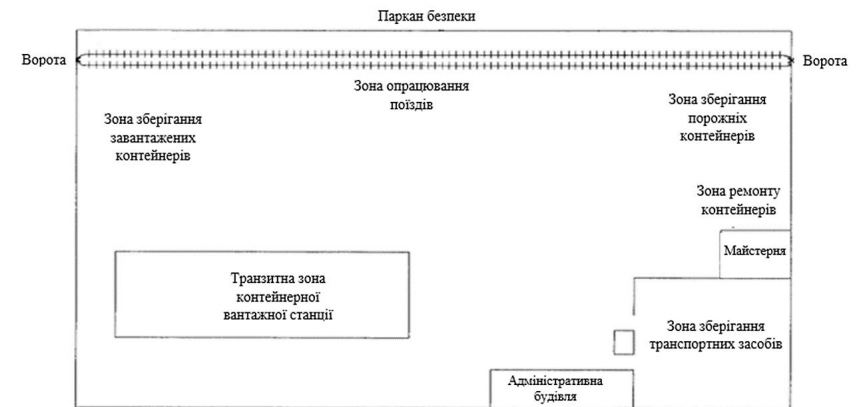


Рисунок 3 – Типовий проект «сухого порту»

Джерело: [11]

При проектуванні залізничної під'їзної колії слід враховувати наступні фактори: безпосередній прийом потягів на під'їзну колію дозволить скоротити час простою вагонів на сортувальних станціях; під'їзні колії повинні бути з'єднані з обох кінців, щоб забезпечити двосторонній в'їзд та виїзд рухомого складу; мають бути передбачені засоби для закріплення вагонів, щоб запобігти їхньому перекочуванню або переміщенню під час вантажно-розвантажувальних робіт; ухил під'їзної колії повинен бути рівним; мають бути забезпечені мінімальні габаритні відстані між паралельними коліями.

Концептуальні схеми залізничних під'їзних колій наведено на рисунках 4–6.

а) План розміщення

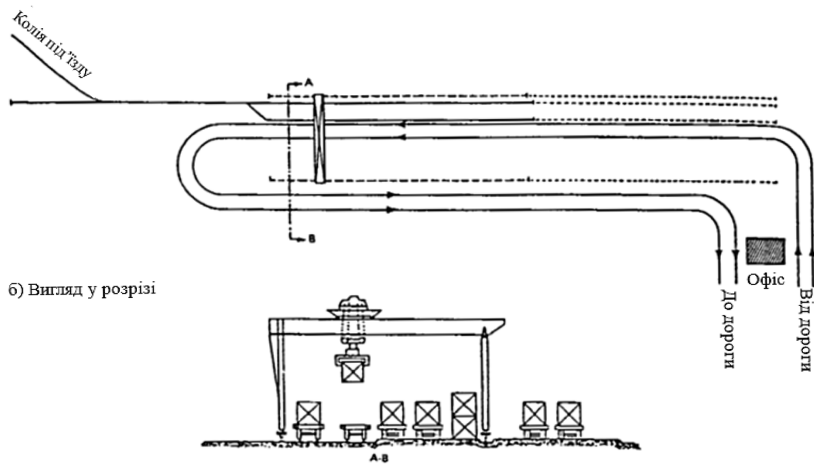
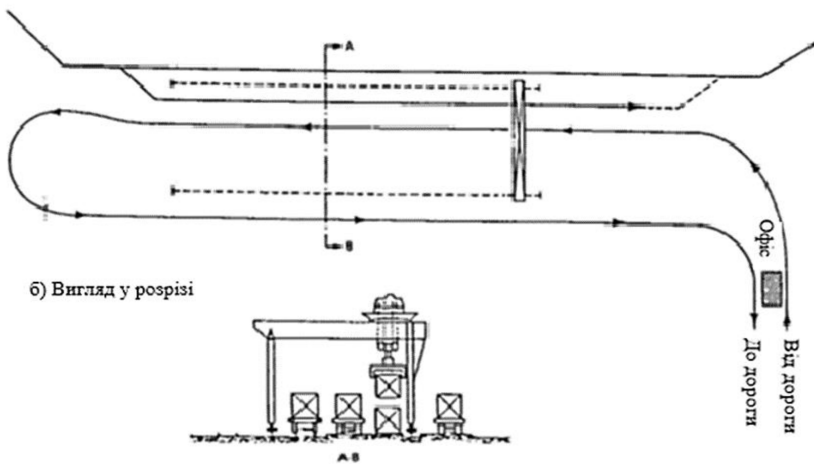


Рисунок 4 – Схема залізничного сполучення на середньому внутрішньому терміналі

Джерело: [11]

а) План розміщення

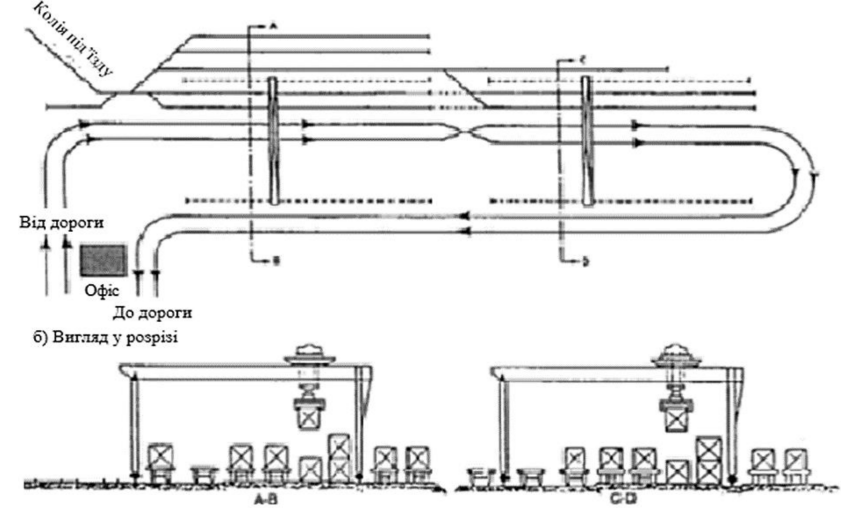


б) Вигляд у розрізі

Рисунок 5 – Схема залізничного сполучення на малому внутрішньому терміналі

Джерело: [11]

а) План розміщення



б) Вигляд у розрізі

Рисунок 6 – Схема залізничного сполучення на великому внутрішньому терміналі

Джерело: [11]

Розмір терміналу, відповідно до рекомендацій Посібника визначається наступним чином: великий – понад 100 контейнерів на добу; середній – від 20 до 100 контейнерів на добу; малий – до 20 контейнерів на добу.

Як правило, кожен «сухий порт» з пропускною спроможністю більше двох потягів на добу повинен мати окремий контейнерний майданчик (КМ), де можна скласти контейнери в штабелі. Це доцільно з наступних причин:

- продуктивність козлових кранів є вищою і, відповідно, затримка вагонів зменшується. В іншому випадку, якщо залізничний кран повинен безпосередньо перевантажувати контейнери з залізниці на приватний автотранспорт і навпаки, можуть виникати додаткові витрати часу. Там, де пропускна здатність невелика, перевантаження може здійснюватися козловим краном;

- можна встановити чіткі напрями руху між інфраструктурними об'єктами «сухого порту». Такий розподіл потоків важливий для уникнення аварійних ситуацій.

Наступним інфраструктурним об'єктом «сухого порту» є контейнерний майданчик (КМ) — це рівний майданчик з твердим покриттям, на якому контейнери можна складати ярусами. На практиці яруси мають максимум три висоти, щоб забезпечити легкий випадковий доступ, а також через обмеження навантажувально-розвантажувальних робіт.

Розмір контейнерного майданчика залежить від оптимальної кількості контейнерів, які необхідно зберігати. Зазвичай вважається, що оптимальним є сім днів для імпорту, три дні для експорту і 15 днів для зберігання порожніх контейнерів. Виходячи із цих параметрів розраховують розмір контейнерного майданчика.

Поверхня вздовж залізничних колій і під'їзних шляхів всередині контейнерного майданчика повинна бути вимощена відповідно до динамічних навантажень на вісь обладнання і транспортних засобів, що курсують цією територією. Там, де працюють вилочні навантажувачі (FLT) або прокладені колії козових кранів, потрібне надміцне покриття. Інші дороги і покриття можуть бути подібні до звичайних доріг. Специфікації щодо фундаментів козових кранів слід отримати від виробників обладнання. На ділянці, де складуються тільки контейнери, не обов'язково повинно бути дуже міцне покриття, за винятком того, що кутові відливки контейнерів не повинні просідати.

Контейнерна вантажна станція (КВС) та транзитний навіс в основному призначені для консолідації/сегрегації вантажів, менших за контейнерне завантаження (LCL). Це місце, де завантажуються або розвантажуються контейнери, що містять більше, ніж одну партію вантажу. КВС складається з критого навісу з навантажувальним пероном для вантажівок, які під'їжджають до контейнерів, складених у штабелі всередині зони.

Процедури зберігання суттєво впливають на ефективність складу. Неefективне зберігання може призвести до повної зупинки його роботи. Тривалий середній час зберігання і відсутність належної системи вантажоперевезень, як правило, призводять до серйозних проблем, таких як надмірне пошкодження вантажу, повільна обробка вантажу і затори за межами складу.

Сховище має бути розділене на дві секції: одна для експортних вантажів, інша — для імпортних. Загальна площа зберігання в ангарі повинна бути розділена на менші ділянки або лоти, відповідним чином промарковані ідентифікаційними номерами або літерами, щоб полегшити швидке визначення місця розташування вантажу. При поділі загальної площі складу на менші ділянки слід передбачити проїзди достатньої ширини для безпечного проходу та ефективної роботи вантажно-розвантажувального обладнання. Для навантажувачів ширина таких проїздів повинна бути не менше 4 м. На головних проїздах вилочні навантажувачі повинні мати можливість зустрічатися і розминатися без уповільнення роботи.

Навіс також може містити стелажі для окремих упаковок і невеликих партій, сховище для цінних вантажів, спеціальну зону для зберігання небезпечних вантажів або вантажів з сильним запахом, а також приміщення для офісів персоналу і контролерів. Крім того, ангар повинен мати належну вентиляцію та ефективне протипожежне обладнання.

Митний персонал повинен бути присутнім в ангарі, щоб відкривати пломби на контейнерах і оглядати контейнери і вантаж під час їх пакування і розпакування. Можуть знадобитися окремі зони для огляду, які слід зручно розташувати за погодженням з посадовими особами митниці.

Розмір СТЗ, за винятком зон митного огляду та інших спеціально відведених зон, залежить від очікуваної пропускної спроможності LCL TEU і середнього часу зберігання або перебування вантажу на складі.

Необхідно також передбачити наступні фіксовані показники:

(а) Площа підлоги, яку займає середня партія вантажу в контейнері, з урахуванням висоти, на яку він може бути безпечно укладений поза контейнером.

(б) Простір, необхідний для маневрування навантажувача.

(в) Коефіцієнт для покриття пікових навантажень в певний час.

(г) Середній час перебування вантажу (ймовірно, різний для експорту та імпорту).

(д) Кількість робочих днів на рік.

Не менш важливою є потреба в просторі для окремих вантажів; вона відома як фактор укладання вантажу та кількість

дверей, необхідних для доступу до контейнерів, може бути оцінена на основі очікуваної кількості контейнерів, які будуть оброблятися щодня.

Ще одним важливим інфраструктурним об'єктом є прохідна, яка виступає основним центром безпеки. Для великого «сухого порту» рекомендується будувати дворівневу прохідну з виходом на дах для персоналу охорони. Всі транспортні засоби повинні оглядатись співробітниками служби охорони при в'їзді і виїзді зі складу. Співробітники охорони повинні розташовуватись біля бічних вікон прохідної на висоті, достатній для того, щоб мати можливість бачити кабіни всіх транспортних засобів і отримувати документи від водіїв без необхідності для них виходити з транспортного засобу. Співробітники охорони на першому поверсі можуть перевіряти пломби контейнерів і вантажі, в той час як, за необхідності, доступ на дах може дозволити перевірити контейнери на предмет пошкоджень поверх вантажів, які інакше були б поза полем зору.

Охоронці повинні контролювати рух шлагбаумів за межами прохідної, дозволяючи в'їзд і виїзд зі складу після перевірки документації. Усі транспортні засоби, що в'їжджають на територію сховища або виїжджають з неї, повинні мати відповідний дозвіл, виданий уповноваженим органом адміністрації. Співробітники служби безпеки повинні мати право обшукувати та оглядати всіх людей і транспортні засоби, що залишають територію складу, навіть якщо ці повноваження реалізуються лише вибірково.

У приміщенні прохідної повинні бути передбачені всі необхідні приміщення для персоналу. Охоронці також повинні відповідати за відкриття та безпеку воріт на залізничних коліях, щоб забезпечити відсутність несанкціонованого в'їзду. Патрулювання периметра «сухого порту» повинно здійснюватися з метою недопущення несанкціонованого доступу на територію логістичного об'єкта.

Огорожа та освітлення периметра повинні відповідати стандартам, що визначаються вимогами митних органів. У робочі години на СТЗ повинні знаходитися співробітники служби безпеки, які здійснюватимуть вибіркові перевірки завантаження вантажу та запобігатимуть крадіжкам. Цей персонал

також повинен відповідати за охорону СТЗ, коли він не використовується, і за патрулювання периметру майданчика.

Адміністративна будівля є центром забезпечення документообігу, пов'язаного з обробкою вантажів у «сухому порту». Її функція полягає в тому, щоб полегшити комунікації, які повинні відбуватися між багатьма сторонами, що беруть участь в роботі «сухого порту», і, таким чином, підвищити ефективність його діяльності. Будівля також може приносити корисний дохід «сухому порту», керівництво якого може виступати в ролі орендодавця, здаючи в оренду офісні приміщення тим, хто їх потребує. Як правило, в будівлі розміщуються офіси адміністрації об'єкта, митниці, експедиторів, агентів, операторів комбінованих (мультиmodalних) перевезень, операторів автомобільного транспорту, банків, телефонний / факсимільний / телексивний зв'язок і супутні служби.

Розмір будівлі буде визначатися потребами потенційних орендарів. Будівля повинна бути дуже гнучкою, щоб вмістити багато різних орендарів з різними вимогами до площі. Тому рекомендується, щоб основою будівлі був відкритий простір, який можна було б розділити на офіси різного розміру за допомогою перегородок. Можна передбачити санітарні приміщення і, можливо, харчоблок. Будівля повинна мати можливість розширення як по вертикалі, так і по горизонталі, оскільки неминуче, чим більше буде використовуватися «сухий порт», тим більшої кількості компаній буде зручно розміщувати персонал на майданчику.

Може бути корисним звести будівлю за межами основної зони безпеки «сухого порту», але при цьому слід передбачити «чорний хід» з обмеженим доступом для тих співробітників, яким необхідно входити в операційну зону (в основному для співробітників митниці та адміністрації «сухого порту») – більшість людей, що розміщуються в будівлі, не матимуть жодних підстав для входу в зону безпеки, і їм не слід дозволяти це робити.

Потенційну цінність має також забезпечення відповідного житла і торгових об'єктів поблизу «сухого порту», а також запасів палива, автостоянок і навісів для технічного обслуговування і ремонту транспортних засобів. Це опосередковано сприятиме використанню «сухого порту».

Також важливим є підключення до залізничної системи зв'язку, щоб можна було легко передавати та отримувати дані про завантаження потягів.

Окрім того, необхідним інфраструктурним об'єктом є й майданчик для зберігання контейнерів і транспортних засобів з твердим покриттям за межами основної зони безпеки, з зовнішнім доступом до адміністративної будівлі. Така зона дозволяє водіям паркуватися, отримувати інструкції та оформляти документи в офісах будівлі, таким чином гарантуючи, що всі вантажі супроводжуються правильною документацією, і що всі зацікавлені особи можуть виконувати свої завдання в межах «сухого порту», перш ніж потрапити в зону безпеки. Така практика запобігає утворенню «вузьких місць» для транспортних засобів у різних операційних зонах навколо об'єкта, а на виїзді спрямовує потік через прохідну, де остаточно перевіряється дозвіл на вивезення контейнерів або товарів.

Там, де це можливо, слід організувати і забезпечувати односторонній рух як всередині, так і за межами охоронної зони. Це не тільки підвищує безпеку, але й зменшує затори. У цьому контексті маршрути повинні бути чітко позначені знаками та білою лінією розмітки на дорожньому покритті.

Різні системи обробки вантажів відображаються в різних конструкціях терміналів, що їх використовують. Не можна зробити загальний висновок про те, що будь-яка з цих систем є кращою за іншу; кожна з них повинна оцінюватися за її власними перевагами з коригуванням на умови, в яких реалізовуватиметься проект «сухого порту». Крім того, системи не обов'язково застосовуються в чистому вигляді; дуже часто з фінансових міркувань використовуються змішані системи.

Так, відповідно до Посібника, виділяють наступні найбільш поширені системи обробки вантажів:

1. Індивідуальна система зберігання (система шасі): у цій системі контейнер завжди залишається на шасі під час перебування в «сухому порту», поки його не заберуть для подальшого транспортування.

Перевагами системи є:

- висока гнучкість;
- швидке транспортування терміналу;

- довільна доступність контейнерів;
- низький тиск на ґрунт і, як наслідок, низькі вимоги до ґрунтових умов, що підтримують навантаження.

Однак система накладає серйозні обмеження на простір та обладнання. Недоліками є великі вимоги до простору і, найголовніше, значні витрати, пов'язані з великою кількістю необхідних причепів.

2. Важкі виловні навантажувачі вантажопідйомністю до 45 т можуть використовуватися для переміщення як порожніх, так і завантажених контейнерів. Висота зазвичай становить три яруси. Для роботи з контейнерами використовується спеціальне навісне обладнання. Основними варіантами є спредери з боковим або верхнім перекиданням. Можуть використовуватися фіксовані рами, але їх необхідно змінювати, коли обробляються контейнери різних розмірів. Використання навантажувачів для обробки контейнерів має як переваги, так і недоліки.

Переваги полягають у тому, що обладнання є досить гнучким. Крім того, технічне обслуговування, що є важливим фактором у країнах, що розвиваються, є порівняно простим, і персонал, який вже знайомий з виловними навантажувачами, зазвичай може здійснювати обслуговування без додаткового навчання.

Недоліки полягають у тому, що обладнання є повільним, а отже, його можна використовувати лише при низькій пропускній здатності; воно потребує багато місця для штабелювання та переміщення; а велике навантаження на передню вісь вимагає міцного покриття та фундаментів. Зазвичай використання важких виловних навантажувачів значно підвищує вимоги до технічного обслуговування доріг з твердим покриттям.

3. Контейнерні навантажувачі: це обладнання встановлюється на контейнер, піднімає його, а потім переміщується разом з ним. Перевантажувачі можуть використовуватися для переміщення між пунктами завантаження і розвантаження, складування, а також для штабелювання. Перевага полягає в тому, що для невеликих одиниць перевантажувач може виконувати всі операції з переміщення контейнерів (підйом і горизонтальне транспортування) швидко і гнучко.

4. Транстайнери на гумових шинах або на рейках (козлові крани) забезпечують найбільшу продуктивність з точки зору обсягів зберігання з найвищою ефективністю завантаження і розвантаження на залізничних станціях. Це обладнання, яке може мати різні технічні характеристики: проліт між опорами може варіюватися – для рейкових транстайнерів до 50 м, а для транстайнерів на гумових шинах до 25 м. Недоліком є те, що обладнання не підходить для невеликих операцій через його фіксоване розташування (на рейках) або негнучкість при переміщенні з місця на місце (на гумових шинах). Транстайнер підходить для використання переважно для горизонтальних перевезень у поєднанні з системою тягач-причіп (шасі).

5. Бічний навантажувач спеціально розроблений для переміщення контейнерів на великі відстані. Він може складати контейнери в три ряди. Недоліком є те, що він займає багато місця. Під час підйому і штабелювання контейнерів гідравлічні опорні ноги розгортаються, щоб запобігти перевертанням обладнання, але ця функція значно знижує швидкість обробки.

6. Мобільні крани застосовуються для переміщення контейнерів, наприклад, на плавучі баржі та з них, можуть використовуватися важкі мобільні крани вантажопідйомністю до 50 тонн, що дозволяють дістатися до навантажених контейнерів через проліт від 10 до 12 метрів. Більш широкі баржі доводиться розвертати для доступу на інший бік.

7. Ричстакери – цей відносно новий тип обладнання поєднує в собі функції важкого вилочного навантажувача і мобільного крана. Контейнери піднімаються зверху за допомогою обертового спредера, закріпленого на щоглі мобільного шасі.

8. Тягачі (буксири), причепи та шасі використовуються для горизонтального транспортування на великі відстані і застосовуються в поєднанні з підйомниками. Існує два типи причепів або шасі: дорожні та термінальні. Дорожні причепи в основному призначені для автомобільних доріг. Вони оснащені фарами, гальмами та пружинною підвіскою, які зазвичай не зустрічаються на шасі терміналів або причепах. Обидва типи можуть використовуватися для обробки контейнерів у «сухому порту», але шасі терміналу, як правило, мають більш важку конструкцію, придатну для інтенсивного використання.

Що стосується власне підйому контейнерів, то в поєднанні зі звичайними підйомниками або козовими кранами можуть використовуватися різноманітні навісні пристрої і гакові системи.

Слід враховувати, що вибір обладнання для «сухого порту» повинен враховувати його специфіку, тому для створення найбільш економічно ефективного логістичного об'єкту необхідно розглянути кілька різних альтернативних проєктів. Таким чином, на етапі планування необхідно одночасно розглядати обладнання, масштаби, доступ до майданчика, форму майданчика і передбачувану пропускну здатність «сухого порту».

Важливо відзначити, що розвиток «сухих портів», як правило, є частиною національного плану (транспортного розділу). Таким чином, програми розвитку «сухих портів» повинні узгоджуватися з іншими національними планами і бюджетами. Вони часто є частиною проєкту модернізації залізниці, але також можуть бути пов'язані з будівництвом автомагістралей, розширенням морських портів та іншими подібними транспортними зв'язками.

«Сухий порт» може фінансуватися повністю за рахунок державного сектора, приватного сектора або шляхом комбінації їх фінансових джерел. Нижче проаналізовано переваги та недоліки різних варіантів фінансування проєкту «сухий порт».

При повному фінансуванні з державного сектору уряд зберігає прямий контроль над операціями, доходами та видами транспорту, що функціонуватимуть в «сухому порту». Хоча ефективність роботи логістичного об'єкта може бути обмежена рішеннями уряду, проте, в даному випадку, увесь спектр надаваних ним послуг буде доступним для усіх учасників митних правовідносин. Окрім того, в такому випадку більш ефективним буде й розподіл вантажів між різними видами транспорту в рамках стратегічних ініціатив у сфері реалізації державної транспортної політики. Судноплавні компанії та іноземні агенції, які беруть співпрацюватимуть із «сухими портами», мають більше безпекових гарантій щодо своєї діяльності. Теоретично, це мінімізує ймовірність зловживань, таких як: спекуляція, необґрунтовані тарифи, дискримінація серед агентств-користувачів тощо. Тим не менш, можуть бути і недоліки; вони

можуть бути пов'язані з неефективною політикою уряду, надмірними бюрократичними перепонами в порівнянні з діловою практикою приватного сектору. Крім того, може бути важко виділити достатню кількість коштів з державного бюджету, залежно від пріоритетів, що переважають у державі.

Розвиток контейнерних перевантажувальних комплексів у найменш розвинених країнах Південної Африки свідчить про переважання інвестицій приватного сектору. При цьому варіанті найбільшою перевагою є мобілізація приватних ресурсів в національну транспортну інфраструктуру. Всі прямі вигоди, які отримує національна економіка шляхом залучення таких приватні інвестицій, підвищують ефективність таких капіталовкладень. Приватне управління, що передбачає приватні інвестиції, іноді може бути більш гнучким і оперативно реагувати на потреби торгівлі, особливо в тому, що стосується змін у структурі тарифів, швидкого реагування на зміну структури операцій і забезпечення індивідуалізованого характеру митних послуг в межах чинного законодавства.

Комбінація фінансування з приватного та державного секторів передбачає два можливих варіанти капіталовкладень:

(а) державний сектор надає деякі об'єкти, наприклад, головну залізничну колію і головні контейнерні підйомники, а приватний сектор будує або надає в користування, тобто фінансує інші необхідні об'єкти.

(б) Державний і приватний сектори надають кошти для спільної експлуатації об'єктів в межах єдиної системи управління з уніфікованим контролем.

Незалежно від структури фінансування нового «сухого порту», уряд може здійснювати контроль за діяльністю на території комплексу через свої митні служби, оскільки всі операції будуть проводитися під їх наглядом.

Структура капіталу «сухого порту», очевидно, впливатиме на склад контролюючого органу. Контролюючий орган повинен:

(а) створити структуру управління, яка відповідає розміру об'єкта і не перевантажувати його зайвими витратами;

(б) встановити чіткі цілі для керівництва;

(в) забезпечити моніторинг успішності управління.

При цьому, розмір «сухого порту» визначатиме, чи є кожна з функцій достатньо важливою для того, щоб мати окремий напрям управління, або чи можуть керівники відповідати за декілька функцій.

Окремо у Посібнику розглядається питання маркетингу послуг «сухих портів», що передбачає налагодження тісної співпраці й забезпечення координації з кожним з агентств, що формують загальний логістичний ланцюг. Реалізація концепції маркетингу в даному випадку сприятиме популяризації логістичних об'єктів та підвищенню ефективності їх функціонування.

Отже, дуже важливо, щоб учасники митних правовідносин сприймали «сухий порт» як сучасну і професійну організацію, як за підходами, так і за методами роботи. Навіть у найбільш централізовано спланованій і ретельно контрольованій економіці мало ймовірно, що «сухий порт» буде вільний від комерційної конкуренції з боку альтернативних вантажних маршрутів. Тому він повинен бути в змозі економічно конкурувати з цими альтернативами. Його здатність конкурувати за вантажі в довгостроковій перспективі значною мірою визначатиме рівень успіху такого проекту і, зрештою, його виживання.

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

ПЕРЕЛІК ДЖЕРЕЛ ПОСИЛАНЬ

1. Про морські порти України : Закон України від 04.07.2013 р. № 406-VII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text> (дата звернення: 28.04.23).

2. Про мультимодальні перевезення : Закон України від 17.11.2021 р. № 1887-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1887-20> (дата звернення: 25.04.23).

3. Митний кодекс України. Закон України від 13.03.2012 р. № 4495-VI. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/go/4495-17> (дата звернення: 28.04.23).

4. Про транзит вантажів : Закон України від 20.10.1999 р. № 1172-XIV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1172-14#Text> (дата звернення: 28.04.23).

5. Про приєднання України до Конвенції про процедуру спільного транзиту : Закон України від 22. 08. 2022 р. № 2555-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2555-20#Text> (дата звернення: 22.04.23).

6. Про приєднання України до Конвенції про спрощення формальностей у торгівлі товарами : Закон України від 30.08.2022 р. № 2554-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2554-20#Text> (дата звернення: 02.05.23).

7. Про приєднання до Угоди про розвиток мультимодальних перевезень ТРАСЕКА : Закон України від 02.12.2020 № 1036-IX. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/417_001-09#Text (дата звернення: 05.05.23).

8. Council Directive 92/106/EEC of 7 December 1992 on the establishment of common rules for certain types of combined transport of goods between Member States. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A31992L0106> (дата звернення: 06.05.23).

9. 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/laws/show/984_009-13?find=1&text=змішане+перевезення#Text-w2_4 (дата звернення: 28.04.23).

10. Consolidated text: Regulation (EU) No 952/2013 of the European Parliament and of the Council of 9 October 2013 laying down the Union Customs Code (recast). URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02013R0952-20200101> (дата звернення: 28.04.23).

11. Handbook on the management and operation of dry ports. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rdpldc7_en.pdf (дата звернення: 20.04.23).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Так, за період від початку року через термінал оформлено: в напрямі експорту 551 декларацію із загальним обсягом товарів 2195 тис. т, в напрямі імпорту – 320 митних декларацій з товарами загальною вагою 345 тис. т. При цьому, розміщено на митний склад 180 митних декларацій з товарами вагою 5,8 тис. т й випущено зі складу за митними деклараціями типу TP81AA для митного оформлення в інших митницях 177 митних декларацій з товарами, загальною вагою 7,6 тис. т.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- без дотримання правил співвідношення між видом цільового призначення земельної ділянки та видом функціонального призначення території (крім деяких категорій земель);

- без затвердженої містобудівної документації на місцевому рівні (комплексний план, генеральний план населеного

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

забезпечення високої якості обслуговування та збільшення обсягів транспортних перевезень.

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

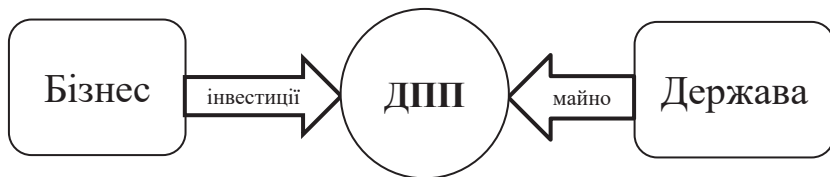


Рисунок 1— Зміст державно-приватного партнерства

Джерело: складено автором

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

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

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

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

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

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

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

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

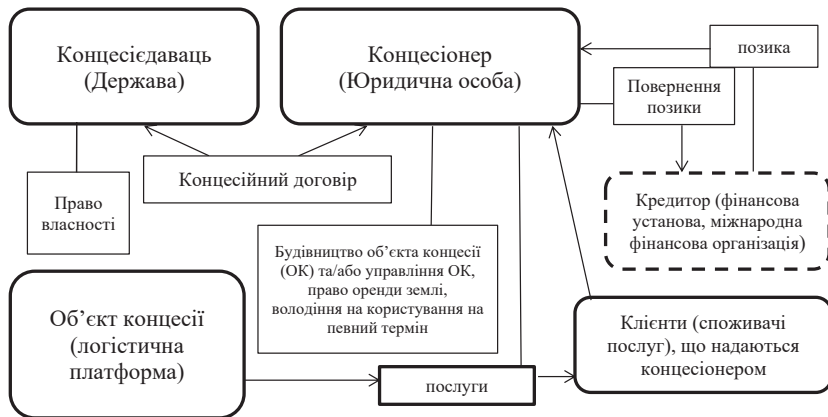


Рисунок 2 – Схема реалізації договору концесії на основі ДПП

Джерело: складено автором

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

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

термінів підготовки конкурсів і наступної реалізації фази будівництва.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Утримувач складу тимчасового зберігання повинен забезпечити:

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

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

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

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

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

– безперешкодний доступ посадових осіб митниці до СВК;

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

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

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

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

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

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

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

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

Документи, що необхідно надати для отримання послуги:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Так, цифрова логістична платформа здатна:

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

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

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

При управлінні транспортними операціями цифрова логістична платформа:

- здійснює пошук оптимальних маршрутів за допомогою технологій машинного навчання;
- використовує зручні інтерфейси для експедиторів і клієнтів;
- забезпечує інтеграцію з державними інформаційними та клієнтськими системами поставок, організовує цифровий документообіг та співпрацю з митницею.

- Під час управління цифровим складом цифрової логістичної платформи:

- мінімізує витрати на інфраструктуру терміналів і персонал за рахунок створення інтелектуальних завантажувачів з використанням технологій комп'ютерного зору;
- керує внутрішніми складськими потоками;
- створює цифровий склад – віртуальний двійник (копію) складу з більш, ніж 40 технічними параметрами.

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

- реалізацію підходу до термінальних послуг за принципом «єдиного вікна» та можливість бронювання термінальних послуг у складі комплексного логістичного обслуговування «від дверей до дверей»;
- моніторинг фактичного та документального стану вантажу та обладнання на терміналі;
- централізований / розподілений електронний документообіг;
- перевезення контейнерів / вагонів;
- подання вантажу до митного оформлення та моніторинг процесу митного оформлення;

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

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

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

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

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

а) Залізнична зона завантаження / розвантаження

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

б) Зона завантаження / розвантаження вантажівок

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

с) Парковка

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

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

До того ж важливими елементами системи управління логістичним терміналом є:

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

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

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

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

• управління складом (у тому числі складом тимчасового зберігання – TWS).

- та клієнтські послуги співпраці з:
 - ✓ вантажовласниками;
 - ✓ експедиторами;
 - ✓ операторами вантажівок.

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

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

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

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

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

ПЕРЕЛІК ДЖЕРЕЛ ПОСИЛАНЬ

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

7. Дозвіл на здійснення митної брокерської діяльності. URL: <https://guide.dii.gov.ua/view/nadannia-dozvolu-na-zdiisnennia-mytnoi-brokerskoi-diialnosti-c408189a-a332-4975-a36c-02bfa4cd8133> (дата звернення: 25.04.23).
8. Дозвіл на відкриття та експлуатацію митного складу. URL: <https://guide.dii.gov.ua/view/nadannia-dozvolu-na-vidkryttia-ta-ekspluatatsiiu-mytneho-skladu-4b368f34-305e-464d-8cb8-58863587af6a> (дата звернення: 20.04.23).
9. Дозвіл на відкриття та експлуатацію складу тимчасового зберігання. URL: <https://guide.dii.gov.ua/view/nadannia-dozvolu-na-vidkryttia-ta-ekspluatatsiiu-skladu-tymchasovoho-zberihannia-eb3a9158-a4f2-4c6d-ba7b-490e4f076902> (дата звернення: 26.04.23).
10. Сухий порт. Особливості та організація роботи (АПК-Інформ: ІТОГИ № 7 (85)). URL: <https://www.apk-inform.com/uk/exclusive/topic/1521245> (дата звернення 28.04.23).
11. Дозвіл на відкриття та експлуатацію вільної митної зони. URL: <https://guide.dii.gov.ua/view/nadannia-dozvolu-na-vidkryttia-ta-ekspluatatsiiu-vilnoi-mytnoi-zony-komertsii-noho-abo-servisnoho-tipu-b651f193-c915-4e6c-a9a9-b703cd114ecc> (дата звернення: 28.04.23).

РОЗДІЛ III

ВЗАЄМНА АДМІНІСТРАТИВНА ДОПОМОГА В РАМКАХ КОНВЕНЦІЇ ПРО ПРОЦЕДУРУ СПІЛЬНОГО ТРАНЗИТУ

ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД ЗДІЙСНЕННЯ ВЗАЄМНОЇ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ДОПОМОГИ В СИСТЕМІ СПІЛЬНОГО ТРАНЗИТУ

*Ельвіра Молдован,
канд. держ. упр.,
провідний науковий співробітник
відділу митної та економічної безпеки
Науково-дослідного інституту фінансової політики
Державного податкового університету*

30 серпня 2022 року Україна приєдналась до Конвенції про процедуру спільного транзиту й зобов'язалася виконувати усі її положення та рекомендації [1]. Однак, сьогодні перед вітчизняними митниками при практичному втіленні конвенційних норм постає низка дискусійних питань щодо здійснення процедури спільного транзиту. Серед них особливу увагу привертають питання, пов'язані із виконанням ст. 13 (здійснення взаємної адміністративної допомоги), а також ст. 13-а Конвенції про процедуру спільного транзиту та застосуванням її Доповнення IV [2], а саме взаємодія компетентних органів при стягненні боргу, що виник під час процедури спільного транзиту або за її результатами.

Основним міжнародним нормативно-правовим актом, що регулює сферу взаємної допомоги при стягненні боргу, що виник під час процедури спільного транзиту або за її результатами, є Директива Ради ЄС про взаємну допомогу в стягненні за вимогами стосовно податків, мит та інших інструментів 2010/24/ЄС від 16 березня 2010 р. (далі – Директива 2010/24/ЄС). Цей документ спрямований на сприяння належному функціонуванню внутрішнього ринку, забезпечення фіскального нейтралітету та усунення

дискримінаційних заходів у транскордонних операціях, що були створені для запобігання шахрайству та недоотримання бюджетних надходжень, шляхом розширення обсягу взаємної допомоги у стягненні за вимогами стосовно податків і зборів [3].

Відповідно до Директиви 2010/24/ЄС, взаємна допомога полягає у:

- наданні інформації щодо забезпечення стягнення за вимогами та передачі боржнику всіх документів, які стосуються таких вимог;
- здійсненні заходів стягнення на запит органу-заявника за вимогами або вжитті заходів забезпечення для гарантування стягнення за вимогами.

Суб'єктами здійснення взаємної допомоги, згідно з Директивою 2010/24/ЄС, є компетентні органи, котрі повинні призначити центральні контактні органи та делегувати їм основну відповідальність за контакти з іншими державами-членами у сфері взаємної допомоги. Крім того, функцію контактних органів можуть виконувати окремі структурні підрозділи інших органів (наприклад, митних чи податкових), котрі надаватимуть взаємну допомогу в межах їх територіальних або операційних повноважень. Взаємна допомога, що здійснюється контактними органами, може мати і внутрішньонаціональний характер у разі, якщо запит, що надійшов до запитуваного органу, виходить за межі його компетенцій. У такому випадку даний запит перенаправляється іншому органу, уповноваженому на його виконання, із подальшим інформуванням про це органу-заявника. Усі інформаційні потоки, пов'язані зі здійсненням взаємної допомоги, обов'язково повинні проходити через центральний контактний орган, котрий, у свою чергу, повинен забезпечувати ефективність комунікації (ст. 4) [3].

Станом на сьогодні сформовано перелік центральних контактних органів і вказано їх контактні дані. Із цією інформацією можна ознайомитися на сайті Держмитслужби за посиланням: <https://bit.ly/3E0XJ0R>.

Компетентним органом також можуть бути призначені окремі контактні органи, до сфери відповідальності котрих належатиме здійснення взаємної допомоги щодо стягнення окремих категорій фіскальних платежів (ст. 4) [3]. Тобто, серед іншого, йдеться

і про компетентні органи, відповідальні за стягнення боргу, що виник під час або за результатами процедури спільного транзиту. Перелік таких органів міститься у Посібнику з транзиту [4].

Директива 2010/24/ЄС деталізує особливості взаємної допомоги у формі обміну інформацією, надання документів, і, зокрема, заходів стягнення або забезпечення. В межах останнього визначається, що на запит органу-заявника запитуваний орган здійснює стягнення за вимогами. Однак, таке стягнення не може бути здійснене, якщо відбувається оскарження вимоги у державі-члені органа-заявника; якщо запит на стягнення не супроводжувався уніфікованим інструментом, котрий дозволяє здійснити таке стягнення; або коли сума стягнення становить менше, ніж 1500 євро [3].

При виконанні запиту на стягнення, відповідно до ст. 13 аналізованого документу, необхідно дотримуватися таких засад:

- у запитуваній державі, будь-яка вимога, стосовно котрої було подано запит на стягнення, повинна розглядатися так, ніби це вимога запитуваної держави. Це означає, що запитувана держава застосовує власне національне законодавство, процедури та інструменти для задоволення запиту на стягнення;

- запитувана держава не зобов'язана надавати пріоритет вимогам інших держав-учасників порівняно з подібними вимогами, що виникають у такій державі-учаснику, тобто, повинна дотримуватися принципів рівності й недискримінації;

- стягнення за вимогою здійснюється у валюті запитуваної держави;

- запитуваний орган сумлінно інформує орган-заявник про хід виконання запиту на стягнення;

- запитуваний орган нараховує відсотки за несвоєчасну сплату боржником [3].

Крім уже зазначених вище питань, Директива 2010/24/ЄС урегулює порядок вирішення спорів, що виникають стосовно виконання запитів на стягнення (ст. 14), внесення змін до запиту та його відкликання (ст. 15), строки давності щодо виконання запиту на стягнення (ст. 19) тощо [3].

У цілому, Директива 2010/24/ЄС виступає потужним нормативно-правовим базисом для здійснення взаємної допомоги

при стягненні боргу, що виник під час процедури спільного транзиту або за її результатами. Разом із тим, у кожній із країн, що приєдналися до зазначеного міжнародного документу, існує певна специфіка функціонування державно-управлінських систем, національного законодавства, адміністративно-територіального устрою тощо. Сукупність цих факторів обумовлює виникнення певних дилем і проблемних питань в окремо взятій країні при здійсненні взаємної адміністративної допомоги при процедурі спільного транзиту в цілому та при стягненні боргу, що виник під час чи за результатами вказаної процедури зокрема. Такий стан речей притаманний наразі й Україні; він потребує пошуку шляхів і можливостей вирішення проблем у досліджуваній сфері.

Серед іншого, пошук таких шляхів можна реалізовувати, на нашу думку, досліджуючи зарубіжний досвід здійснення взаємної адміністративної допомоги при процедурі спільного транзиту.

Однією із країн, чий досвід варто було б вивчити, є колишня Югославська республіка Північна Македонія (далі – Північна Македонія). Доцільність вибору цієї країни обґрунтовується тим, що Північна Македонія, як і Україна, приєдналася до Конвенції відносно недавно – у травні 2015 р. [5; 6]. Однак, за цей період національна митна система даної країни виробила певний алгоритм взаємної адміністративної допомоги при процедурі спільного транзиту. Крім того, Північна Македонія, подібно до України, не є країною спільного транзиту, а відтак переважно застосовує процедуру спільного транзиту за декларацією T1. Отже, із цієї точки зору, Північна Македонія є вартим уваги предметом дослідження.

Центральним транзитним офісом Північної Македонії є Департамент прикордонно-транзитних формальностей. У його складі функціонує Служба процедури перевірки та порядку стягнення митного боргу при транзиті. До її компетенцій належить:

- проведення процедури перевірки незавершених та неправильно оформлених процедур транзиту;

- подання запитів на стягнення боргу;

- завершення транзитних процедур на основі альтернативних доказів (ст. 6) [7].

Отже, виконуючи зобов'язання по здійсненню взаємної адміністративної допомоги в рамках Конвенції про процедуру спільного транзиту, Північна Македонія визначила орган, відповідальний за стягнення боргу, що виникає у зв'язку зі здійсненням процедури спільного транзиту за декларацією T1, – Службу процедури перевірки та стягнення боргу при транзиті Департаменту прикордонно-транзитних формальностей Митної служби. Саме цей орган у рамках здійснення взаємної адміністративної допомоги повинен повідомляти митниці відправлення та митниці гарантії про усі випадки виникнення боргу.

Здійснення взаємної адміністративної допомоги при процедурі спільного транзиту також полягає в повідомленні митниці відправлення та митниці гарантії про заходи стягнення, вжиті до боржника. Як правило, необхідність вжиття таких заходів виявляється на етапі завершення процедури спільного транзиту. Відповідно до македонського нормативно-правового забезпечення у митній сфері, процедура спільного транзиту не може бути завершена:

- якщо товар прибув до митниці призначення у пошкодженому вигляді або із порушенням встановлених строків;
- митна декларація чи інша супровідна документація не містять повної інформації або містять неправдиві дані;
- митниця відправлення не отримала беззаперечні докази прибуття товару або отримала натомість електронний лист від митниці призначення [7].

Успішно завершити процедуру спільного транзиту дозволяє отримання митницею відправлення у день прибуття товару або впродовж трьох днів із моменту розміщення товару під процедуру перевірки від митниці призначення «Повідомлення про прибуття» та повідомлення «Результати контролю» не пізніше шостого дня від моменту доставки вантажу, в яких встановлено відсутність порушень. У такому разі NCTS автоматично інформує боржника про погашення потенційної заборгованості, надаючи «Повідомлення про погашення» (ст. 111) [7].

Однак, якщо митниця відправлення отримує повідомлення «Результати контролю», у котрому зазначаються порушення, то алгоритм дій буде іншим:

1) уповноважена посадова особа Центральної митниці транзиту аналізує порушення, про які проінформовано у повідомленні «Результати контролю»;

2) за необхідності уповноважена посадова особа Центральної митниці транзиту звертається за роз'ясненнями щодо зазначених порушень до довірителя;

3) вживаються всі необхідні заходи, включаючи стягнення заборгованості, задля завершення процедури спільного транзиту;

4) відбувається інформування митниці відправлення про вжиті заходи, а митниці призначення – про усунені порушення;

5) митниця відправлення за допомогою NCTS автоматично інформує гаранта про скасування використання гарантії (ст.ст. 112–114) [7].

Якщо митниця відправлення взагалі не отримує повідомлень «Повідомлення про прибуття» та «Результати контролю» упродовж періоду, в який товар повинен бути перевірений у митниці призначення, то Центральна митниця транзиту починає процедуру перевірки для отримання необхідної інформації для завершення процедури спільного транзиту та, якщо необхідно, стягнення боргу (ст. 115) [7].

Доволі чітко простежується здійснення взаємної адміністративної допомоги компетентними органами при здійсненні процедури перевірки (контролю) товарів, за результатами котрої завершується процедура спільного транзиту. У проміжку часу між надсиланням повідомлення «Запит на процедуру перевірки» та стягненням боргу компетентні органи, уповноважені на здійснення перевірки, можуть обмінюватися даними за допомогою повідомлень «Запит на інформацію щодо процедури перевірки» та «Інформація про процедуру перевірки» (ст. 52). За допомогою цих повідомлень митниця відправлення та митниця призначення отримують інформацію про детальний опис товару, обмінюються копіями рахунку-фактури, маніфесту, накладних тощо (ст. 53) [8].

Взаємна адміністративна допомога в рамках Конвенції про процедуру спільного транзиту також здійснюється шляхом інформування про стягнення заборгованості. У цій площині відповідними компетенціями наділені такі органи:

– Служба процедури перевірки та стягнення митного боргу при транзиті Департаменту прикордонно-транзитних формальностей Митної служби. Вона уповноважена на здійснення процедури перевірки при відправленні вантажу та його прибутті в митницю призначення та стягнення заборгованості при прибутті вантажу в митницю призначення, проведення процедури отримання та перевірки альтернативних доказів, а також направлення повідомлення про процедуру стягнення боргу до всіх залучених митниць;

– Департамент з питань правової роботи, представництва та адміністративного судочинства Митної служби, до повноважень якого входить складання проекту рішення про визначення транзитної заборгованості за поданою Службою процедури перевірки та стягнення митного боргу при транзиті пропозицією про стягнення транзитної заборгованості;

– Департамент збору доходів Митної служби – відповідає за безпосереднє стягнення заборгованості, що виникла під час процедури спільного транзиту [8].

Перш, ніж розпочати стягнення заборгованості, Служба процедури перевірки та стягнення митного боргу при транзиті Департаменту прикордонно-транзитних формальностей повинна визначити момент виникнення боргу (Р. VII.4) (рисунок 1), суму заборгованості (на підставі даних, зазначених у транзитній декларації та доданих до неї документів), особу, яку потрібно вважати боржником (ст. 104), та компетентний орган, що здійснить стягнення (орган за місцем виникнення боргу, орган за місцем встановлення боргової ситуації) [8].

Після того, як вказані вище позиції визначені, Служба процедури перевірки та стягнення митного боргу при транзиті Департаменту прикордонно-транзитних формальностей готує пропозицію про стягнення та надає її Департаменту з питань правової роботи, представництва та адміністративного судочинства (ст. 94). Даний Департамент готує проект рішення про визначення транзитної заборгованості та надсилає боржнику, Департаменту прикордонно-транзитних формальностей та Департаменту збору доходів як уповноваженому на стягнення боргу органу по одному примірнику рішення (ст. 96). Дата надсилання боржнику «Повідомлення про стягнення»

вважається моментом початку процедури стягнення. Однак, якщо за результатами перевірки, котру здійснюють для завершення процедури спільного транзиту, встановлено, що заборгованість виникла ще під час процедури спільного транзиту, то вказаних строків не дотримуються й розпочинають процедуру стягнення швидше (ст. 95) [8].

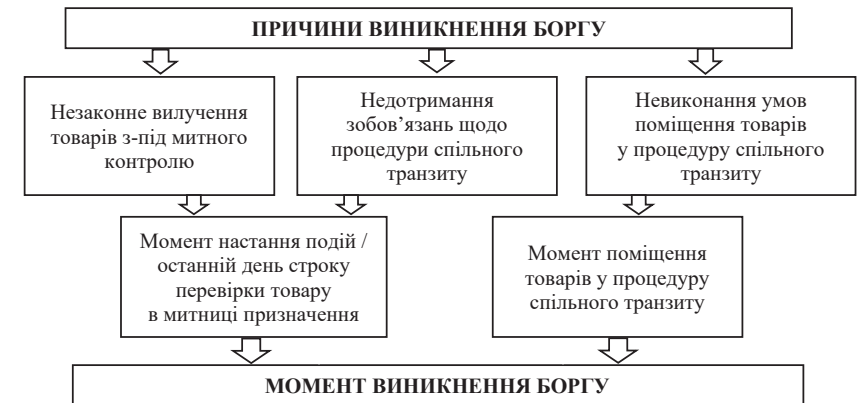


Рисунок 1 – Визначення моменту виникнення боргу при здійсненні спільного транзиту в Північній Македонії

Джерело: розроблено автором на основі [8]

Процедура стягнення заборгованості розпочинається із надсилання через NCTS «Запиту про стягнення» (або форми ТС-24) до компетентного органу країни, із котрої в NCTS надійшло «Повідомлення про прибуття товару», «Повідомлення про перетин кордону» або дані про докази, подані суб'єктом процедури для розміщення товару для перевірки. Не пізніше, ніж через 28 днів з моменту отримання запиту компетентний орган, до якого звернулися, повинен відповісти, надіславши у разі згоди код «1» або код «0» у випадку відхилення запиту через NCTS (або форму ТС-24 із заповненим Розділом 6) (ст. 116). Якщо компетентний орган країни, до якого надіслано запит про стягнення, упродовж зазначеного строку не відповідає, Служба процедури перевірки та стягнення митного боргу при транзиті Департаменту прикордонно-транзитних формальностей звертається

до національного координатора з питань транзиту й надає необхідні докази для вжиття заходів, спрямованих на вирішення проблеми (ст. 117) [8].

Якщо Північна Македонія виступає пунктом призначення при здійсненні процедури спільного транзиту і Служба процедури перевірки та стягнення митного боргу при транзиті виявляє, що борг виник саме під час переміщення через митну територію Північної Македонії, то дана Служба зобов'язана звернутися до компетентного органу тієї країни, де розпочалася процедура спільного транзиту, із вимогою передати їй повноваження по стягненню боргу. Якщо Служба процедури перевірки та стягнення митного боргу при транзиті не отримує відповіді на такий запит, то вона розпочинає процедуру стягнення негайно, керуючись даними про місце виникнення боргу, його розмір і боржника (ст. ст. 120–123) [8].

Процедура стягнення, крім того, має місце у наступних випадках:

– митниця не отримала повідомлень про прибуття або про результати контролю – стягнення розпочнеться негайно після закінчення одного місяця, наступного після 28-денного строку, протягом якого боржник повинен був надати відповідь на запит про надання інформації (ст. 124);

– неотримання доказів або їх недостатність до спливу семимісячного строку з дати, коли товар мав бути розміщений для перевірки у митниці призначення – Служба процедури перевірки та стягнення митного боргу при транзиті присвоює такий декларації статус «Нарахування рекомендовано» та розпочинає процедуру стягнення (ст. 125) [8].

У процедурі стягнення боргу взаємна адміністративна допомога здійснюється також у вигляді інформування органом, уповноваженим на стягнення боргу, усіх зацікавлених сторін про розпочату процедури стягнення шляхом надсилання «Повідомлення про стягнення» та боржника шляхом надсилання «Повідомлення про процедуру стягнення». Після надходження у NCTS «Повідомлення про оплату» здійснення взаємної адміністративної допомоги зводиться до обміну між компетентними органами сторін запитом на додаткову інформацію та відповідями на них (ст. 128) [8].

Якщо стягнення заборгованості здійснюється уповноваженим органом іншої країни, то цей орган зобов'язаний повідомити Службу процедури перевірки та стягнення митного боргу при транзиті про здійснене стягнення шляхом надсилання «Повідомлення про виконання стягнення», і навпаки. Це повідомлення автоматично доставляється через NCTS всім сторонам, які раніше отримали «Повідомлення про стягнення» (ст. 132). Про виконання стягнення Служба процедури перевірки та стягнення митного боргу при транзиті інформує усі сторони процедури спільного транзиту «Повідомленням про виконання стягнення» (ст. 133). Про завершення процедури спільного транзиту зі стягненням заборгованості NCTS автоматично інформує боржника шляхом надсилання повідомлення «Повідомлення про погашення заборгованості» (ст. 135) [8].

Служба процедури перевірки та стягнення митного боргу при транзиті також інформує гаранта про незавершену процедуру спільного транзиту упродовж дев'яти місяців після встановленого терміну розміщення товару для перевірки в митниці призначення (ст. 136); якщо триває перевірка для завершення процедури спільного транзиту, то Служба процедури перевірки та стягнення митного боргу при транзиті упродовж трьох років з моменту прийняття митної декларації повинна повідомити гаранта, що з нього вимагають або можуть вимагати сплатити борг (ст. 137). Повідомлення гарантам інших країн-учасниць Конвенції надсилають через їх офіційних представників у Північній Македонії (ст. 138). До гаранта також звертаються у випадку, якщо боржник відмовляється сплатити борг: у такому разі Департамент збору доходів висуває гаранту вимогу погасити борг, що виник під час здійснення процедури спільного транзиту (ст. 140). При відмові гаранта Департамент збору доходів негайно розпочинає процес стягнення шляхом активації транзитної гарантії (ст. 141). Після завершення стягнення боргу Департамент збору доходів зобов'язаний поінформувати про це Службу процедури перевірки та стягнення митного боргу при транзиті [8].

Отже, здійснення взаємної допомоги при процедурі спільного транзиту Північною Македонією характеризується такими особливостями:

1) здійснення процедури спільного транзиту та взаємної адміністративної допомоги при ній є інституційно забезпеченою. Центральним транзитним офісом є Департамент митно-прикордонних формальностей, а компетентним органом, уповноваженим на стягнення боргу, що виник під час чи за результатами процедури спільного транзиту, є Служба процедури перевірки та порядку стягнення митного боргу при транзиті. Крім того, окремі повноваження у цій царині покладаються на Департамент з питань правової роботи, представництва та адміністративного судочинства Митної служби (готує проект рішення про заборгованість) і Департамент збору доходів Митної служби (безпосередньо стягує борг);

2) здійснення взаємної адміністративної допомоги при процедурі спільного транзиту в Північній Македонії повністю корелюється із конвенційними засадами, однак, на національному рівні регулюється підзаконним нормативним актом інструктивного характеру, що забезпечує чіткість і зрозумілість послідовності дій посадових осіб митних органів.

Ще однією країною, чий досвід здійснення адміністративної допомоги при процедурі спільного транзиту вартий вивчення, є Швейцарська Конфедерація (далі – Швейцарія). Для України актуальність дослідження досвіду цієї країни обумовлюється, перш за все, тим, що Швейцарія здійснює процедуру спільного транзиту переважно за декларацією Т1.

Нормативно-правовою основою для процедури спільного транзиту у Швейцарії є Конвенція про процедуру спільного транзиту [2], Посібник з транзиту [4] та низка національних законів у сфері митної справи. Разом із тим, здійснення процедури спільного транзиту в цілому та взаємної адміністративної допомоги зокрема у досліджуваній країні, регулюється безпосередньо Регламентом 14-01 «Процедура спільного транзиту» [9].

Відповідно до цього документу, компетентні митні органи країн-учасників Конвенції, опираючись на ст. 13, ст. 13а Конвенції, ст. 21 Додатку II та Додаток IV до неї, здійснюють взаємну адміністративну допомогу шляхом надсилання одна одній інформації, необхідної для перевірки правильності застосування Конвенції. Інформаційний обмін у цьому контексті стосується даних про товари, які переміщуються

за процедурою спільного транзиту, результатів митних оглядів, здійснених у межах даної процедури, виявлених порушень і правопорушень (Р. 10) [9]. Основними технічними інструментами здійснення взаємної адміністративної допомоги при процедурі спільного транзиту наразі є NCTSi Passar (з 1 жовтня 2023 р. – лише Passar, що обумовить обов'язковість транспортної декларації при здійсненні процедури спільного транзиту в Швейцарії). За їх допомогою відбувається обмін інформацією між усіма митними адміністраціями країн-учасників Конвенції (таблиця 1).

Таблиця 1 – Компетенції митниці Швейцарії (Федерального відомства прикордонної та митної безпеки) щодо здійснення взаємної адміністративної допомоги при процедурі спільного транзиту

№ з/п	Роль митниці	Компетенції
1	Митниця відправлення	<ul style="list-style-type: none"> • Інформує митницю призначення та митницю транзиту про початок процедури спільного транзиту та огляд товарів, що переміщуються за цією процедурою. • Повідомляє митницю призначення про незавершену процедуру спільного транзиту та ініціює процедуру перевірки.
2	Митниця транзиту	<ul style="list-style-type: none"> • Звітує митниці відправлення про прибуття / вибуття вантажу, що переміщується за процедурою спільного транзиту.
3	Митниця призначення	<ul style="list-style-type: none"> • Інформує митницю відправлення про прибуття товару та результати контролю (завершення / незавершення процедури спільного транзиту). • Інформує митницю відправлення про стан процедури перевірки. • Ініціює стягнення боргу, що виник за процедурою спільного транзиту.
4	Митниця гарантії	<ul style="list-style-type: none"> • Повідомляє митницю відправлення про можливість використання гарантії. • Активує гарантію щодо будь-яких боргів, не погашених суб'єктом процедури.

Джерело: розроблено автором з на основі [9]

Отже, як видно із таблиці 1, взаємна адміністративна допомога при процедурі спільного транзиту у Швейцарії здійснюється щодо:

- 1) випадків виникнення боргу;
- 2) заходів, вжитих до боржника;
- 3) стягнення боргу.

Розкриємо зміст здійснення взаємної адміністративної допомоги при процедурі спільного транзиту за кожним із щойно зазначених напрямів.

Якщо Швейцарія є країною митниці відправлення, то вона використовує процедуру перевірки, щоб виявити транзитні процедури, які не були завершені. Таким чином, вона визначає, в якій країні міг виникнути митний борг і де необхідно розпочати процедуру стягнення боргу. При цьому взаємна адміністративна допомога здійснюється шляхом надсилання митним органом Швейцарії «Повідомлення про перевірку» (або Форми ТС 20 у разі надзвичайної ситуації та технічних збоїв), «Повідомлення про прибуття» митниці призначення. Митниця призначення опрацьовує надіслані їй повідомлення та дає на них відповідь упродовж 28 днів (п. 7.9.2 ст. 7.9). Вона інформує митницю відправлення «Повідомленням про борг» (п. 7.9.1 ст. 7.9).

Здійснення взаємної адміністративної допомоги щодо заходів, вжитих до боржника, полягає в обміні інформацією між митницями відправлення, призначення, транзиту та гарантії, переважно, на етапі завершення процедури спільного транзиту. Якщо процедуру спільного транзиту в Швейцарії завершено успішно, то її митниця інформує про це митницю відправлення, надсилаючи повідомлення про прибуття та про результати перевірки вантажу (останнє – упродовж трьох днів після прибуття вантажу) (п. 7.6.4 ст. 7.6).

Якщо митниця Швейцарії є митницею призначення і виявляє порушення під час здійснення процедури спільного транзиту, вона інформує про це митницю відправлення, конкретизуючи результати перевірки вантажу за такими пунктами:

– «Відхилення» – виявлено розбіжності між задекларованими даними та фактичними результатами контролю на митниці призначення. У цьому разі митниця відправлення ініціює

подальші уточнення з суб'єктом процедури та вживає необхідних заходів (наприклад, коригування);

– «Невідповідності» – виявлено серйозні порушення, наприклад, відсутність товарів. У цьому разі митниця призначення інформує митницю відправлення, активувавши повідомлення «Очікування роз'яснення розбіжностей». Митниця відправлення упродовж 14 днів забезпечує зворотній зв'язок шляхом заповнення коментарем «Незначна невідповідність без подальших наслідків» або «Невідповідність потребує додаткового уточнення» вільного поля у повідомленні «Усунути розбіжності» [9].

У разі, якщо результати перевірки є незадовільними, митниця відправлення стягує плату зі суб'єкта процедури або його представника за консультування щодо усунення розбіжностей, а митниця призначення – за подальше завершення процедури спільного транзиту, якщо буде встановлено, що виявлені недоліки за результатами перевірки вантажу виникли з вини суб'єкта процедури спільного транзиту (п. 7.6.4 ст. 7.6) [9].

Процедура стягнення боргу, відповідно до нормативно-правового регулювання Швейцарії, розпочинається, якщо:

– декларант або його представник не відреагували на повідомлення про перевірку, надіслане їм митницею призначення після завершення часу, зазвичай необхідного або запланованого для транспортування до митниці призначення (ст. 5));

– митниця відправлення, поінформована митницею призначення про процедуру перевірки, не надає додаткових доказів або даних, необхідних для перевірки;

– ідентичність товару не підтверджено (п. 7.9.2 ст. 7.9);

– митниця відправлення упродовж місяця не відповідає на запит про відсутню інформацію, виявлену за результатами перевірки (п. 7.9.3 ст. 7.9);

– недостатньо інформації, щоб визначити конкретне місце перебування вантажу (митниця відправлення починає процедуру стягнення боргу не пізніше, ніж через місяць після закінчення періоду відповіді та уповноважує відповідальну країну здійснити процедуру стягнення (п. 7.9.3 ст. 7.9) [9].

У Швейцарії органом, уповноваженим на стягнення боргу, що виник під час процедури спільного транзиту і забезпечений

загальною або індивідуальною гарантією у формі декларації про зобов'язання чи ваучера у розмірі 10 000 євро, є Федеральний департамент фінансів (ст. 6.1). Він же виконує роль Центрального гарантійного офісу, який централізовано управляє всіма цінними гарантійними паперами. До його повноважень входить:

- повідомлення контрольного номера гарантії та коду доступу суб'єкту процедури після видачі гарантії;
- видача гарантійних сертифікатів ТС31 або ТС33 (останній – для використання в екстрених процедурах);
- моніторинг / контроль гарантійної суми (ст. 6.1).

Швейцарський гарант зобов'язаний вказати у гарантії авторизованого представника у кожній країні, на яку ця гарантія поширюється (п. 6.3.1 ст. 6.3) [9]. Таким чином Швейцарія, якщо вона виступає країною митниці відправлення при процедурі спільного транзиту, спрощує роботу митниці призначення у разі виникнення боргу.

Якщо борг виникає при процедурі спільного транзиту, котра була забезпечена індивідуальною гарантією у формі грошового депозиту й у котрій Швейцарія є пунктом призначення, то органом, уповноваженим на стягнення боргу, є безпосередньо митниця відправлення (ст. 6.1). Якщо Швейцарія є країною митниці відправлення у процедурі спільного транзиту, котра була забезпечена індивідуальною гарантією у формі грошового депозиту та за якою борг виникає в одній із країн транзиту чи країні призначення, то органом уповноваженим на стягнення боргу є Федеральний департамент фінансів (п. 6.4.3 ст. 6.4) [9].

За умови, що Швейцарія є країною відправлення і борг за процедурою спільного транзиту виник за її межами, то компетентний орган країни, де виник борг, надсилає до митного органу Швейцарії повідомлення про це та результати огляду вантажу. Своєю чергою, остання передає інформацію про ці результати, транзитний супровідний документ, а також Форму 11.31 із заповненим розділом В Федеральному департаменту фінансів [9].

Якщо Швейцарія є країною призначення або країною транзиту і борг за процедурою спільного транзиту виник у ній, то Федеральний департамент фінансів розпочинає процедуру стягнення відповідно до норм національного адміністративного

законодавства (VwVG; SR 172.021), а митний компетентний орган – кримінальне провадження відповідно до положень національного кримінального процесуального законодавства (VStrR; SR 313.0). В окремих випадках (наприклад, декларант повідомляє про неоцінену поставку) стягнення боргу може здійснювати митний орган окремого митного округу Швейцарії (P.7.10) [9].

Таким чином, можемо констатувати, що здійснення взаємної адміністративної допомоги при процедурі спільного транзиту в Швейцарії має ряд таких характеристик:

1) базисом для реалізації даного виду діяльності у митній сфері є міжнародні правові акти – Конвенція та Посібник із транзиту. Це означає, що здійснення взаємної адміністративної допомоги при процедурі спільного транзиту в Швейцарії відбувається відповідно до загальноєвропейських засад;

2) конкретний алгоритм дій при процедурі спільного транзиту в цілому та при здійсненні взаємної адміністративної допомоги під час даної процедури Швейцарією регулюється окремим нормативно-правовим актом інструктивного характеру;

3) при стягненні боргу, що виник під час процедури спільного транзиту, здійснення взаємної адміністративної допомоги Швейцарією має певні особливості. По-перше, органом, уповноваженим на стягнення такого боргу та, водночас, Центральним гарантійним офісом є Федеральний департамент фінансів, а гарантами можуть виступати лише державні банки та страхові компанії. По-друге, швейцарські компетентні митні органи уповноважені розпочинати та здійснювати кримінальне провадження у справах про виникнення боргу за процедурою спільного транзиту відповідно до національного кримінального законодавства. Це означає, що швейцарські митні органи наділені певними правоохоронними повноваженнями, що суттєво розширює їх можливості при стягненні боргу.

І ще однією країною-учасником Конвенції про процедуру спільного транзиту, досвід здійснення взаємної адміністративної допомоги при процедурі спільного транзиту котрої вартий уваги в контексті даного дослідження, є Об'єднане Королівство Великої Британії, Північної Ірландії, Шотландії та Уельсу (далі – Великобританія). Інтерес України до практики

здійснення взаємної адміністративної допомоги при процедурі спільного транзиту обумовлюється, перш за все тим, що Великобританія, вийшовши зі складу ЄС, використовує здебільшого декларацію T1 при досліджуваній процедурі транзиту.

Основним нормативно-правовим актом, що регулює сферу здійснення процедур транзиту у Великобританії, є Положення про процедури митного транзиту (вихід із ЄС) від 2018 р. [10]. Його складовою частиною є Каталог 1 «Процедура спільного транзиту», котра спрямована на безпосереднє урегулювання здійснення процедури спільного транзиту [11].

Відповідно до Каталогу 1 «Процедура спільного транзиту», Податкова та митна служба Великобританії (далі – HMRC) здійснює взаємну адміністративну допомогу при процедурі спільного транзиту, використовуючи свої повноваження для перевірки інформації або даних, документів, форм, дозволів, що стосуються процедури спільного транзиту, аби переконатися в їх достовірності (п. 1 ст. 9). Технічним інструментом здійснення взаємної адміністративної допомоги у Великобританії є електронна транзитна система HMRC, під якою розуміють будь-яку систему, що використовується державами-учасниками Конвенції для виконання митних формальностей при процедурі спільного транзиту (п. 10 ст. 9) [11].

Повноваження HMRC щодо здійснення процедури спільного транзиту, згідно з Каталогом 1 «Процедура спільного транзиту», визначені та розподілені за критерієм рольового статусу (митниця відправлення, митниця транзиту, митниця призначення) митних органів Великобританії (таблиця 2).

Як бачимо із таблиці 2, взаємна адміністративна допомога при процедурі спільного транзиту здійснюється, як це і передбачено Конвенцією про процедуру спільного транзиту, у вигляді обміну інформацією щодо даної процедури. Разом із тим, відповідно до положень Каталогу 1 «Процедура спільного транзиту», HMRC, діючи разом з іншими митними органами відповідно до та залежно від обставин, має вжити всіх необхідних заходів у межах своїх повноважень для врегулювання ситуації з товарами, щодо яких не було завершено процедуру спільного транзиту [11], у тому числі – забезпечити стягнення боргу, що виник у межах здійснення процедури спільного транзиту.

Таблиця 2 – Повноваження митних органів Великобританії при здійсненні процедури спільного транзиту

№з/п	Роль митного органу	Повноваження
1	2	3
1	Митниця призначення (митниця HMRC, де товари, що переміщуються під процедурою спільного транзиту, пред'являються для завершення цієї процедури)	<ul style="list-style-type: none"> Повідомляє митниці відправлення про перетин кордону товарами, що перебувають під процедурою спільного транзиту, та про їх прибуття у день подання товарів і супровідних документів на перевірку в митниці призначення. Повідомляє митниці відправлення про отримання товарів авторизованим вантажогримувачем. Отримує від суб'єкта процедури повідомлення про всі порушення та правопорушення, що виникли під час здійснення процедури спільного транзиту, та повідомляє про них митниці відправлення. Відповідає на будь-який запит митного органу іншої країни-учасника Конвенції щодо інформації про процедуру спільного транзиту. Підтверджує або заперечує достовірність і точність даних, необхідних для завершення процедури спільного транзиту, відповідно до запиту, що надійшов від митниці відправлення. Здійснює митний контроль на основі даних щодо процедури спільного транзиту, отриманих від митниці відправлення, та інформує її про результати такого контролю не пізніше, ніж на третій день (у разі отримання товарів авторизованим вантажогримувачем – не пізніше, ніж на шостий день) від моменту пред'явлення товарів та супровідних документів митниці призначення.

1	2	3
		<ul style="list-style-type: none"> • Реагує на запит митниці відправлення упродовж 28 днів із моменту його надходження, якщо митниці відправлення не отримала повідомлення про прибуття вантажу, повідомлення про результати контролю або отримала такі дані помилково. • Відповідає на запит митниці відправлення упродовж 40 днів із моменту його надходження, якщо митниці відправлення не отримала достатньо інформації для завершення процедури спільного транзиту або суб'єкт процедури не надав цієї інформації митниці відправлення.
2	Митниця транзиту (митниця HMRC, через котру товари, що переміщуються під процедурою спільного транзиту, ввозяться на територію Великобританії або вивозяться із неї через кордон із іншою країною, що не є учасником Конвенції)	<ul style="list-style-type: none"> • Надсилає запит щодо відомостей про процедуру спільного транзиту до митниці відправлення та інформує останню про проходження товарами митного кордону (у разі прибуття товару в іншу, ніж задекларована, митницю).
3	Митниця відправлення (митниця HMRC, у яку суб'єктом процедури подано декларацію на здійснення процедури спільного транзиту)	<ul style="list-style-type: none"> • Передає відомості про процедуру спільного транзиту, що ґрунтуються на даних декларації, митниці призначення та усім заявленим митницям транзиту.

Джерело: розроблено автором на основі [11]

Органом, уповноваженим на стягнення такого боргу, у Великобританії є HMRC. Вона взаємодіє із компетентним митним органом, тобто, митницею або відповідним митним органом країни, у котрій виник борг.

Процедура стягнення боргу розпочинається після оприлюднення публічного повідомлення – повідомлення, котре опубліковане задля цілей стягнення боргу й у спосіб, який корелюється із цими цілями [11]. Відповідальними за підготовку та публікацію публічного повідомлення є Уповноважені з доходів і митних зборів HMRC – 7 осіб, які, окрім іншого, відповідають за збір і управління надходженнями, дотримання заборон і обмежень, встановлених митним і податковим законодавством, тобто, по суті, здійснюють функції виконавчого органу [12].

Якщо процедуру спільного транзиту не було завершено та борг виник у Великобританії, тобто, Великобританія є країною митниці призначення, HMRC повинна протягом трьох років із дати прийняття декларації про процедуру спільного транзиту, повідомити гаранта про те, що він повинен або може бути зобов'язаний сплатити борг, за який він несе відповідальність щодо відповідної процедури спільного транзиту [11].

Якщо Великобританія є країною митниці відправлення і борг виник за її межами, то HMRC, котра упродовж 6 днів після отримання повідомлення про прибуття товарів, що переміщувалися під процедурою спільного транзиту, не отримала жодної інформації про результати контролю від митниці призначення, повинна негайно надіслати запит про результати контролю митниці призначення. У разі, коли цей запит залишається без відповіді, то HMRC має право вимагати надання протягом 7 днів інформації, необхідної для завершення процедури спільного транзиту або стягнення боргу, від суб'єкта процедури спільного транзиту. Така інформація повинна бути надана суб'єктом процедури спільного транзиту не пізніше, ніж через 28 днів із моменту надсилання йому запиту. Якщо інформації, що надійшла від суб'єкта процедури спільного транзиту недостатньо, то HMRC знову звертається до митниці призначення.

За умови, що усієї вище зазначеної інформації недостатньо для завершення процедури спільного транзиту, HMRC повинна встановити, чи виник борг. Після встановлення факту

виникнення боргу митниці Великобританії повинна вжити таких заходів:

- ідентифікувати боржника, тобто, отримати докази того, що подія, внаслідок котрої виникає борг, сталася за межами Великобританії;

- визначити митний орган, відповідальний за інформування боржника про борг;

- надіслати компетентному митному органу країни, де виник борг, упродовж 7 місяців з дати пред'явлення товарів у митниці призначення всю наявну інформацію щодо процедури спільного транзиту;

- передати повноваження щодо стягнення боргу компетентному митному органу країни, де виник борг;

- отримати упродовж 28 днів з моменту передачі повноважень щодо стягнення боргу компетентному органу країни, де виник борг, повідомлення про визнання інформації та прийняття (або відхилення) повноважень. У разі неотримання такого повідомлення HMRC повторно надсилає запит або ж розпочинає процедуру стягнення боргу у Великобританії [11]. Стягнення боргу, котрий виник із іншої, ніж правопорушення, причини, у Великобританії відбувається через суд шляхом цивільного провадження, під час якого Уповноважений з доходів і зборів HMRC або його представник, а також відповідний митний офіцер можуть виступати повіреними (ст. 25) [13]. Кримінальне провадження щодо стягнення боргу належить до повноважень Податкової та митної прокуратури [14].

Отже, важливими, на нашу думку, пунктами, на котрі варто звернути увагу при дослідженні досвіду здійснення взаємної адміністративної допомоги при процедурі спільного транзиту Великобританією, є:

- 1) публічність і прозорість процедури стягнення боргу, що виник під час чи за результатами процедури спільного транзиту, про що свідчить підготовка та оприлюднення публічного повідомлення Уповноваженими з доходів і митних зборів HMRC;

- 2) стягнення боргу в судовому порядку та включення у цей процес окремих посадових осіб митних органів, які виступають у ролі повіреного в судовому процесі;

- 3) наявність у митних органів Великобританії правоохоронних повноважень, що дозволяє здійснювати кримінальне провадження у справах про борг, котрий виник під час чи за результатами процедури спільного транзиту.

Розглянемо також досвід здійснення взаємної адміністративної допомоги при процедурі спільного транзиту Республіки Польща (далі – Польща). Ця держава є країною-членом ЄС, а отже – переважно здійснює процедуру спільного транзиту з використанням декларації T2. Однак, інтерес до її досвіду у досліджуваній сфері обумовлюється тим, що, Польща та Україна мають спільний кордон протяжністю 535 км, а загальний обсяг перевезень вантажів між зазначеними країнами у 2022 р. зріс на 36% порівняно із попереднім роком [15]. Очевидно, що основним каталізатором такого зростання стала російсько-українська війна; проте, це також означає, що зросла частка вантажів, що переміщуються під процедурою спільного транзиту T1, оскільки Україна є учасником Конвенції про процедуру спільного транзиту.

Одразу зазначимо, що Польща, на відміну від інших країн, досліджуваних нами вище, не розробила національного комплексного підзаконного акту, котрим би регулювалося здійснення процедури спільного транзиту в цілому та алгоритм надання взаємної адміністративної допомоги під час даної процедури зокрема. Натомість, у якості основного нормативно-правового базису в цій сфері використовується Конвенція про процедуру спільного транзиту (зокрема, ст. 13, ст. 13-а та Додаток IV) [2], а також Посібник з транзиту [4]. З огляду на це, алгоритм здійснення взаємної адміністративної допомоги у частині обміну інформацією між митними органами щодо вибуття та прибуття товарів, надзвичайні ситуації, перевірки товарів і відповідних документів, виявлених порушень тощо при процедурі спільного транзиту в Польщі є загальноприйнятим для країн-учасників Конвенції.

Разом із тим, певні національні особливості здійснення взаємної адміністративної допомоги у Польщі простежуються при стягненні боргу, що виник під час процедури спільного транзиту. Ці особливості закріплені у положеннях Закону «Про виконавче провадження в адміністративних справах» від

17 червня 1966 р. (зі змінами та доповненнями) [16] та Закону «Про взаємну допомогу у стягненні податків, митних зборів та інших грошових платежів» від 11 жовтня 2013 р. [17]. Наголосимо, що норми цих Законів цілком узгоджуються із положеннями Директиви 2010/24/ЄС [3].

Відповідно до Директиви 2010/24/ЄС, взаємна допомога в стягненні податків, мит та інших інструментів, включно із боргом, що виник під час або за результатами процедури спільного транзиту, полягає в:

- обміні між запитуваним і запитуючим компетентним органом інформацією, необхідною для стягнення боргу, що виник у країні, звідки надійшов запит;
- повідомленні боржника про всі документи, що стосуються вимоги про стягнення й походять із країни, звідки надійшов запит про стягнення;
- стягненні запитуваним органом боргу за претензією, що виникла в країні, звідки надійшов запит;
- здійсненні запитуваним органом запобіжних заходів задля гарантування стягнення боргу (ст. 7) [3].

Компетентним органом, уповноваженим на стягнення боргу, що виник під час або за результатами процедури спільного транзиту, у Польщі є Податкова інспекція. Зокрема, на її керівника покладається обов'язок застосовувати всі необхідні заходи примусового стягнення при адміністративному стягненні грошових вимог [16].

У порядку адміністративного стягнення, серед іншого, повинні бути задоволені:

- грошові претензії країни, із котрої надійшов запит на стягнення боргу, що виникли внаслідок передачі відповідних повноважень компетентного органу згідно з ратифікованими Польщею міжнародними актами;
- грошові претензії, що впливають із декларації про процедуру спільного транзиту [16].

Підставою для ініціювання у Польщі процедури адміністративного провадження щодо стягнення боргу, що виник під час або за результатами процедури спільного транзиту, є виконавче розпорядження, видане польською державою (виконавчий титул) або країною-учасником Конвенції (іноземний

виконавчий титул), охоронний документ або єдиний виконавчий документ у сфері грошових вимог.

Розпочинається стягнення боргу з моменту вручення боржнику копії виконавчого розпорядження [17], що в цілому узгоджується зі світовою практикою здійснення компетентними органами взаємної адміністративної допомоги при процедурі спільного транзиту, відповідно до котрої процедура стягнення боргу розпочинається з моменту інформування боржника та гаранта про його виникнення.

Особливістю стягнення боргу в Польщі на запит країни-учасника Конвенції, що виник під час або за результатами процедури спільного транзиту, є те, що суб'єкт процедури спільного транзиту не має права оскаржити таке стягнення. Однак, таким правом наділений гарант, який може звернутися із заявою про оскарження до компетентного органу країни-учасника Конвенції, із якої надійшов запит про стягнення. Проте, оскаржувати адміністративне провадження щодо стягнення боргу гарант може лише після того, як «тіло» боргу та інші виплати, пов'язані із ним, буде сплачено. Відтак, заява про оскарження вважатиметься правомірною, якщо вона подана гарантом до компетентного органу країни-учасника Конвенції, уповноваженого на стягнення боргу, що виник за процедурою спільного транзиту:

– упродовж 30 днів із моменту стягнення боргу та витрат на інформування й примусове стягнення;

або

– протягом 7 днів із моменту вручення гаранту рішення про повне або часткове закриття виконавчого провадження [17].

Відтак сформулюємо короткі висновки щодо характерних особливостей здійснення взаємної адміністративної допомоги під час процедури спільного транзиту Польщею:

1) алгоритм зазначеної діяльності не регулюється на національному рівні окремим нормативним актом (інструкцією чи регламентом), а цілком визначається міжнародним нормативно-правовим базисом у сфері здійснення спільного транзиту;

2) здійснення взаємної адміністративної допомоги щодо боргу при процедурі спільного транзиту врегульовується польським національним законодавством у сфері адміністративного виконавчого провадження;

3) стягнення боргу, що виник під час або за результатами процедури спільного транзиту, належить до компетенції Податкової інспекції та здійснюється за правилами виконавчого провадження;

4) суб'єкт процедури спільного транзиту не має права оскаржити стягнення боргу, однак, таким правом наділений гарант після того, як він задовільнить боргові претензії.

Наступною країною, чий досвід здійснення взаємної адміністративної допомоги при процедурі спільного транзиту є цікавим у контексті нашого дослідження, є Литовська Республіка (далі – Литва). Вона є країною ЄС, що означає, що переважна кількість перевезень за процедурою спільного транзиту здійснюється на її митній території за декларацією T2. Водночас, процедура спільного транзиту за декларацією T1 теж має місце: це обумовлено, перш за все, географічним розташуванням Литви, котре сприяє частому вибору логістичних шляхів через її митну територію тими країнами-учасниками Конвенції про процедуру спільного транзиту, котрі не є членами ЄС або Економічного Співтовариства.

Основним національним регулятивним актом у сфері здійснення взаємної адміністративної допомоги при процедурі спільного транзиту в Литві є Інструкція щодо розслідування незаконної, незаконно або шахрайським шляхом завершеної процедури спільного транзиту від 11 квітня 2006 р. № 1В-246, затверджена Генеральним директором Митного управління Міністерства фінансів Литви.

Відповідно до цієї Інструкції, центральною транзитною установою Литви є Департамент митних процедур Митного Управління Міністерства фінансів Литовської Республіки, який відповідає за контроль і нагляд за процедурою спільного транзиту, а також виступає посередником між литовськими митними органами та компетентними органами країн-учасників Конвенції у обміні інформацією та документацією щодо незавершеної, незаконно або шахрайським шляхом завершеної процедури спільного транзиту.

Безпосередньо відповідальним за встановлення факту незавершеної, незаконно або шахрайським шляхом завершеної процедури спільного транзиту є Відділ нагляду за митними

процедурами територіальної митниці. Він є компетентним органом, уповноваженим на проведення розслідувань незавершеної, незаконно або шахрайським шляхом завершеної процедури спільного транзиту. Передумовами відкриття посадовими особами зазначеного Відділу справи про розслідування є:

– відсутність підтвердження про завершення процедури спільного транзиту;

– виявлення незаконного або шахрайського способу здійснення процедури спільного транзиту суб'єктом процедури;

– прибуття вантажу в неповному задекларованому обсязі до митниці призначення;

– необхідність визначення обставин, за яких виник борг, пов'язаний із процедурою спільного транзиту.

Під час розслідування незавершеної, незаконно або шахрайським шляхом завершеної процедури спільного транзиту здійснення взаємної адміністративної допомоги полягає в обміні електронними повідомленнями, а за необхідності – інформацією через електронну або звичайну пошту.

Якщо литовська митниця є митницею відправлення, то вона надсилає заявленій митниці призначення повідомлення «Запит статусу декларації», якщо «Повідомлення про прибуття» не надійшло від останньої після закінчення строку пред'явлення товарів митниці призначення; або фактичній митниці призначення – через 6 днів з моменту отримання підтвердження про прибуття товару, але ненадходження повідомлення «Результати перевірки» (ст. 9). Якщо упродовж 7 днів від заявленої або фактичної митниці призначення не надійшло відповіді на «Запит статусу декларації», то митниця відправлення надсилає їй «Запит на проведення розслідування» (ст. 10). Паралельно із цим митниця відправлення розпочинає збір доказів шляхом надсилання суб'єкту процедури спільного транзиту повідомлення «Запит на недоставлений вантаж» (якщо суб'єкт процедури спільного транзиту є зареєстрованим користувачем NCTS) або «Подання інформації про підтвердження проходження процедури спільного транзиту» (якщо суб'єкт процедури спільного транзиту не є зареєстрованим користувачем NCTS) (ст. 11). Відповіді на такі запити митниці відправлення повинні надійти упродовж 28 днів [18].

Від того, яка саме відповідь надійшла і чи надійшла вона взагалі, залежить подальший алгоритм дій посадових осіб митниці відправлення (рисунок 2).

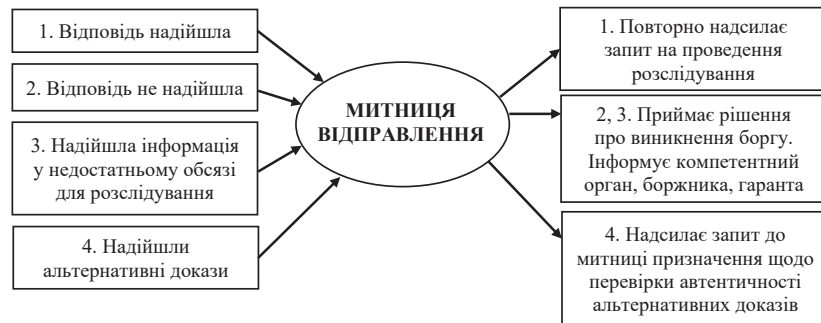


Рисунок 2 – Алгоритм дій посадових осіб митниці відправлення у процесі збору доказів

Джерело: розроблено автором на основі [18]

Як бачимо із рисунка 2, відповідно до литовського підзаконного нормативно-правового базису, існує три варіанти дій митниці відправлення у процесі розслідування незавершеної, незаконно або шахрайським шляхом завершеної процедури спільного транзиту.

У разі повторного надсилання литовською митницею відправлення запиту на проведення розслідування митниці призначення, обмін інформацією триватиме між ними доти, доки або буде підтверджено успішне завершення процедури спільного транзиту, або прийняте рішення про виникнення боргу.

Для того, щоби митниця відправлення, країною котрої є Литва, прийняла рішення про виникнення боргу, необхідно:

1) посадовій особі Відділу нагляду за митними процедурами переконатися, що йому не було надано переконливих доказів належного завершення процедури спільного транзиту або не було надано інформації про фактичне місце та обставини порушення;

2) упродовж 7 місяців після закінчення строку пред'явлення товарів у митниці призначення прийняти рішення про виникнення боргу;

3) поінформувати усі компетентні органи, залучені до розслідування, шляхом надсилання у NCTS повідомлення «Заявка на початок інкасо»;

4) отримати рішення про стягнення боргу за підписом начальника територіальної митниці або уповноваженої ним особи;

5) упродовж 1 робочого дня з моменту отримання рішення поінформувати компетентний орган, уповноважений на стягнення боргу, та боржника, а також надіслати копію рішення гаранта (ст. 18, ст. 19) [18].

Якщо в процесі розслідування з'ясується, що борг виник на території іншої держави і за його стягнення відповідає митниця або інший компетентний орган цієї держави, то литовська митниця упродовж 7 місяців із дати, визначеної для пред'явлення вантажу в митниці призначення, зобов'язана передати усі документи щодо процедури спільного транзиту та докази, зібрані у процесі розслідування, цьому компетентному органу, одночасно надіславши повідомлення «ТС-25 – Спільний транзит: інформаційне повідомлення» і «Визначення органу, відповідального за стягнення боргу». У разі обґрунтованої відмови компетентного органу країни, на території котрої виник борг, що надійшла упродовж 3 місяців із моменту отримання цим органом запиту на стягнення, відповідна посадова особа литовської митниці відновлює процедуру стягнення боргу та інформує про це усі сторони процесу повідомленням про початок стягнення (ст. 20). При цьому слід пам'ятати, що навіть якщо борг виник на території іншої країни, але його сума становить менше 5000 євро, то вважатиметься, що борг виник у Литві (ст. 59) [18].

У випадку, коли Литва є тією країною, до котрої звернулися у зв'язку із боргом, що виник під час або за результатами процедури спільного транзиту, її митниця повинна надати або згоду на стягнення боргу упродовж 28 днів із моменту надходження відповідного запиту (ст. 21). Якщо литовська митниця дала згоду на стягнення боргу, то вона інформує про це усі сторони процедури спільного транзиту, надіславши «Повідомлення про початок збору» (ст. 22) [18].

Якщо литовська митниця є митницею призначення, то на Відділ нагляду за митними процедурами покладається

обов'язок щоденного моніторингу запитів на розслідування, а також інформування про доставку вантажу, результати його перевірки до прийняття або відхилення запиту на розслідування. Відділ нагляду за митними процедурами, крім того, здійснює взаємну адміністративну допомогу шляхом надсилення митниці відправлення наступних повідомлень:

- «Невідомий вантаж у митниці призначення» – якщо вантаж не доставлено до заявленої митниці призначення;
- «Дублювання» – якщо один і той же вантаж зазначено у двох деклараціях;
- «Повернена копія» – якщо з технічних причин митниця призначення надіслала митниці відправлення копію транзитно-супровідного документа;
- «Заявка на отримання в митниці призначення» – якщо товар не прибув до митниці призначення, але прибув до авторизованого вантажоотримувача;
- «Підтвердження прибуття товару» та «Результати перевірки» або копії відповідних документів чи форму ТС20А – якщо товари були вивезені з ЄС до третьої країни, але електронні повідомлення про прибуття та перевірку вантажу не були надіслані митниці відправлення через NCTS (ст. 25) [18].

Якщо компетентна посадова особа митниці призначення у процесі розслідування встановила, що стягнення боргу, котрий виник під час або за результатами процедури спільного транзиту, належить до компетенції саме литовської сторони, то ця посадова особа надсилає «Запит на стягнення» Департаменту митних процедур Митного управління Міністерства фінансів Литовської Республіки або компетентному органу іншої держави. Відповідь на запит повинна надійти упродовж 28 днів. У разі неотримання відповіді митницею призначення повноваження на стягнення боргу залишаються за митницею відправлення. Якщо відповідь на «Запит на стягнення» є позитивною, то литовська митниця призначення надсилає «Повідомлення про початок стягнення» усім сторонам процедури спільного транзиту. Після успішного завершення стягнення посадова особа Відділу нагляду за митними процедурами інформує про це усіх учасників процедури спільного транзиту, надсилаючи повідомлення «Борг стягнуто» (ст. 27, ст. 30) [18].

У ситуації, коли в процесі стягнення боргу з'ясується, що таке стягнення повинно бути здійснене іншою литовською митницею або компетентним органом іншої країни, митниця, котра ініціювала процес стягнення, зобов'язана негайно передати усі документи та їх завірени копії, що містять встановлені факти розслідування, та форму ТС-25 цьому компетентному органу. Він, у свою чергу, повинен повернути форму ТС-25 із заповненим пунктом 7 (підтвердження або відхилення зобов'язань по стягненню боргу) упродовж 3 місяців (ст. 38). Якщо інша литовська митниця, уповноважена на стягнення боргу, прийняла запит на стягнення та здійснила його, то вона упродовж 5 робочих днів повинна проінформувати митницю-ініціатора стягнення боргу (ст. 60) [18].

При цьому суми стягненого боргу обліковуються на відповідних бухгалтерських рахунках. Після того, як стягнення боргу завершено, відповідна територіальна митниця приймає рішення про повернення компетентному органу країни-заявника суми боргу, таким чином покриваючи зобов'язання перед державою органу-заявника. Якщо зобов'язання за боргом, що виник під час або за результатами процедури спільного транзиту, покривається частинами, то така сума накопичується на відповідних бухгалтерських рахунках і згодом сплачується країні органу-заявника [19].

Узагальнюючи частину дослідження щодо литовського досвіду здійснення взаємної адміністративної допомоги під час процедури спільного транзиту, можемо наголосити на наступному:

1) у Литві немає регулятивного документу, відповідно до котрого здійснювалась би процедура спільного транзиту в цілому. Разом із тим, розроблено та імплементовано в національну митну практику нормативно-правовий акт, котрим урегульовується окрема складова процедури спільного транзиту, а саме розслідування незаконної, незаконно або шахрайським шляхом завершені процедури спільного транзиту;

2) компетентним органом, уповноваженим на стягнення боргу, що виник під час або за результатами процедури спільного транзиту, виступає Департамент митних процедур Митного Управління Міністерства фінансів Литовської Республіки, тобто стягнення боргу належить до компетенції митниці;

3) системі митних органів Литви є притаманним делегування окремих завдань і функцій на територіальний рівень. Так, функція розслідування незаконної, незаконно або шахрайським шляхом завершеної процедури спільного транзиту делегується на місцевий рівень ієрархії митних органів, про що свідчать повноваження відділів нагляду за митними процедурами територіальних митниць;

4) задля визначення місця виникнення боргу (що є необхідним для ініціювання процедури розслідування незаконно, незаконним або шахрайським шляхом завершеної процедури спільного транзиту) використовується борговий ценз: борг, сума котрого становить менше 5000 євро, вважатиметься таким, що виник у Литві, навіть якщо він виник в іншій країні.

Таким чином, доходимо висновків, що в таких країнах, як Північна Македонія, Швейцарія та Великобританія здійснення взаємної адміністративної допомоги при процедурі спільного транзиту регулюється окремими підзаконними нормативно-правовими актами інструктивного характеру. У той же час, Польща та Литва не мають таких документів. Натомість, у якості нормативно-правового базису для здійснення взаємної адміністративної допомоги при процедурі спільного транзиту вони використовують міжнародне законодавство та інші загальноєвропейські документи у цій сфері. Разом із тим, Польща питання здійснення взаємної адміністративної допомоги щодо стягнення боргу, котрий виник під час процедури спільного транзиту регулює на рівні національного законодавства у сфері адміністративного виконавчого провадження, а Литва – на рівні Інструкції, розробленої Міністерством фінансів Литовської Республіки.

З'ясовано, що повноваження щодо стягнення боргу, котрий виник під час або за результатами процедури спільного транзиту, у Північній Македонії, Великобританії та Литві належать митним органам; у Польщі – податковим, а у Швейцарії – Федеральному департаменту фінансів (тобто, здійснюються на рівні міністерства).

Визначено ряд особливостей здійснення взаємної адміністративної допомоги при процедурі спільного транзиту, нехарактерних для інших країн-учасників Конвенції про процедуру

спільного транзиту. Зокрема, увагу сфокусовано на тому, що в Швейцарії гарантми можуть виступати лише державні банки та страхові компанії. Також зроблено наголос на наявності у швейцарських та британських митних органів правоохоронних повноважень, що є важливою «опцією» при здійсненні взаємної адміністративної допомоги у частині стягнення боргу, котрий виник під час або за результатами процедури спільного транзиту. Крім того, наголошено, що у Великобританії стягнення боргу, що котрий виник під час або за результатами процедури спільного транзиту відбувається у судовому порядку, під час котрого відповідна посадова особа митниці може виступати у ролі повіреного. У Польщі стягнення боргу, що виник під час або за результатами процедури спільного транзиту, здійснюється за правилами адміністративного виконавчого провадження, визначеними національним законодавством. Системі митних органів Литви є притаманним делегування окремих завдань і функцій на територіальний рівень. Так, функція розслідування незаконної, незаконно або шахрайським шляхом завершеної процедури спільного транзиту делегується на місцевий рівень ієрархії митних органів.

ПЕРЕЛІК ДжЕРЕЛ ПОСИЛАНЬ

1. Про приєднання України до Конвенції про процедуру спільного транзиту : Закон України від 30.08.2022 р. № 2555-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2555-20#Text> (дата звернення: 15.03.2023).
2. Про процедуру спільного транзиту: Конвенція від 20.05.1987 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_001-87#Text (дата звернення: 18.03.2023).
3. Про взаємну допомогу в стягненні за вимогами стосовно податків, мит та інших інструментів : Директива Ради ЄС 2010/24/ЄС від 16.03.2010 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_023-10#Text (дата звернення: 18.03.2023).
4. Посібник з транзиту від 19 квітня 2021 р. № TAXUD/A1/TRA/005/2020-1-EN. URL: <https://customs.gov.ua/web/content/5598?unique=4da5c3ec9323a230618937a294bdedaa3330af0b&download=true> (дата звернення: 21.03.2023).
5. 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. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32015D0835&from=EN> (дата звернення: 28.03.2023).

6. 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. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32015D0836&from=EN> (дата звернення: 28.03.2023).

7. За спроведуванье на транзитна постапка со примена на НКТС: Упатство од 12 Јануари 2014. URL: https://customs.gov.mk/images/biznis_zaednica/ostanato/UpatstvPrimenaTranzitnaPostapka1NKTS06102021.pdf (дата звернення: 29.03.2023).

8. За спроведуванье на испитна постапка и наплата на долг во транзитна постапка: Упатство од Декември 2015. URL: https://customs.gov.mk/images/documents/tranzit/Upatstvo_za_ispitna_postapka_i_naplata_na_carinski_dolg_vo_tranzitna_postapka.pdf (дата звернення: 05.04.2023).

9. Gemeinsames Versandverfahren (gVV): Richtlinie 14-01 auf 15 Mai 2023. URL: https://www.bazg.admin.ch/bazg/de/home/dokumentation/richtlinien/r-14_transit.html (дата звернення: 21.04.2023).

10. The Customs Transit Procedures (EU Exit): Regulations of November 29, 2018, N 1258. URL: <https://www.legislation.gov.uk/uksi/2018/1258/contents> (дата звернення: 10.05.2023).

11. Schedule 1 The common transit procedure. The Customs Transit Procedures (EU Exit): Regulations of November 29, 2018, N 1258. URL: <https://www.legislation.gov.uk/uksi/2018/1258/schedule/1> (дата звернення: 12.05.2023).

12. Основні керівні, виконавчі та управлінські органи в податковій і митній службі (HMRC). Офіційний сайт Уряду Сполученого Королівства Великої Британії, Ірландії та Уельсу. URL: <https://www.gov.uk/government/organisations/hm-revenue-customs/about/our-governance#executive-committee> (дата звернення: 20.05.2023).

13. Commissioners for Revenue and Customs Act: Law of April 7, 2005. URL: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2005/11/section/25> (дата звернення: 04.05.2023).

14. The Public Bodies (Merger of the Director of Public Prosecutions and the Director of Revenue and Customs Prosecutions): Order of March 26, 2014 N 834. URL: <https://www.legislation.gov.uk/uksi/2014/834/introduction/made> (дата звернення: 28.04.2023).

15. Копилов М. Вантажні перевезення залізницею Польщі показали рекордні результати у 2022 році. Rail Insider. URL: <https://www.railinsider.com.ua/vantazhni-perevezennya-zaliznyczyu-polshhi-pokazaly-rekordni-rezultaty-u-2022-rocz/> (дата звернення: 18.05.2023).

16. Postępowaniu egzekucyjnym w administracji: Ustawozdania 17 czerwca 1966 r. URL: <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU19660240151/O/D19660151.pdf> (дата звернення: 30.04.2023).

17. Wzajemnej pomoc u przydochodzeniu podatkw, należności celnych i innych należności pieniężnych : Ustawozdania 11 października 2013 r. URL: <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20130001289/U/D20131289Lj.pdf> (дата звернення: 05.05.2023).

18. Щодо розслідування незавершеної, незаконно або шахрайським шляхом завершеної процедури спільного транзиту : Інструкція Міністерства фінансів Литовської Республіки, Митного Управління від 11.04.2006 р. № 1В-246.

19. Правила обліку митного і податкового фонду Литовської Республіки : Наказ Міністерства фінансів Литовської Республіки від 23.12.2016 р. № 1В-1073.

МІЖНАРОДНА ПРАВОВА ОСНОВА НАДАННЯ ВЗАЄМНОЇ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ДОПОМОГИ У МИТНІЙ СПРАВІ

Олександр Фрадинський,
канд. екон. наук, доцент,
старший науковий співробітник,
провідний науковий співробітник
відділу митної та економічної безпеки
Науково-дослідного інституту фінансової політики
Державного податкового університету

Надання взаємної адміністративної допомоги митними адміністраціями є необхідною та важливою передумовою в процесі здійснення митної справи та реалізації митної політики як на міжнародному, так і національному рівні. На практиці ця діяльність не обмежується лише питаннями боротьби з контрабандою та протидією митним правопорушенням, а може включати в себе сприяння у стягненні митних боргів; обмін інформацією митного характеру, навчання митників, надання технічної допомоги, сприяння інституційному розвитку тощо. Завдяки цьому здійснюється захист економічних інтересів держав, підвищується рівень безпеки ланцюжків постачання товарів в ході міжнародної торгівлі, зростає ефективність боротьби з транснаціональною злочинністю.

Усі ці процеси реалізуються в ході міжнародного митного співробітництва, яке можна визначити як один із видів спільної діяльності держав, міжнародних митних організацій та інших суб'єктів, спрямованої на узгодження їхніх інтересів та досягнення спільних цілей у вирішенні особистих та спільних проблем у митній справі на основі загальноновизнаних принципів і норм міжнародного права. Форми такого співробітництва наведено на рисунку 1.

Як бачимо, міжнародне митне співробітництво неможливе без розробки для митних адміністрацій міжнародної та національної нормативно-правових баз, які врегульовують компетентність та алгоритми дій митниць із найширшого кола питань, у тому числі – під час надання взаємної адміністративної допомоги.

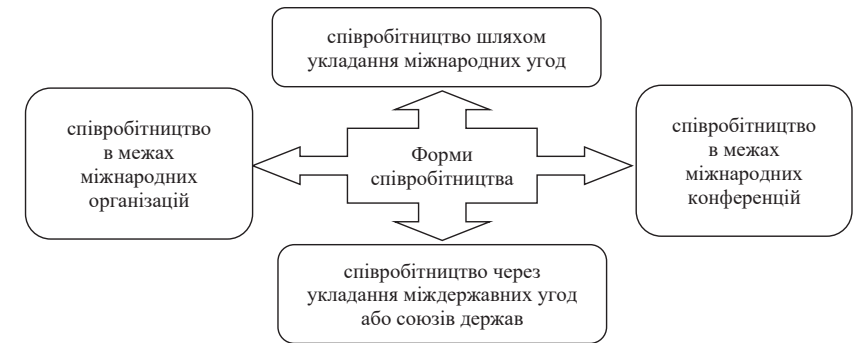


Рисунок 1 – Форми міжнародного митного співробітництва

Джерело: побудовано автором на основі [1]

Узагальнення та вивчення міжнародної та вітчизняної нормативно-правової бази, присвяченій питанням надання взаємної адміністративної допомоги характеристика якої буде зроблена нижче, дозволила виокремити класифікаційні ознаки цих нормативно-правових актів і навести їх поділ (таблиця 1).

За рівнем запровадження міжнародні нормативно-правові акти (конвенції, угоди, стандарти) розробляються та укладаються на міждержавному рівні, на відміну від національних (кодексів, законів, наказів), що врегульовують питання взаємної адміністративної допомоги на території окремо взятої країни та розробляються на основі міжнародних.

Універсальні нормативно-правові акти охоплюють усю сферу співпраці митних адміністрацій із надання взаємної адміністративної допомоги, як правило, до цієї категорії можна віднести стандарти та, частково, конвенції і угоди. Спеціалізовані акти врегульовують допомогу лише за окремими напрямками взаємодії – протидії контрабанді та порушенням митних правил; запобіганню незаконному обігу наркотичних засобів та прекурсорів; протиправному переміщенню та поверненню культурних цінностей; контролем за нарахуванням і сплатою мита тощо. До комбінованих нормативних актів слід віднести ті із них, які окрім митних питань регулюють і відносини, які пов'язані із іншими аспектами міжнародної взаємодії, наприклад, прикордонною співпрацею.

Таблиця 1 – Підходи до класифікації нормативно-правових актів з питань надання взаємної адміністративної допомоги

Критерії класифікації	Види нормативно-правових актів
за рівнем запровадження	- міжнародні - національні
за рівнем охоплення	- універсальні - спеціалізовані - комбіновані
за видами	- конвенції - угоди - стандарти - протоколи
за кількістю підписантів	- двосторонні - багатосторонні
за рівнем	- міжпарламентські - міжурядові - міжвідомчі
за часом дії	- безстрокові - строкові
за чинністю	- діючі - підписані, але не ратифіковані - денонсовані

Джерело: розроблено автором

Основними видами нормативно-правових актів, які є базою взаємної адміністративної допомоги доцільно назвати:

конвенції – офіційні багатосторонні міжнародні договори, які укладаються під егідою міжнародних організацій (у нашому випадку – ВМО) та відкриті для приєднання інших держав;

стандарти – норматив, основним завданням якого є досягнення найвищої степені впорядкування процесів у певній сфері суспільної активності. Він розроблений на основі угод сторін та затверджений повноважним органом у якому містить основи (принципи) свого тривалого та постійного застосування;

угода – нормативний акт, який встановлює взаємні зобов'язання сторін. Як правило, підписується між двома сторонами, хоча на практиці можлива довільна кількість підписантів;

протокол – документ, який передбачає додаткові по відношенню до міжнародної угоди права і зобов'язання сторін, має самостійний характер, підписується разом із угодою та підлягає окремій ратифікації.

За кількістю підписантів нормативно-правові акти поділяються на двосторонні – підписані між двома сторонами та багатосторонні, коли кількість підписантів становить три і більше учасників. На практиці, можливий випадок коли нормативний акт буде підписаний лише одним учасником, це може бути стосовно конвенцій, підписання та ратифікація яких розтягнута в часі.

Залежно від рівня підписантів, нормативно-правові акти можуть бути підписані між вищими законодавчими органами країн (міжпарламентські); на рівні керівництва урядами держав (міжурядові); у випадку підписання між органами виконавчої влади, які здійснюють реалізацію митної політики на території окремо взятої держави, такі угоди вважатимуться міжвідомчими.

За часом дії законодавчі акти можуть бути безстроковими, тобто діючими протягом часу, доки їх не денонсують усі сторони угоди та строкові – укладені на певний період часу з правом пролонгації, якщо не буде заперечень сторін.

За чинністю законодавчі акти доцільно поділити на діючі, тобто чинність яких триває на даний час; підписані але не ратифіковані – нормативні документи, які підписані державою, але поки що не мають юридичної сили через те що не пройшли процедуру схвалення компетентним органом; денонсовані – угоди, до яких країна приєдналася, але в силу різного роду обставин була змушена вийти.

На сьогоднішній час, єдиною міжнародною міжурядовою організацією у сфері митної справи, яка визнається усіма державами світу та діяльність якої направлена на забезпечення якомога вищого рівня узгодженості й одноманітності митних систем її членів і поглиблення вивчення проблем, що виникають в процесі розвитку і поліпшення митної техніки та митного законодавства є Рада митного співробітництва, більш відома під своєю неофіційною назвою – Всесвітня митна організація.

Серед найширшого спектру проблемних питань, взаємна адміністративна допомога завжди перебувала у фокусі діяльності ВМО. Створена у грудні 1952 року Рада митного співробітництва, вже 5 грудня 1953 року прийняла Рекомендації щодо взаємної адміністративної допомоги, здійснивши спробу правового регулювання цих відносин на багатосторонній основі одноманітно для низки її держав-членів [2].

Наступним кроком, направленим на поглиблення адміністративної взаємодії у сфері митних відносин стало укладання 5 липня 1962 року країнами соціалістичного табору в межах Ради економічної взаємодопомоги Берлінської угоди про співробітництво і взаємодопомогу з митних питань. Угодою було визначено основоположні принципи, цілі та напрями митного співробітництва між державами-підписантами [3].

Важливим кроком у сфері міжнародного митного співробітництва стала Міжнародна конвенція про спрощення і гармонізацію митних процедур (International Convention on the Simplification and Harmonization of Customs Procedures), яка від місця свого погодження отримала назву Кіотської конвенції (Kyoto Convention) та була підписана 18 травня 1973 року і вступила в силу 25 вересня 1974 року.

Її розробником була ВМО під егідою якої конвенцію було змінено (переглянуто) в Брюсселі 26 червня 1999 року. Оновлена версія конвенції набула чинності 3 лютого 2006 року. В силу цього її сьогодні називають переглянutoю Кіотською конвенцією або Кіотською конвенцією у редакції Брюссельського протоколу 1999 року. Кіотська конвенція по праву вважається універсальним кодифікованим міжнародно-правовим актом, що регулює питання у сфері спрощення та гармонізації митних процедур. Станом на 30 червня 2022 року вона нараховувала 133 країни-підписанти. Наша держава приєдналася до Кіотської конвенції 5 березня 2011 року, а сама конвенція набрала сили для України 15 вересня 2011 року.

Структурно конвенція складається з основної частини, Загального додатка та Спеціальних додатків. Загальний додаток – система положень, що застосовуються до усіх митних правил і процедур, згаданих у конвенції. Спеціальний додаток – система положень, що застосовуються до одного

чи декількох митних правил та процедур, згаданих у конвенції. До складу додатків стандартні та рекомендовані правила. Стандартне правило є нормою, застосування якої визнається необхідним для досягнення гармонізації та спрощення митних правил і процедур. Рекомендоване правило – положення Спеціального додатка, визнане таким, що сприяє досягненню мети гармонізації та спрощення митних правил і процедур, якомога ширше застосування якого вважається бажаним [4].

У розділі 2 «Визначення понять» Загального додатку надано визначення поняття «взаємна адміністративна допомога» – як сукупності заходів, які здійснюються однією митною службою за дорученням іншої митної служби або спільно з нею з метою належного застосування митного законодавства, а також для попередження, розслідування або припинення порушень митного законодавства.

У розділі 6 «Митний контроль» Стандартним правилом 6.7 зазначено, що митна служба прагне до співробітництва з іншими митними службами та укладення угод про взаємну допомогу з метою вдосконалення митного контролю.

Спеціальним додатком К у розділі 3 «Перевірка документів, які засвідчують походження товарів» передбачено застосування принципу взаємності, стандартне правило якого говорить, що компетентна державна організація договірної сторони, яка одержала запит щодо проведення перевірки, не повинна його виконувати, якщо компетентна державна організація договірної сторони, що направила цей запит, не змогла б надати відповідне сприяння, якби договірні сторони помінялися місцями.

Як бачимо, в рамках Кіотської конвенції, дається визначення взаємної адміністративної допомоги, пріоритетом у наданні якої є підвищення рівня та ефективності митного контролю і передбачено умову відмови від надання такої допомоги.

Більшу деталізацію питання надання взаємної допомоги між митними адміністраціями набули у Міжнародній конвенції про взаємну адміністративну допомогу у відверненні, розслідуванні та припиненні порушень митного законодавства (International Convention on Mutual Administrative Assistance for the Prevention, Investigation and Repression of Customs Offences), відомої

широкому загалу теоретиків та практиків митної справи, за місцем свого підписання, під назвою Конвенція Найробі (Nairobi Convention), яка була укладена 09 червня 1977 року, а вступила в дію 21 травня 1980 року. На сьогодні Конвенцію Найробі підписали і ратифікували 52 держави, а ще у двох – Австрії та Ісландії вона підписана, але не ратифікована. Україна приєдналася до конвенції указом Президента України 23.05.2000 р. № 699/2000, а ратифікація парламентом відбулася 11.07.2000 року [5].

Структурно конвенція складається із преамбули, 6 глав, 23 статей та 11 додатків. Цікаво, що Україна лише до 7 із останніх: I – «Допомога, що надається митною адміністрацією з власної ініціативи»; II – «Допомога за запитом у стягненні ввізного та вивізного мита і податків»; III – «Допомога за запитом щодо контролю»; V – «Розслідування та повідомлення за запитом на користь іншої держави»; VI – «Участь представників митних адміністрацій при розгляді справ у суді або трибуналі»; VII – «Присутність представників митної адміністрації однієї Договірної сторони та території іншої Договірної сторони»; VIII – «Участь у розслідуваннях, що проводяться за кордоном» [6].

В преамбулі до Конвенції Найробі зазначається, що порушення митного законодавства становлять загрозу різноманітному спектру інтересів держав (економічних, фіскальних, соціальних) та законним інтересам торгівлі. А необхідною передумовою росту ефективності протидії порушенням митного законодавства є співробітництво між митними адміністраціями.

Сторони конвенції погоджуються із тим, що їхні митні адміністрації надаватимуть одна одній взаємну допомогу з метою відвернення, розслідування та припинення порушень митних правил. Така допомога виявлятиметься у наданні, в разі виникнення потреби, запитів про взаємну допомогу одній митній адміністрації іншій. Така допомога надається лише в межах компетенції митної адміністрації. Взаємна допомога, не розповсюджується на запити щодо арешту осіб або повернення мит, податків, зборів, нарахувань чи будь-яких коштів іншій договірній стороні.

Якщо договірна сторона вважає, що надання допомоги за запитом може становити загрозу її суверенітету, безпеці

та іншим важливим національним інтересам або може завдати шкоди законним комерційним інтересам будь-якого підприємства, громадського чи приватного, вона може відмовити у наданні допомоги або поставити її надання у залежність від виконання певних умов чи вимог. Дані, документи чи інша інформація, що надаються або отримуються згідно з цією конвенцією:

використовуються лише для цілей, визначених конвенцією Найробі, включаючи використання під час судового або адміністративного розгляду, і за умови дотримання заборон, які можуть бути встановлені митною адміністрацією, що їх надає;

користуються в отримуючій державі таким же захистом щодо конфіденційності та офіційної секретності, який застосовується в цій державі у відношенні до подібних даних, документів та інформації, отриманих на її власній території.

Обмін інформацією між сторонами здійснюється безпосередньо через їх митні адміністрації, які повинні визначити підрозділи або осіб, відповідальних за обмін інформацією, і повідомляють Генеральному Секретарю Ради назви / імена та адреси таких підрозділів або осіб.

Запити про допомогу, як правило, здійснюються в письмовій формі і містять у собі інформацію щодо реквізитів та супроводжуються документами, які вважає потрібними запитуюча сторона. Письмові запити складаються мовою, прийнятною для запитуваних сторін. У разі необхідності, всі документи, що супроводжують запити, перекладаються на взаємоприйнятну мову. Сторони у всіх випадках приймають запити про допомогу і супроводжувальні документи англійською чи французькою мовами або з наданням їх перекладу на англійську або французьку мови. Митна адміністрація запитуваної сторони, дотримуючись положень законодавства та правил, чинних на її території, вживає необхідних заходів для виконання запиту про допомогу і надає відповідь на запит про допомогу якомога швидше. Всі витрати по залученню експертів та свідків покриваються стороною, яка запитує, а сторони відмовляються від претензій щодо відшкодування будь-яких інших витрат, пов'язаних з виконанням зобов'язань, передбачених конвенцією.

Додатком I конвенції передбачено можливість надання допомоги з ініціативи митної адміністрації. Це стосується будь-якої важливої інформації, отриманої в процесі повсякденної роботи, і яка дає достатні підстави передбачати, що суттєве порушення митного законодавства буде здійснене на території іншої договірної сторони Конвенції Найробі. Подібна інформація стосується, зокрема, переміщення осіб, товарів та транспортних засобів. При цьому можуть надаватися документи, звіти, свідчення та завірені копії в доповнення до інформації, яка передається та які свідчать про порушення митного законодавства. Також із власної ініціативи може передаватися інформація стосовно нових засобів та методів вчинення порушень митного законодавства.

Додаток II врегульовує питання надання допомоги за запитом у стягненні ввізного та вивізного мита і податків. Він передбачає, що за запитом митної адміністрації, яка має достатні підстави передбачати вчинення суттєвого порушення митного законодавства на своїй території, митна адміністрація запитуваної сторони повинна передати всю наявну інформацію для встановлення правильності стягнення імпорتنих та експортних мит і податків.

Виконання зобов'язань запитуваної сторони буде вважатися вичерпним у випадку передачі наявної у неї інформації або документів:

відносно митної вартості товарів: торговельних накладних, поданих митним органам в державі вивезення або ввезення чи копії таких накладних, завірені або не завірені митними органами в залежності від того, чи вимагають цього обставини; документації щодо діючих експортних або імпорتنих цін; копій декларації вартості товарів при їх вивезенні або ввезенні, торговельних каталогів, прайс-листів тощо, опублікованих у державі вивезення або ввезення;

у відношенні тарифної класифікації товарів: результатів лабораторних аналізів, виконаних з метою визначення тарифної класифікації товарів, тарифних позицій, заявлених при ввезенні або вивезенні;

відносно походження товарів: експортної декларації про походження товарів, у разі якщо передбачене надання такої

декларації, митних режимів товарів у державі вивезення (митний транзит, митний склад, тимчасове ввезення, вільна економічна зона, для випуску у вільне використання, давальницька сировина тощо).

Положення конвенції Найробі донині визнаються і використовуються у відносинах надання взаємної адміністративної допомоги як на двосторонній, так і на багатосторонній основі. Можливо тому стало однією із причин ігнорування митною спільнотою ще одного нормативно-правового акту, розробленого ВМО для розширення механізму надання взаємної допомоги між митними адміністраціями – Міжнародної конвенції про адміністративну взаємодопомогу у сфері митних відносин.

Міжнародна конвенція про адміністративну взаємодопомогу у сфері митних відносин (International Convention on mutual administrative assistance in Customs matters) від 27 червня 2003 року відома широкому загалу під назвою Йоганнесбурзької конвенції (Johannesburg Convention) – важливий та, на жаль, винятково недооцінений правовий інструмент спрощення процедур міжнародної торгівлі та підвищення рівня безпеки ланцюгів поставок товарів.

Потребу у її підготовці визнала ВМО у червні 2002 року, коли з метою вирішення вищезазначених проблем, її робочими групами було напрацьовано 5 основних керівництв, одним із яких став проект конвенції, яка мала сприяти наданню допомоги в обміні інформації між національними митними адміністраціями. Ще одним фактором, що обумовлював необхідність розробки конвенції стало те, що вже існуюча Міжнародна конвенція про взаємну адміністративну допомогу у відверненні, розслідуванні та припиненні порушень митного законодавства від 1977 року (Конвенція Найробі) мала значно меншу сферу застосування, оскільки була направлена на боротьбу із контрабандою та не зовсім відповідала вимогам часу [7].

Конвенцію було підписано у Брюсселі (Бельгія) 27 червня 2003 року. Структурно вона складається із преамбули, 13 розділів, що містять 54 статті [8].

У преамбулі визначено основні мета і принципи функціонування конвенції, як то – більш тісне співробітництво між

митними адміністраціями; важливість правильного нарахування мита та інших зборів і важливість застосування митними органами різних заходів контролю, обмежень, заборон; протидія транснаціональній організованій злочинності та тероризму; забезпечення економіко-соціальних інтересів суспільства тощо.

Розділ I «Визначення» містить трактування основних термінів, що застосовуються у тексті конвенції — Адміністративний комітет, Рада, посадова особа Ради, транскордонне співробітництво, митна адміністрація, митна вимога, мито, митне законодавство, митне правопорушення, митний або економічний союз, Комітет з боротьби з митними правопорушеннями, інформація, міжнародна система постачання товарів, офіційна особа, особа, особові дані, запитуюча адміністрація, запитувана адміністрація, запитуюча Договірні Сторони, Генеральний секретар.

Розділ II «Сфера застосування Конвенції» наголошує на тому, що надання митними адміністраціями адміністративної допомоги одна одній здійснюється у рамках їх компетенцій і має на меті недопущення, розслідування та припинення митних правопорушень, яке у кінцевому випадку повинно зробити безпечнішою міжнародну систему постачання товарів.

Розділ III «Процедура надання допомоги» передбачає, що прохання про надання допомоги надсилаються у письмовій чи електронній формі (у виняткових випадках — усно) безпосередньо зацікавленим митним адміністраціям для чого останні визначають офіційних контактних осіб. Прохання повинно містити назву запитуючої організації, предмет питання, вид допомоги, яку сподіваються отримати, стислий опис справи, прізвища та адреси осіб з приводу яких звертаються з проханням тощо. В окремих випадках, які можуть завдати значної шкоди суспільній безпеці, економіці, міжнародній торгівлі, здоров'ю людей надання допомоги митними адміністраціями, за можливості, здійснюється без зволікання за власною ініціативою.

Розділ IV «Інформація» описує ті види інформації, якими доцільно на практиці обмінюватися митними адміністраціями: нові методи запровадження митного законодавства, що виявилися ефективними; нові тенденції, засоби та способи вчинення митних правопорушень; товари, які є предметом митного правопорушення, а також засоби транспортування та способи

зберігання цих товарів; осіб, що вчинили митне правопорушення, або підозрюються в його вчиненні; будь-які інші дані, що можуть допомогти митним адміністраціям аналізувати ризики у здійсненні контролю та його спрощенні. Митні адміністрації можуть обмінюватися спеціальною (попередньою) інформацією до прибуття вантажу та яка повинна містити визначені конвенцією елементи.

Розділ V «Спеціальні види допомоги» врегульовує питання застосування наступних видів спеціальної допомоги: нагляд, контрольована поставка, повідомлення, задоволення митних позовів, експерти і свідки, перебування посадових осіб на території іншої договірної сторони, присутність офіційних осіб запитуючої адміністрації на запрошення запитуваної адміністрації організація візитів офіційних осіб.

Розділ VI «Транскордонне співробітництво» характеризує окремі питання транскордонної співпраці договірних сторін, як то переслідування особи по гарячих слідах, транскордонний нагляд, секретні розслідування, спільні групи контролю і розслідування.

Розділ VII «Використання, конфіденційність і захист інформації», містить положення щодо використання інформації в інтересах виключно митних адміністрацій і з метою надання адміністративної допомоги. Будь-яка надана інформація, є конфіденційною і підлягає щонайменше тому самому захисту й конфіденційності, що й аналогічна інформація, яка підпадає під дію національних законодавчих та адміністративних положень сторони, що отримала цю інформацію.

Розділ VIII «Централізація інформації» передбачає, що загальна інформація, відомості про фізичних та юридичних осіб, інша інформація повинна розміщуватися в захищеній центральній автоматизованій інформаційній системі з метою оцінювання ризику для забезпечення належного застосування митного законодавства, а також для недопущення, розслідування та припинення митних правопорушень і захисту міжнародного ланцюга постачання товарів. Інформація повинна розміщуватися в захищеній центральній автоматизованій інформаційній системі для митних цілей. Ця система керується зі штаб-квартири Ради.

Розділ IX «Безпека Центральної автоматизованої інформаційної системи» врегульовує питання цілей, відповідальності за заходи безпеки а також їх упровадження.

Розділ X «Захист інформації в центральній автоматизованій інформаційній системі» стосується внесення інформації, її використання, зберігання особових даних, прав доступу, зміни загальних та особових даних, відповідальність і обов'язки,

Розділ XI «Винятки і застереження» наголошує на тому, що коли допомога, про надання якої звертаються, може порушити суверенітет, закони та договірні зобов'язання, безпеку, громадський порядок чи будь-які інші істотні національні інтереси запитуваної сторони або заподіяти шкоду будь-яким законним комерційним або професійним інтересам, така допомога може бути відхилена такою стороною чи забезпечена з дотриманням будь-яких умов й обставин, нею встановлених. Також міститься перелік статей конвенції до яких можуть у цілому або частково, застосовуватися застереження.

Розділ XII «Витрати» містить розподіл між митними адміністраціями різних видів витрат, що виникають в процесі надання адміністративної допомоги.

Розділ XIII «Прикінцеві положення» визначає питання адміністрування конвенції, її підписання, ратифікацію і приєднання, територіальну сферу дії, упровадження і застосування, внесення поправок до тексту конвенції, вирішення спорів, набрання чинності, денонсація тощо.

На даний час конвенція перебуває у статусі такої що не вступила в силу, оскільки, згідно її статті 51 «...Конвенція набирає чинності через три місяці після того, як п'ять суб'єктів, зазначених у пунктах 1 й 3 статті 46, підпишуть її без застереження про ратифікацію чи здадуть на зберігання свої ратифікаційні грамоти або документи про приєднання» [8]. Станом на 01.07.2022 року конвенцію підписало лише 10 країн, із яких лише 3 країни її ще і ратифікували (Албанія, Індія, Південна Африка), а решта 7 підписантів це – Білорусія, Буркіна-Фасо, Камбоджа, Республіка Гана, Йорданія, Ліван, Мадагаскар, Албанія [9]. Таким чином, для того щоб набрати чинності конвенції бракує ще ратифікації, мінімум, двома країнами. Така ситуація пояснюється тим, що одним країнам достатньо

укладання двосторонніх договорів про надання взаємної митної допомоги з митних питань, а інших цілком задовольняють норми Конвенції Найробі. У 2005 році Державна митна служба України здійснювала моніторинг процесу набуття чинності Йоганнесбурзькою конвенцією з метою подальшого проведення внутрішньодержавних процедур, необхідних для приєднання України до неї, проте станом на сьогоднішній час Україна до конвенції не приєдналася [10].

Узагальнюючи вищевикладене, слід зазначити, що норми Йоганнесбурзької конвенції – це суттєвий крок вперед у сфері спрощення міжнародної торгівлі та гарантування безпеки ланцюгів поставок. Її імплементація у митні законодавства окремо взятих країн повинна стати першочерговим завданням Всесвітньо митної організації та урядів.

Надання взаємної допомоги може мати не лише всеохоплюючий характер, але й стосуватися окремих напрямків (сфер) здійснення митної справи. Прикладом такого роду є Конвенція про процедуру спільного транзиту (Common Transit Convention) від 20 травня 1987 року, яка була укладена в місті Інтерлакен (кантон Берн, Швейцарія). Вона врегульовує заходи щодо транзитного перевезення товарів між Європейським економічним співтовариством і Республікою Австрією, Фінляндською Республікою, Республікою Ісландія, Королівством Норвегія, Швейцарською Конфедерацією, а також між самими країнами спільного транзиту, 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. У нашій державі Конвенція запрацювала із 1 жовтня 2022 року, а сама Україна стала 36-ю державою-учасницею цього багатостороннього міжнародного договору.

У рамках Конвенції про процедуру спільного транзиту питання надання взаємної допомоги врегульовуються доповненням IV «Взаємна допомога при стягненні за вимогами» та 4 додатками до нього (рисунок 2).

Доповнення IV «Взаємна допомога при стягненні за вимогами» структурно складається із 26 статей, причому не містить статей 20–22 і 24–26 та встановлює правила забезпечення

стягнення в кожній країні за вимогами, що стосуються боргів, пов'язаних з операціями спільного транзиту, які почалися після набрання чинності цим доповненням та відсотків і витрат, пов'язаних зі стягненням за зазначеними вище вимогами.



Рисунок 2 – Забезпечення надання взаємної допомоги в рамках Конвенції про процедуру спільного транзиту

Джерело: побудовано автором на основі [11]

Процес взаємної допомоги здійснюється між:
органом-заявником – компетентним органом країни, який надсилає запит про допомогу стосовно вимоги;
запитуваним органом – компетентним органом країни, до якого було надіслано запит про допомогу.

На запит органу-заявника запитуваний орган повинен надати будь-яку інформацію, яка була б корисною для органу-заявника щодо стягнення за його вимогою. Слід враховувати те, що для отримання такої інформації запитуваний орган повинен діяти виключно в межах своїх повноважень, які передбачені законами, підзаконними нормативно-правовими актами та адміністративними положеннями, що застосовуються до стягнення за подібними вимогами, які виникають у країні, де розташований такий орган. Передбачено умови, при настанні яких запитуваний орган не зобов'язаний надавати інформацію:

яку він не зміг би отримати для стягнення за подібними вимогами, що виникають у країні, в якій він розташований;

яка розкрила б будь-яку комерційну, виробничу або професійну таємницю;

розкриття якої могло б зашкодити безпеці чи порушити громадський порядок країни.

Про неможливість надання інформації і причини які це обумовили необхідно повідомити заявника. Якщо ж інформацію було надано, то в такому випадку вона повинна бути використана лише з питань спільного транзиту та захищається отримувачем на тих же самих підставах, які передбачені його законодавством. Використання для інших цілей можливе, але за умов наявності письмової згоди органу, який її надав.

Запитуваний орган на запит органу-заявника повинен сповіщати адресата про всі офіційні документи і рішення, в тому числі судового характеру, які надходять з країни, в якій розташований орган-заявник, та які стосуються вимоги та (або) стягнення за нею. У запиті на сповіщення зазначається ім'я (найменування) та адреса відповідного адресата, характер і предмет офіційного документа чи рішення, про які необхідно його сповістити, та, якщо необхідно, ім'я (найменування) та адреса боржника і вимога, якої стосується відповідний офіційний документ або рішення, а також будь-яка інша корисна інформація. Запитуваний орган негайно інформує орган-заявника про заходи, вжиті щодо його запиту на сповіщення, зокрема, про дату перенаправлення адресату офіційного документа або рішення.

Запитуваний орган здійснює стягнення за вимогами, які є предметом офіційного документа, що дозволяє їх примусове виконання відповідно до законів, підзаконних нормативно-правових актів і адміністративних положень, які застосовуються до стягнень за подібними вимогами, що виникають у країні, де розташований запитуваний орган. Для цих цілей будь-яка вимога, щодо якої було подано запит на стягнення, розглядається як вимога країни, в якій розташований запитуваний орган. Проте, якщо під час процедури стягнення вимога та (або) офіційний документ, що дозволяє примусове виконання, виданий у країні, де розташований заявник, оскаржується заінтересованою стороною, остання повинна подати позов до компетентного органу країни, в якій розташований заявник, відповідно. Заявник зобов'язаний повідомити запитуваний орган про такий позов.

Відповідна сторона також може повідомити запитуваний орган про оскарження. Відразу після отримання запитуваним органом такого повідомлення він призупиняє процедуру примусового виконання до ухвалення компетентним органом рішення у справі.

Запит на стягнення за вимогою, який направляється органом-заявником запитуваному органу, повинен супроводжуватися офіційним документом, що дозволяє її примусове виконання, виданим в країні, де розташований орган-заявник, або його засвідченою копією, і, за потреби, оригіналом або засвідченою копією інших документів, необхідних для стягнення. Умови надання запиту на стягнення наведено на рисунку 3.

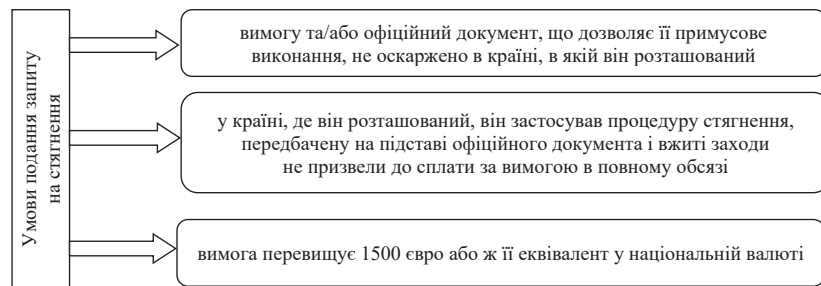


Рисунок 3 – Умови надання запиту на стягнення відповідно до Конвенції про спільний транзит

Джерело: побудовано автором на основі [11]

Стягнення за вимогами здійснюється у валюті країни, в якій розташований запитуваний орган. Запитуваний орган, якщо дозволяється законодавством, чинними у країні, в якій він розташований, і після консультацій з органом-заявником, може надати боржнику час для сплати або дозволити сплату частинами. Будь-які відсотки, які нараховуються у зв'язку з таким додатковим часом для сплати, перераховують органу-заявнику. Йому ж перераховуються відсотки за прострочення оплати.

Запитуваний орган негайно повідомляє заявника про заходи, яких він вжив щодо запиту на стягнення. На обґрунтовану вимогу заявника запитуваний орган вживає заходів забезпечення для гарантування стягнення за вимогою, якщо це дозволено чинним законодавством країни, в якій розташований

запитуваний орган. В окремих випадках запитуваний орган може відхилити запит на стягнення (рисунок 4), про що він повідомляє заявника.

Питання стосовно строку давності регулюються виключно законами, чинними у країні, в якій розташований орган-заявник. Документи та інформація, надіслані запитуваному органу відповідно до цього доповнення, можуть розголошуватися таким органом лише: особі, зазначеній у запиті про допомогу; особам та органам, відповідальним за стягнення за вимогами, і виключно для таких цілей; судовим органам, що розглядають справу щодо стягнення за вимогами.

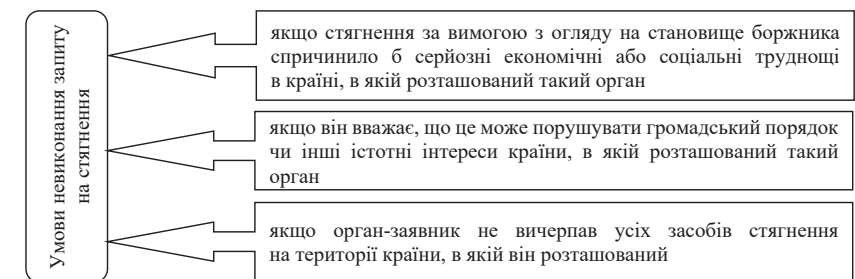


Рисунок 4 – Умови невиконання запиту на стягнення запитуваним органом відповідно до Конвенції про спільний транзит

Джерело: побудовано автором на основі [11]

Запити про допомогу та відповідні документи повинні супроводжуватися перекладом офіційною мовою або однією з офіційних мов країни, в якій розташований запитуваний орган, або мовою, прийнятною для такого органу.

Країни відмовляються від усіх вимог одна до одної щодо відшкодування витрат, пов'язаних із взаємною допомогою, яку вони надають одна одній відповідно до цього доповнення. Однак країна, в якій розташований заявник, залишається відповідальною перед країною, в якій розташований запитуваний орган, за витрати, понесені внаслідок заходів, які визнано необґрунтованими з огляду на суть вимоги або дійсність офіційного документа, виданого заявником.

Невід’ємними елементами доповнення IV «Взаємна допомога при стягненні за вимогами» виступають його додатки, причому три із них, а саме II, III та IV носять технічний характер, представляючи собою форми бланків запитів, відповідно, запиту на інформацію, запиту про сповіщення та запиту про стягнення (заходу забезпечення, яких потрібно вжити).

Додаток I «Імплементативні положення» деталізує особливості надання взаємної адміністративної допомоги, вимоги до підготовки запитів та відповіді на них (реквізити, мова, кількість примірників, засвідчення, часові вимоги тощо) та встановлює детальні правила щодо конвертації та перерахування сум що стягуються. Складається із 5 розділів до складу яких входять 21 стаття.

Ще одним важливим міжнародним документом, який стосується надання взаємної допомоги з митних питань є Рамкові стандарти безпеки і спрощення міжнародної торгівлі, які не дивлячись на свій рекомендаційний характер, є найбільш значущим міжнародним документом, який було розроблено ВМО і прийнято 23.06.2005 року та являють собою сучасний механізм реалізації митної політики. За своєю практичною суттю, Рамкові стандарти виступають базисом, який покладено в основу процесів поживлення міжнародної торгівлі; запобіганню різним негативним проявам, які формуються в результаті міжнародного обміну товарами, послугами і робочою силою; підвищення рівня соціально-економічного розвитку світового співтовариства. Відтак, їх практична реалізація в діяльності урядів та митних служб є одним із найбільш актуальних і важливих завдань, які сформовані міжнародною агендою. Не дивно, що 95% із 185 країн-членів ВМО підтвердили наміри їх впровадження на своїй території. У березні 2022 року Гайана стала 172 країною яка взяла на себе зобов’язання щодо Рамкових стандартів [12].

Зважаючи на мінливість економічного середовища, Рамкові стандарти періодично переглядаються та оновлюються. Після їх прийняття це відбувалося вже 6 разів – у 2007, 2010, 2012, 2015, 2018 та 2021 роках. Серед суттєвих змін та доповнень варто виокремити положення про уповноваженні економічні оператори, про скоординоване управління кордонами, появу

Опори III «Митниця – Інші державні та міжурядові органи», про попередню інформацію про вантаж до його завантаження на повітряне судно (АСІ) тощо. Саме у редакції Рамкових стандартів 2021 року було зроблено акцент на посилення співпраці між митними службами та іншими державними установами, застосування «розумних» пристроїв для підвищення рівня безпеки і оптимізації митного контролю, ефективного відстеження переміщення товарів в режимі реального часу [13].

Цілі Рамкових стандартів відповідають принципам оновленої Кіотської конвенції та за своєю суттю є векторами подальшого розвитку митної справи на світовому рівні. Серед визначених 8 програмних цілей, які має на меті реалізація Рамкових стандартів та що стосуються питань гармонізації ланцюжків поставок і гарантування безпеки, як мінімум, 2 відносяться до питань підвищення рівня співпраці між митними адміністраціями, в тому числі, і на основі надання взаємної адміністративної допомоги (рисунок 5).

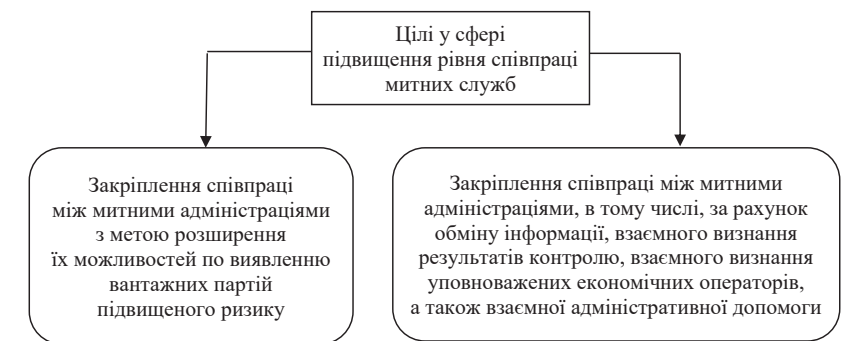


Рисунок 5 – Характеристика цілей Рамкових стандартів ВМО у контексті підвищення рівня співпраці між митними адміністраціями

Джерело: побудовано автором на основі [13]

Структурно Рамкові стандарти складаються із 7 глав та 5 додатків. Вони базуються на застосуванні принципу трьох опор, які представляють собою сукупність стандартів, що характеризують певний організаційно-управлінський

напрямок функціонування світової митної системи та митних адміністрацій. На початку рамкові стандарти склалися із 2 опор — Опори I «Митниця-Митниця» і Опори II «Митниця-Бізнес», у 2015 році була додана третя Опора III «Митниця — Інші державні та міжурядові органи».

У стандарті 1 «Комплексне управління ланцюжком поставок товарів» Опори I «Митниця-Митниця» зазначено, що митна адміністрація повинна слідувати комплексним процедурам митного контролю, викладених у Митних рекомендаціях ВМО по комплексному управлінню ланцюжком поставок товарів. Такі комплексні процедури митного контролю передбачають транскордонну співпрацю між митними адміністраціями по оцінці ризику і підвищенню безпеки і вдосконалення процедур випуску. На виконання цих вимог пропонується використовувати розроблені ВМО документи: Рекомендації по розробці національного законодавства, регулюючого збір та передачу митної інформації; Типовою двосторонньою угодою і Міжнародною конвенцією про адміністративну взаємодопомогу у сфері митних відносин. Останні два документи рекомендується застосовувати і у якості основи для обміну інформацією по товарах підвищеного ризику, а також з метою забезпечення питань конфіденційності та захисту даних.

Питання взаємної адміністративної допомоги відображено у главі V Опора III «Митниця — Інші державні та міжурядові органи». Причиною запровадження Опори III стало зростання значення співпраці між митними службами та іншими урядовими структурами в процесі ефективного і результативного реагування на загрози безпеці ланцюжка поставок. Питання надання допомоги, в тому числі взаємної адміністративної, відображається у стандартах 7, 8 та 9 цієї Опори.

Стандарт 7 «Взаємна співпраця» передбачає, що уряди повинні заохочувати взаємну співпрацю між митними адміністраціями та іншими компетентними державними органами, які беруть участь у забезпеченні безпеки ланцюжка поставок через кордони або в рамках митного союзу. Така взаємна співпраця може включати обмін інформацією, навчання, технічну допомогу, інституційний розвиток, спільне використання обладнання, а у відповідних випадках — узгодження робочих графіків.

Стандарт 8 «Розробка угод та протоколів про співпрацю» говорить, що уряди повинні розробляти угоди та протоколи про співпрацю між своїми органами, котрі працюють поруч на спільному кордоні, або в рамках митного союзу. Для такої співпраці може бути потрібним підписання меморандумів про взаєморозуміння, угод про взаємну допомогу у митних справах або інших угод, необхідних для скоординованого виконання функцій по управлінню кордонами.

Стандарт 9 «Гармонізація програм безпеки» рекомендує, щоб де тільки це можливо уряди повинні гармонізувати вимоги різноманітних програм безпеки, котрі впроваджуються для підвищення безпеки ланцюжка поставок. Де це можливо, органи, задіяні у цьому, повинні співпрацювати один з одним для розширення програм безпеки. Ця співпраця може бути досягнута шляхом узгодження вимог, розширення переваг для учасників та мінімізації непотрібного дублювання.

Таким чином, Рамкові стандарти окреслюють основні принципи застосування механізму взаємної адміністративної допомоги, причому остання розглядається у двох проявах — допомога по лінії «митна адміністрація-митна адміністрація» та «митна адміністрація-інші органи влади».

Підписання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами у 2014 році відкрило для нашої держави не лише додаткові політичні можливості, в першу чергу, як важливий крок до майбутнього членства у ЄС, але й розширило економічні можливості через активізацію економічної активності через механізм зовнішньої торгівлі та вихід на якісно новий рівень в системі глобальних потоків товарів, послуг, робочої сили. Цілком природно, що за цих умов не могла не з'явитися потреба у збільшенні дієвості та ефективності вітчизняного митного контролю, його подальшого наближення до європейських стандартів.

Розуміючи всю важливість цієї проблематики статтею 81 «Митне співробітництво» Угоди було задекларовано зміцнення співробітництва з метою виконання поставлених цілей досягаючи обґрунтованого балансу між спрощенням і сприянням торгівлі та ефективним контролем і безпекою [14].

Статтю 81 «Взаємна адміністративна допомога в митних справах» Угоди передбачено, що адміністративні органи сторін надають взаємну адміністративну допомогу з митних питань відповідно до положень, закріплених у Протоколі II до цієї Угоди про взаємну адміністративну допомогу в митних справах, який складається із 15 статей.

Статтю 1 «Визначення» наводяться тлумачення базових термінів, що використовуються у Протоколі – «митне законодавство», «орган-заявник», «запитуваний орган», «особові дані», «порушення митного законодавства».

Статтю 2 «Сфера застосування» передбачається, що допомога надається у межах компетенції сторін, з метою забезпечення правильного застосування митного законодавства, зокрема шляхом запобігання, розслідування та припинення порушень цього законодавства. Зазначається, що допомога з метою повернення мита, податків та штрафів не входить до сфери дії Протоколу.

Стаття 3 «Надання допомоги на запит» врегульовує питання дій запитуваного органу, який повинен надати органу-заявнику всю необхідну інформацію, що може допомогти йому у забезпеченні правильного застосування митного законодавства, в тому числі інформацію про помічену чи плановану помічену чи плановану діяльність, яка є або могла б бути порушенням митного законодавства.

Стаття 4. «Надання допомоги без запиту» говорить про те, що сторони домовляються надавати допомогу одна одній з власної ініціативи і у відповідності з їхніми правовими нормами, якщо вони вважають це необхідним для правильного застосування митного законодавства. Тут же міститься перелік випадків при настанні яких може відбуватися надання допомоги без запиту.

Стаття 5 «Передача, повідомлення» регламентує той факт, що на запит органа-заявника запитуваний орган повинен вжити всіх необхідних заходів з метою: передати будь-які документи, або повідомити про будь-які рішення, що виходять від органа-заявника й підпадають під дію Протоколу, до адресата, який проживає або заснований на території запитуваного органу.

Стаття 6 «Форма і зміст запитів про допомогу» наголошує на тому, що запити подаються в письмовій формі та на мові запитуваного органу та повинні містити наступну інформацію: орган-заявник; запитуваний захід; предмет і причина запиту; причетні законодавчі або нормативні положення та інші правові елементи; якомога точніші й вичерпні зазначення фізичних або юридичних осіб, які є об'єктом розслідування; сумарний виклад відповідних фактів і досліджень, які вже були проведені.

Стаття 7 «Виконання запитів» – для того, щоб задовольнити запит про допомогу, запитуваний орган повинен виконати дії в межах своєї компетенції та наявних ресурсів шляхом надання інформації, якою він уже володів, проведення відповідних адміністративних розслідувань стосовно операцій, які становлять або, на думку органа-заявника, можуть становити порушення митного законодавства, або шляхом організації проведення таких розслідувань.

Стаття 8 «Форма передавання інформації» передбачає, що запитуваний орган повинен надіслати результати розслідувань органу-заявнику в письмовій формі разом із відповідними документами, завіреними копіями або іншими додатками. Може використовуватися комп'ютеризована форма, якщо орган-заявник не просив про інше. Оригінали документів повинні бути передані тільки на запит у випадках, коли завірених копій буде недостатньо.

Стаття 9 «Звільнення від зобов'язання надати допомогу» регламентує випадки, коли у наданні допомоги може бути відмовлено або воно може підлягати певним умовам або вимогам у випадках: завдати шкоди суверенітету держав, публічному порядку, безпеці чи іншим суттєвим інтересам, порушити промислову, комерційну або професійну таємницю, охоронювану законом.

Стаття 10 «Обмін інформацією та конфіденційність» містить вимоги до збереження таємниці – незалежно від форми передавання, інформація повинна бути конфіденційною чи інформацією з обмеженим доступом залежно від чинних правил сторін. Вона повинна підлягати зобов'язанню щодо зберігання службової таємниці й користуватися захистом, що поширюється

на аналогічну інформацію за відповідними законами сторони, яка отримала цю інформацію, і відповідними нормами, застосованими до органів сторони ЄС.

Стаття 11 «Експерти й свідки» — посадовцю запитуваного органа може бути дозволено виступити, в рамках обмежень наданого дозволу, як експерт або свідок у судовій або адміністративній справі і створювати такі предмети, документи або їх завірени копії, які можуть бути необхідні для участі в справі. Запит про такий виступ має уточнювати, в якому судовому або адміністративному органі цей посадовець має виступати, по якій саме справі та як він буде опитаний.

Стаття 12 «Витрати на надання допомоги» передбачає, що сторони відмовляються від усіх претензій одна до одної щодо відшкодування витрат, пов'язаних із виконанням Протоколу, за винятком, де це доречно, виплати гонорарів експертам і свідкам, а також усним і письмовим перекладачам, які не є державними службовцями.

Стаття 13 «Виконання» — покладається з одного боку на центральні митні органи України, а з іншого боку — на компетентні служби Європейської Комісії та митні органи держав-членів Європейського Союзу, які є причетними. Вони повинні вирішувати питання про всі практичні й адміністративні заходи, необхідні для його виконання, з урахуванням чинних норм, зокрема, в області захисту даних.

Стаття 14 «Інші угоди» передбачає взаємний вплив Протоколу на зобов'язання сторін за їхніми міжнародними угодами або конвенціями.

Стаття 15 «Узгодження» врегульовує вирішення питань, що стосуються застосування протоколу в рамках Підкомітету з Митного Співробітництва.

Узагальнюючи вищевикладене, слід наголосити на тому, що в рамках Угоди про асоціацію між Україною та ЄС в частині забезпечення окремих питань вдосконалення функціонування митних служб напрацьований дієва нормативно-правова база, направлена на підвищення рівня надання взаємної адміністративної допомоги між митними адміністраціями, а відтак — сприяння зовнішній торгівлі та безпеці ланцюгів поставок товарів.

З метою створення правового підґрунтя для подальшого розвитку міжнародного співробітництва, реалізації розроблених міжнародними організаціями та визнаних нормативно-правових актів, суб'єкти міжнародного митного права укладають загальні міжнародні договори. У цих документах, як правило, фіксуються мета (цілі), завдання, принципи й норми загального характеру, безпосередня реалізація приписів яких неможлива без додаткової конкретизації їх і уточнення у двосторонніх і багатосторонніх міжнародних договорах та інших видах актів міжнародно-правового характеру. Якщо первинний міжнародний договір був укладений на міждержавному рівні, то для впровадження в життя його положень може виникнути потреба підписання міжурядових і міжвідомчих договорів, зокрема й між окремими службами різних держав, що можуть одночасно входити до структури одного відомства [15].

Про можливість або ж необхідність укладення додаткових міжнародних договорів прямо зазначається у статтях базових багатосторонніх міжнародних договорів. Статтею 6 Конвенції про процедуру спільного транзиту від 20 травня 1987 р. щодо цього зазначається, що за умови забезпечення здійснення будь-яких застосовних до товарів заходів країни можуть у рамках процедури Т1 або Т2 запроваджувати спрощені процедури для певних видів перевезень шляхом укладення двосторонніх або багатосторонніх угод. Повідомлення про такі угоди направляється Комісії Європейських Співтовариств, яка інформує інші країни [11].

Аналіз законодавства України із використанням можливостей сайту Верховної Ради, засвідчує, що питання надання взаємної, або взаємної адміністративної допомоги у сфері митної справи, неодноразово ставали предметами укладання двосторонніх міжнародних угод, де однією із сторін була Україна. Причому, угоди мають кілька варіантів своєї назви:

угоди про співробітництво як з окремих питань (боротьби з контрабандою та порушенням митних правил; боротьби з незаконним обігом наркотиків та психотропних речовин) так і в цілому, які уклалися протягом 1993–2020 років між Україною та Туркменістаном (1993), Республікою Грузія (1993), Таджикистаном (1993 і 2001), Азербайджанською

Республікою (1993, 1997 і 2004), Естонською Республікою (1993), Литовською Республікою (1993), СНД (1994, щодо затримання та повернення незаконно вивезених і ввезених культурних цінностей), Республікою Узбекистан (1996), Республікою Болгарія (1998), Республікою Австрія (2000), Грецькою Республікою (2000), Республікою Корея (2003), Сирійською Арабською Республікою (2003), державами-учасницями ГУУАМ (2003), Ліванською Республікою (2003), Республікою Македонія, із 2019 року – Північна Македонія (2007), Королівством Іспанія (2020);

угоди щодо взаємної допомоги у митних питаннях, які уклалися протягом 1992–1997 років між Україною та Республікою Білорусь (1992 і 2000) [16; 17], Угорською Республікою (1995), Латвійською Республікою (1995), Державою Ізраїль (1996), Турецькою Республікою (1996), Чеською Республікою (1997);

угоди про взаємодопомогу в митних справах, які уклалися протягом 1993–2004 років між Україною та Російською Федерацією (1993, угода чинна [18]), Республікою Вірменія (1994), Словацькою Республікою (1995), Республікою Польща (1995), Китайською Народною Республікою (1997), Туркменістаном (1998), Республікою Молдова (1999), Румунією (2000), Королівством Норвегія (2004). У 1994 році було укладено багатосторонню угоду про співробітництво та взаємодопомогу в митних справах між країнами СНД із якої Україна вийшла після початку прямої російської агресії, а сама угода перестала діяти для України із 08.02.2023 року;

угода про взаємну адміністративну допомогу в митних справах, які уклалися протягом 1997–2012 років між Україною та Республікою Франція (1997), Королівством Бельгія (2002), Лівійською Арабською Джамахірією (2004), Королівством Нідерланди (2006), Соціалістичною республікою В'єтнам (2010), Гонконгом (2010), Аргентинською Республікою (2012).

Виходячи із вищезазначеного переліку підписантів, Україною було укладено 18 угод із країнами-учасницями Конвенції про процедуру спільного транзиту – Словацькою Республікою, Естонською Республікою, Литовською Республікою, Латвійською Республікою, Угорською Республікою,

Республікою Польща, Республікою Болгарія, Республікою Австрія, Грецькою Республікою Турецькою Республікою, Чеською Республікою, Республікою Франція, Румунією, Королівством Бельгія, Королівством Норвегія, Північною Македонією, Королівством Нідерланди, Королівством Іспанія.

За обсягами допомоги (взаємодопомоги) угоди можна поділити на:

всеохоплюючі, що стосувалися широкого спектру митних питань, які, як правило, зазначалися у тексті угоди (прикладом може бути угода між урядами України і Королівства Норвегія тощо);

комбіновані, що включали у себе окрім власне питань митної взаємодії ще й інші питання співпраці, наприклад прикордонної (угода між Україною та Республікою Білорусь);

спеціалізовані, що передбачали надання допомоги з окремого напрямку роботи митних адміністрація, зазвичай це були питання запобігання, розслідування та припинення митних правопорушень (угода між Україною та Аргентинською Республікою).

Вивчення тексту міжнародних угод з питань надання допомоги (взаємодопомоги) з питань митної справи засвідчує той факт, що вони розроблені відповідно до рекомендацій ВМО, які знайшли своє відображення в конвенціях Найробі та Йоганнесбург. Для аналізу основних положень міжнародного документу візьмемо двосторонню угоду між Україною та Королівством Нідерланди про взаємну адміністративну допомогу в митних справах (далі – Угода), яку було підписано 07.06.2006 року, затверджено Указом Президента № 219/2007 від 20.03.2007 року і яка набрала чинності для України 01.06.2007 року.

Структурно, вона складається із преамбули, 13 розділів до яких входить 24 статті та додатку. У преамбулі зазначаються основні причини укладення Угоди. Розділ I «Визначення» присвячений трактуванню основних термінів, що використовуються в тексті документа. Розділ II «Сфера застосування Угоди» говорить про те, що сторони надають одна одній адміністративну допомогу згідно з передбаченими умовами, з метою належного застосування митного законодавства

в недопущенні, розслідуванні та боротьбі з митними порушеннями та гарантування безпеки міжнародного торговельного ланцюга постачання. У розділі 3 «Інформація» деталізуються види інформації, яка може надаватись (рисунок 6):

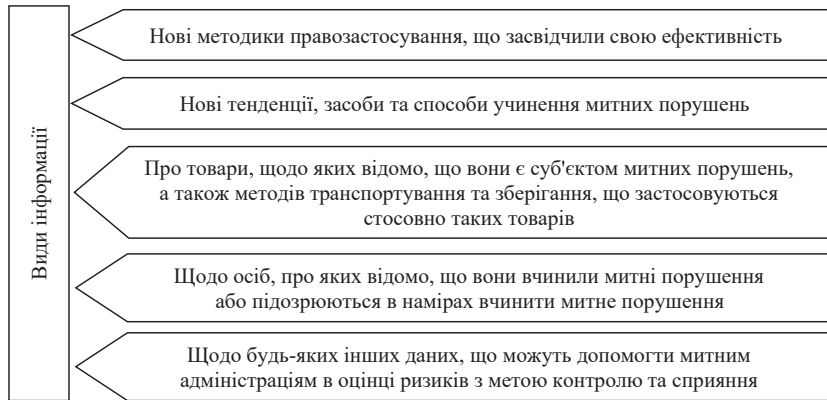


Рисунок 6 – Види інформації, яка може надаватись відповідно до угоди між Україною та Королівством Нідерланди про взаємну адміністративну допомогу в митних справах

Джерело: побудовано автором на основі [19]

В розділі IV «Особливі форми допомоги» врегульовуються питання відшкодування за митними вимогами, здійснення нагляду та надання інформації, питання контролюваних поставок, використання експертів та свідків. Розділ V «Подання запитів» і VI «Виконання запитів» регламентує механізм їх застосування та основні вимоги щодо їх змістовного наповнення.

Розділ VII «Використання, конфіденційність і захист інформації» містить вимоги щодо зазначених питань. Розділ VIII «Відмова від надання допомоги» передбачає перелік випадків, при настанні яких запитувана сторона може відмовитись від виконання запиту – загроза для суверенітету, безпеки, державної політики чи будь-яких інших її державних інтересів запитуваної, або завдання шкоди будь-яким комерційним або професійним інтересам. Передбачено і механізм відстрочення

виконання запиту та використання принципу ефективності як мотиву відмови від його виконання.

Розділ IX «Витрати» регламентує порядок відшкодування витрат, які можуть виникнути в ході виконання запиту у сторін Угоди. Розділ X «Виконання та застосування Угоди» говорить про те, що митні адміністрації спільно приймають рішення стосовно конкретних механізмів у рамках Угоди, які сприятимуть її виконанню та застосуванню. Розділ XI «Територіальне застосування» говорить про те що для України Угода повинна застосовуватись на всій території держави, а для Королівства Нідерланди – на території Європи. Після обміну нотами по дипломатичних каналах, вона може застосовуватись в повному обсязі чи з необхідними змінами на Нідерландських Антилських островах або острові Аруба. Розділ XII «Урегулювання спорів» визначає, що спірні питання або непорозуміння повинні врегульовуватись за взаємною згодою сторін або дипломатичним шляхом. Розділ XIII «Прикінцеві положення» містить порядок набрання чинності, тривалість і припинення дії. У додатку до Угоди міститься Положення, які застосовуються митними адміністраціями договірних сторін стосовно передачі особових даних.

Практика роботи митних адміністрацій показує, що використання механізму взаємної адміністративної допомоги є одним із потужних джерел отримання інформації, яка дозволяє запобігти і виявити порушення митного законодавства, викрити схеми, механізми та канали незаконного переміщення товарів, розслідувати виявлені факти митних правопорушень, а відтак притягувати до відповідальності порушників митного законодавства та компенсувати завдані збитки. Станом на початок 2023 року Держмитслужбою забезпечено виконання внутрішньодержавних процедур, необхідних для набрання чинності Угодою між Кабінетом Міністрів України та Урядом Туніської Республіки про співробітництво та взаємну допомогу в митних справах. В активній фазі переговорного процесу перебувають проекти договорів з питання взаємної адміністративної допомоги в митній сфері з Канадою, Бразилією, Марокко, Саудівською Аравією та іншими країнами. Проект Угоди між Україною з Мексиканськими Сполученими Штатами передано

до Міністерства фінансів України для внесення на розгляд Кабінету Міністрів України.

Враховуючи важливість цієї обставини, Держмитслужбою постійно здійснюється співробітництво та обмін інформацією у межах міжнародних угод на взаємну адміністративну допомогу майже із 60 митними адміністраціями іноземних держав. У першу чергу це стосується запобігання, виявлення та розслідування порушень митного законодавства, хоча із приєднанням у 2022 року України до Конвенції про процедуру спільного транзиту слід очікувати збільшення співпраці за цим напрямком.

Як свідчить статистика Держмитслужби, протягом 2022 року до митних адміністрацій інших держав було направлено 1064 запити про надання взаємної адміністративної допомоги у проведенні перевірок дотримання митного законодавства та здійснення розслідувань фактів митних правопорушень. Від уповноважених органів іноземних держав отримано, опрацьовано та направлено до митниць Держмитслужби 1055 відповідей. За результатами отриманих відповідей митницями Держмитслужби заведено понад 615 справ про порушення митних правил на загальну суму 1354,1 млн грн та встановлено несплату 46,2 млн грн митних платежів. У свою чергу, в ході забезпечення виконання зобов'язань, взятих відповідно до положень міжнародних угод про взаємну адміністративну допомогу, від уповноважених органів іноземних держав та міжнародних організацій отримано 480 звернень про надання взаємної адміністративної допомоги щодо 95% з яких завершено перевірочні заходи та надано відповіді [20].

Узагальнення основних положень міжнародних нормативно-правових актів з питань надання взаємної адміністративної допомоги дозволяє зробити висновок, що їх імплементація у національні законодавства та неухильне дотримання сприятиме не лише розширенню міжнародної співпраці між митними адміністраціями, але й посиленню захисту економічних інтересів держав, підвищенню ефективності боротьби з контрабандою та порушеннями митних правил, гарантуванню безпеки ланцюжків поставок товарів у ході міжнародної торгівлі тощо.

ПЕРЕЛІК ДжЕРЕЛ ПОСИЛАНЬ

1. Нагорічна О. С., Слободян В. В. Основні форми міжнародного співробітництва України у митній справі. *Приазовський економічний вісник*. 2020. № 3 (20). С. 34–42.
2. Перепьолкін С. М. Міжнародно-правове забезпечення надання взаємної адміністративної допомоги з митних питань. *Вісник Академії митної служби України. Серія «Право»*. 2010. № 1 (4). С. 65–68.
3. Музика Я. І. Правовий статус Всесвітньої митної організації : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.11. Львів, 2015. 200 с.
4. Міжнародна конвенція про спрощення і гармонізацію митних процедур (переглянута Кіотська конвенція) : міжнародний документ від 18.05.1973. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_643#Text (дата звернення: 14.04.2023).
5. Про приєднання України до Міжнародної конвенції про взаємну адміністративну допомогу у відверненні, розслідуванні та припиненні порушень митного законодавства та додатків I, II, III, V, VI, VII, VIII до неї : Указ Президента України від 09.06.1977 р. № 699/2000. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/699/2000#Text> (дата звернення: 04.04.2023).
6. Міжнародна конвенція про взаємну адміністративну допомогу у відверненні, розслідуванні та припиненні порушень митного законодавства : міжнародний документ від 09.06.1977. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_926#Text (дата звернення: 03.04.2023).
7. Веерт Карстен. Йоханнесбургская конвенция о взаимной административной помощи в таможенных делах — новый документ не имеющий успеха на начальном этапе? *Customs Scientific Journal*. 2016. № 2. С. 134–148.
8. Міжнародна конвенція про адміністративну взаємодопомогу у сфері митних відносин: міжнародний документ від 27.06.2003. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/976_011#Text (дата звернення: 29.03.2023).
9. WCO. Conventions and Agreements. URL: <https://www.wcoomd.org/en/about-us/legal-instruments/conventions.aspx> (дата звернення: 30.03.2023).
10. Підсумки роботи митних органів України у 2005 році : інформаційно-аналітичний збірник. Київ : ДМСУ, 2006. 88 с.
11. Конвенція про процедуру спільного транзиту : міжнародний документ від 25 травня 1987 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_001-87/card4#History (дата звернення: 13.04.2023).
12. Guyana commits to implement the WCO's SAFE Framework of Standarts. URL: <https://www.wcoomd.org/en/media/newsroom/2022/april/guyana-commits-to-implement-the-wcos-save-framework-of-standarts.aspx> (дата звернення: 30.03.2023).

13. Рамкові стандарти безпеки і полегшення всесвітньої торгівлі ВМО. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/976_003#Text (дата звернення: 07.04.2023).

14. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії їхніми державами-членами, з іншої сторони : ратифікована Верховною Радою України Законом № 1678-VII від 16 вересня 2014 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/984_011#Text(дата звернення: 29.03.2023).

15. Перецьолкін С. М. Імплементация принципів, норм і стандартів міжнародного митного права: індивідуальний та спільний рівні. *Науково-інформаційний вісник Івано-Франківського університету права імені Короля Данила Галицького. Серія «Право»*. 2021. № 12 (24). С. 102–111.

16. Угода між Урядом України і Урядом Республіки Беларусь про співробітництво з прикордонних і митних питань : міжнародний документ від 17.12.1992. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/112_074#Text (дата звернення: 12.04.2023).

17. Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Білорусь про співробітництво і взаємну допомогу в митних справах: міжнародний документ від 07.06.2006. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/112_029#Text (дата звернення: 11.04.2023).

18. Угода між Урядом України і Урядом Російської Федерації про співробітництво та взаємодопомогу в митних справах від 24.06.1993. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/643_050#Text (дата звернення: 11.04.2023).

19. Угода між Україною та Королівством Нідерланди про взаємну адміністративну допомогу в митних справах : міжнародний документ від 07.06.2006. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/528_022#Text (дата звернення: 11.04.2023).

20. Звіт про результати роботи Державної митної служби України за 2022 рік. URL: <https://customs.gov.ua/plani-ta-zviti-roboti> (дата звернення: 06.04.2023).

НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВЗАЄМНОЇ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ДОПОМОГИ ПРИ ПРОЦЕДУРІ СПІЛЬНОГО ТРАНЗИТУ

Віктор Заець,

старший науковий співробітник

відділу митної та економічної безпеки

Науково-дослідного інституту фінансової політики

Державного податкового університету

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 (далі – Угода про асоціацію з ЄС) [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 Т1 чи Т2 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.

Правова основа здійснення взаємної адміністративної допомоги при процедурі спільного транзиту визначена положеннями ст. 13 Конвенції [1].

Компетентні органи відповідних країн надають один одному будь-яку наявну в їхньому розпорядженні інформацію, необхідну для перевірки належного застосування цієї Конвенції [1].

У разі необхідності компетентні органи відповідних країн надають один одному всі отримані дані, документи, звіти, протоколи та інформацію стосовно транспортних операцій, здійснених під процедурою T1 або T2, а також щодо невідповідностей або порушень, пов'язаних із такими операціями.

Крім того, за необхідності, вони надають один одному всі отримані дані про товари, щодо яких передбачена взаємодопомога та які були предметом процедури митного складування.

У разі підозр щодо невідповідностей або порушень, пов'язаних із товарами, які були ввезені в одну країну з іншої країни або які переміщувалися через країну або зберігалися під процедурою митного складування, компетентні органи відповідних країн надають один одному на запит всю інформацію стосовно:

- 1) умов, за яких такі товари перевозилися:

- незалежно від того, яким чином вони були направлені далі, якщо вони надійшли до країни, до якої був поданий

запит на підставі процедури T1 або T2 чи документа, який засвідчує митний статус товарів Союзу, або

- незалежно від того, яким чином вони надійшли, якщо вони були направлені далі з країни, до якої був поданий запит на підставі процедури T1 або T2 чи документа, який засвідчує митний статус товарів Європейського економічного співтовариства (Союзу);

- 2) умов будь-якого складування таких товарів, якщо вони надійшли до країни, до якої був поданий запит на підставі процедури T2 або документа, що засвідчує митний статус товарів Союзу, або якщо вони були направлені далі з такої країни на підставі процедури T2 або документа, що засвідчує митний статус товарів Союзу.

Будь-який запит, що подається в зазначених вище випадках, має містити покликання на справу чи справи, яких він стосується.

Якщо компетентний орган країни звертається із запитом про допомогу, яку він сам не зміг би надати за запитом, він зазначає цей факт у своєму запиті. Задоволення такого запиту здійснюється на розсуд компетентного органу, який отримав такий запит.

Інформація, отримана на запити відповідно до зазначених вище випадків, використовується виключно для цілей цієї Конвенції, а країна, що її отримує, забезпечує їй такий самий захист, який надається інформації подібного характеру відповідно до національного законодавства такої країни. Така інформація може використовуватися для інших цілей тільки за наявності письмової згоди компетентного органу, який її надав, і з урахуванням будь-яких обмежень, встановлених таким органом.

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» (<https://customs.gov.ua/statistika-ta-reiestri>).

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.

За вказаних обставин статтею 13(a) Конвенції [1] передбачено, що компетентні органи відповідних країн згідно з положеннями Доповнення IV до цієї Конвенції надають один одному допомогу щодо стягнень за вимогами, якщо ці вимоги виникли у зв'язку з операцією T1 або T2.

В 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, доповненим або заміненим 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.

Водночас слід враховувати, що Угода про асоціацію з ЄС (ст. 84), що набула чинності з 1 вересня 2017 року, зумовлює, зокрема, й поступове наближення митного законодавства України до норм законодавства ЄС.

Відповідно до положень статті 76 («Законодавство та процедури») Угоди про асоціацію з ЄС [2] Сторони цієї Угоди домовилися, що їхнє відповідне торговельне та митне законодавство, як принципове питання, має бути стабільним та всеохоплюючим та, що положення і процедури мають бути пропорціональними, прозорими, передбачуваними, недискримінаційними, об'єктивними й мають застосовуватися уніфіковано та ефективно, а також, серед іншого, забезпечать:

– захист і сприяння законній торгівлі шляхом ефективного впровадження і дотримання вимог законодавства;

– уникнення непотрібних або дискримінаційних навантажень на економічних операторів, запобігання шахрайству і надання подальшого сприяння економічним операторам, які мають високий рівень відповідності законодавству;

– застосування єдиного адміністративного документа у цілях митного декларування;

– більшу ефективність, прозорість і спрощення митних процедур та практик на кордоні;

– без шкоди для застосування об'єктивних критеріїв оцінки ризиків, забезпечення недискримінаційних вимог та процедур, що застосовуються до імпорту, експорту і транзиту товарів;

– застосування міжнародних документів, що використовуються у митній справі і торгівлі, у тому числі тих, що розроблені Всесвітньою митною організацією, Світовою організацією торгівлі, ООН, а також керівних принципів ЄС, таких як Митні прототипи;

– вжиття необхідних заходів для відображення та виконання положень Міжнародної конвенції про спрощення та гармонізацію митних процедур 1973 року (Київська конвенція).

Зазначимо, що Митні прототипи (Customs blueprints) [5] покликані допомогти покращити і розвинути оперативні та адміністративні можливості митних служб за допомогою встановлення стандартів для досягнення, визначених у 19 ключових сферах, а також їх показників, що піддаються вимірюванню.

Стандарти є корисними, зокрема, для країн кандидатів, яким необхідно прийняти Звід правил ЄС і забезпечити достатні можливості при підготовці до впровадження законодавства ЄС, правил і процедур при приєднанні.

Звід митних стандартів в цілому описує передові практики та стандарти ЄС у митній сфері і повинен розглядатися як комплекс заходів, необхідних для належної роботи митної адміністрації.

Відповідно до вимог статті 76 Угоди про асоціацію з ЄС [2] в процесі впровадження в Україні процедури спільного транзиту мають бути дотримані положення Стандарту 13 («Митний транзит») Митних прототипів.

Метою Стандарту 13 є створення транзитної системи, заснованої на Конвенції Про процедуру спільного транзиту,

яка б підтримувала ефективний митний контроль, сприяла законній торгівлі та переміщенню товарів, використовувала б сучасну технологію та відповідала вимогам як митних адміністрацій, так і економічних операторів.

В якості стратегічних завдань, спрямованих на досягнення цієї мети на національному рівні, серед іншого, визначені:

– розробка, реалізація та регулярний перегляд необхідних правових, оперативних та організаційних заходів щодо забезпечення безперешкодного прийняття та застосування транзитних процедур;

– розробка та реалізація системи транзиту, включаючи сучасну технологію обміну електронними даними для збору, обробки та передачі відомостей про транзит та належні заходи для ідентифікації товарів;

– розробка та реалізація надійної системи фінансових гарантій для забезпечення сплати будь-яких можливих заборгованостей;

– розробка та реалізація ефективної системи спрощень (наприклад, статус уповноваженого відправника та уповноваженого одержувача);

– створення та розвиток довгострокових та самодостатніх партнерських зв'язків між митною адміністрацією та всіма іншими учасниками системи транзиту.

Комплекс правових та організаційно-розпорядчих заходів, спрямованих на запровадження в Україні процедури спільного транзиту, що заснований на завданнях та показниках їх досягнення Стандарту 13 Митних прототипів, націлений, зокрема, на:

– сумісність положень національного законодавства про транзит з положеннями міжнародних митних конвенцій, угод та рекомендацій (наприклад, Міжнародна конвенція про спрощення та гармонізацію митних процедур) та відповідними регіональними митними конвенціями (наприклад, Конвенція ЄС / ЄАВТ Про процедуру спільного транзиту);

– розробку національних оперативних процесів та процедур транзиту з метою реалізації положень законодавства (наприклад, інструкції, вказівки);

– сприяння митного контролю законній торгівлі та переміщенню товарів шляхом застосування аналізу ризиків та методів відбору, заснованих на отриманій оперативній інформації;

– створення надійної системи фінансових гарантій для забезпечення сплати будь-яких можливих заборгованостей;

– встановлення раціонального оперативного співробітництва, координації та обміну інформацією з іншими митними організаціями, особливо в сусідніх країнах, з метою управління транзитними операціями та їх відстеження.

Проведений аналіз засвідчує, що з метою забезпечення належного запровадження системи спільного транзиту в Україні прийнято необхідні закони, постанови Кабінету Міністрів, нормативно-правові акти Міністерства фінансів та Державної митної служби України.

Перелік цих нормативно-правових актів розміщено на офіційному веб-сайті Держмитслужби “<https://customs.gov.ua/>» у підрозділі «Нормативно-правова база» розділу «Режим Спільного транзиту (NCTS)», а також на офіційному вебсайті Міністерства фінансів України “<https://mof.gov.ua/uk>” за вкладкою «Діяльність» / «Митна політика» / «Реформа митниці» / «Режим спільного транзиту».

Поряд з цим процес приведення національного законодавства до вимог Конвенції Про процедуру спільного транзиту [1] має продовжуватися, в тому числі, в напрямку достатньої регламентації здійснення взаємної допомоги при стягненні за вимогами у відповідності з Доповненням IV до Конвенції [1].

При зверненні до сьогодишньої редакції Митного кодексу ЄС (далі – МК ЄС) [6], варто відмітити, що безпосередньо до неї не впроваджено положення стосовно здійснення взаємної допомоги при стягненні за вимогами у відповідності з Доповненням IV до Конвенції [1].

Водночас статтею 107 Митного кодексу ЄС передбачено видання імплементаційних актів з метою ухвалення інструментів, щоб забезпечити надання митними органами взаємної допомоги один одному в разі виникнення митного боргу. Такі імплементаційні акти ухвалюються відповідно до зазначеної в статті 285 (4) МК ЄС експертної процедури.

Зважаючи на вище викладене, для забезпечення відповідно до положень Доповнення IV до Конвенції [1] взаємної допомоги при стягненні за вимогами, доцільно запропонувати наділити митні органи України необхідними для цього повноваженнями.

З цією метою пропонується внести зміни до пункту 6 частини 2 статті 544 МКУ (Призначення та основні завдання митних органів), виклавши його в наведеній нижче редакції (таблиця 1).

Таблиця 1 – Пропозиції щодо змін у статтю 544 Митного кодексу України

Поточна редакція п. 6 ч. 2 ст. 544 МКУ	Запропонована редакція п. 6 ч. 2 ст. 544 МКУ
2. Здійснюючи митну справу, митні органи виконують такі основні завдання: б) забезпечення справляння митних платежів, контроль правильності обчислення, своєчасності та повноти їх сплати, застосування заходів щодо їх примусового стягнення у межах повноважень, визначених цим Кодексом, іншими актами законодавства України, організація застосування забезпечення сплати митних платежів, взаємодія з гарантами, що надають гарантії.	2. Здійснюючи митну справу, митні органи виконують такі основні завдання: б) забезпечення справляння митних платежів, контроль правильності обчислення, своєчасності та повноти їх сплати, застосування заходів щодо їх примусового стягнення у межах повноважень, визначених цим Кодексом, Податковим кодексом України та іншими актами законодавства України, організація застосування забезпечення сплати митних платежів, взаємодія з гарантами, що надають гарантії, здійснення взаємної допомоги при стягненні за вимогами на користь іноземних держав.

Джерело: розроблено автором

Вказана законодавча пропозиція має кореспондуватися з національною моделлю стягнення боргу в контексті здійснення взаємної допомоги при процедурі спільного транзиту в Україні, а також з детальним переліком завдань, що покладаються на Держмитслужбу згідно з Постановою Кабінету Міністрів України від 06.03.2019 № 227 «Про затвердження положень про Державну податкову службу України та Державну митну службу України» [7].

Варто зауважити на перебуванні в фокусі особливої уваги питання термінології, яка стосується взаємної адміністративної

допомоги в законодавстві про спільний транзит. Зокрема, науковцями у сфері державної митної справи С. Капітанець [8] та Н. Шкуренко [8] досліджено специфіку понять «митний борг», «борг» у контексті процедури спільного транзиту. Ними відзначено, що після приєднання України до Конвенції [1] важливим залишається напрямок продовження адаптації національного законодавства та підготовки необхідних змін до нормативно-правових актів, а процес наближення до загальноприйнятих норм, який проходить наша держава, забезпечує належність розвитку процедури спільного транзиту. Водночас актуалізується потреба удосконалення вітчизняної митної термінології, аби вона відповідала тій, яка використовується в світовій митній практиці. 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 з'ясувати — це розмежування понять «митний борг» та «борг» у контексті застосування процедури спільного транзиту. Аналіз низки нормативно-правових актів прямо або опосередковано пов'язаних з регламентацією спільного транзиту засвідчив, що у частині з них згадуються вислови як «митний борг» та «борг», так і «податковий борг».

Проте, зосередившись на перших двох поняттях та їх тлумаченнях, відзначимо, що відповідно до п. 4 ст. 1 гл. 1. розд. I («Загальні положення») Закону України від 12.09.2019 N78-IX «Про режим спільного транзиту та запровадження національної електронної транзитної системи» [9], який наразі втратив чинність 01.10.2022, «митний борг» визначався як обов'язок особи сплатити суму митних платежів щодо товарів, поміщених у режим спільного транзиту. Митними платежами згідно з п. 27 ст. 4 Митного кодексу України [4] визначені: мито; акцизний податок (АП) із ввезених на митну територію України підакцизних товарів (продукції); податок на додану вартість (ПДВ) із ввезених на митну територію України товарів (продукції). Окрім цього у наказі Міністерства фінансів України від 06.04.2021 № 200 «Про деякі питання забезпечення

сплати митного боргу в режимі спільного транзиту» [10], який втратив чинність 5 липня 2023 року, послуговувалися також словосполученням «митний борг».

Майже ідентично за змістом в наказі Міністерства фінансів України від 07.10.2022 № 325 «Про затвердження Порядку реалізації положень Конвенції про процедуру спільного транзиту» [11] визначається «борг», а саме як «зобов'язання особи сплатити суму митних платежів, що підлягають сплаті стосовно товарів, поміщених під процедуру спільного транзиту».

У Митному кодексі України [4] про «митний борг» згадується один раз у п. 6³ розд. XXI «Прикінцеві та перехідні положення». Серед основних термінів і понять у ст. 4 МКУ [4] відсутні визначення понять «борг» і «митний борг».

Згідно з ст. 3 гл. 1 розд. I Доповнення I до Конвенції про процедуру спільного транзиту» (офіційна версія перекладу Конвенції) [1] термін «борг» означає зобов'язання особи сплатити суму імпорتنих або експортних платежів та інших зборів, що підлягають сплаті стосовно товарів, поміщених під процедуру спільного транзиту.

При зверненні до діючої редакції Митного кодексу ЄС [6], з'ясовується, що «митний борг» відповідно до положень ст. 5 глави 1 розділу 1 цього Кодексу визначено як зобов'язання особи сплатити суму ввізного або вивізного мита, що встановлене на товари згідно з чинним митним законодавством. При цьому, на відміну від норм Конвенції [1], не йдеться про сплату ПДВ та АП.

Про строк для встановлення місця виникнення саме митного боргу в рамках процедури транзиту Союзу йдеться в ст. 77 Делегованого регламенту комісії (ЄС) № 2015/2446 від 28 липня 2015 року [12] стосовно детальних правил щодо певних положень Митного кодексу ЄС [6].

Водночас частиною 2 статті 85 Делегованого регламенту комісії (ЄС) № 2015/2446 [12] передбачено, що у випадку не закриття процедури транзиту Союзу, митні органи, визначені відповідно до статті 87МК ЄС [6], повинні, протягом трьох років із дати прийняття транзитної декларації, повідомити гаранта про те, що він зобов'язаний або може бути

зобов'язаний сплатити борг, за який він відповідає, щодо відповідної транзитної операції Союзу.

У зв'язку з цим логічно постає питання про коректність одночасного вживання термінів «митний борг» та «борг» у контексті процедури спільного транзиту.

В свою чергу передбаченими Конвенцією [1] та МКУ [4] складовими «боргу» можуть бути мито, акцизний податок із ввезених на митну територію України підакцизних товарів, податок на додану вартість із ввезених на митну територію України товарів, на відміну від складових «митного боргу» згідно з Митним кодексом ЄС [6] – ввізного або ж вивізного мита, що встановлене на товари, але без АП та ПДВ.

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, слід наголосити на необхідності допрацювання національного митного законодавства в частині визначення основних термінів та понять загалом і введення понять «боргу», «митного боргу» зокрема.

Зауважимо, що законодавство України з питань державної митної справи згідно з ч. 1 ст. 1 МКУ [4] також охоплює міжнародні договори України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України.

Чинні міжнародні договори України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, є частиною національного законодавства і застосовуються у порядку, передбаченому для норм національного законодавства (ч. 1 ст. 19 Закону України від 29.06.2004 № 1906 «Про міжнародні договори України») [13].

Якщо міжнародним договором України, згода на обов'язковість якого надана Верховною Радою України, встановлено інші правила, ніж ті, що передбачені Митним кодексом та іншими законами України, застосовуються правила

міжнародного договору України, як це визначено ч. 3 ст. 1 МКУ [4].

Отже правовою підставою для застосування на теперішній час у наказі Міністерства фінансів України від 07.10.2022 № 325 «Про затвердження Порядку реалізації положень Конвенції про процедуру спільного транзиту» [11] терміну «борг» вважається визначення «боргу» згідно з ст. 3 гл. 1 розд. I Доповнення I до цієї Конвенції [1].

Принципово важливим при цьому є встановити адекватність перекладу на українську мову англійського слова (терміну) “debt”, яке містить стаття 3 гл. 1 розд. I Доповнення I до Конвенції [1]. Серед варіантів перекладу “debt” наявні наступні слова: «борг», «заборгованість», «зобов'язання».

Для належного усвідомлення значення цих слів варто врахувати наступні словникові [14] тлумачення:

- 1) борг – те, що взяте в позику; позичене;
- 2) заборгованість – наявність боргу;
- 3) зобов'язання – поставлене перед собою завдання, обіцянка, які неодмінно повинні бути виконані; грошовий позикивий документ.

Чинною для України Міжнародною конвенцією про спрощення і гармонізацію митних процедур [15] не встановлено термін «борг». Водночас у пункті 4.1 (Стандартне правило) Розділу 4 (Мита та податки) Загального Додатку цієї Конвенції [15] зазначено, що обставини за яких виникають зобов'язання щодо сплати мит та податків визначаються національним законодавством. У пункті 5.4 (Стандартне правило) Розділу 5 (Гарантії) Загального Додатку цієї Конвенції [15] вказано, що у випадках, коли це передбачено національним законодавством, митна служба не вимагає представлення гарантій, якщо вона переконується, що зобов'язання, узяті перед нею, буде виконано.

Відповідно до положень статті 76 Угоди про асоціацію з ЄС [2] Сторони цієї Угоди домовилися, що їхнє відповідне торговельне та митне законодавство, як принципове питання, має бути стабільним та всеохоплюючим та, що положення і процедури мають бути пропорціональними, прозорими, передбачуваними, недискримінаційними, об'єктивними

й мають застосовуватися уніфіковано та ефективно, а також, серед іншого, забезпечать вжиття необхідних заходів для відображення та виконання положень Міжнародної конвенції про спрощення та гармонізацію митних процедур 1973 року (далі-Киотська конвенція) [15].

Оскільки при недотриманні умов процедури спільного транзиту не йдеться про повернення позики, більш вдалим адекватним перекладом слова “debt” вбачається слово «зобов’язання».

Враховуючи вищевикладене пропонується розглянути можливість застосування в національному митному законодавстві України замість назви (терміну) «борг» іншої назви, наприклад «зобов’язання з мит та податків» або «зобов’язання з митних платежів», яка за суттю відповідатиме положенням п. 4.1 Розділу 4 Загального Додатку до Киотської Конвенції [15], та характеризуватиметься наявністю у складі запропонованої категорії, окрім ввезного й вивізного, також і особливих видів мит.

Проте задля збереження логічного взаємозв’язку між складовими частинами даного підрозділу, в подальшому будемо послуговуватися у ньому словами: «борг», «митний борг».

Взаємна допомога при стягненні за вимогами згідно з Доповненням IV до Конвенції [1] здійснюється стосовно належним чином обчисленого та забезпеченого гарантією боргу.

Згідно з нормами Конвенції [1] суб’єкт процедури повинен надати гарантію для забезпечення сплати боргу, який може виникнути щодо товарів, поміщених під процедуру спільного транзиту, внаслідок вилучення товарів з процедури спільного транзиту, невиконання будь-якої умови, яка регулює поміщення товарів під процедуру спільного транзиту або застосування процедури спільного транзиту

Індивідуальна гарантія повинна покривати суму боргу, який може виникнути, розраховану на основі найвищих ставок митних платежів, що застосовують до товарів такого ж типу. Для цілей такого розрахунку товари Союзу, що перевозяться відповідно до Конвенції [1], повинні розглядатися як товари з-поза меж Союзу.

Сума загальної гарантії відповідно до положень ст. 74 Конвенції [1], повинна дорівнювати референтній сумі, встановленій митницею гарантії. Референтна сума загальної

гарантії повинна відповідати сумі боргу, який може підлягати сплаті у зв’язку з кожною операцією спільного транзиту, щодо якої подана гарантія, у період між поміщенням товарів під процедуру спільного транзиту та моментом закриття такої процедури.

Для цілей такого розрахунку враховуються найвищі значення боргу, розраховані для товарів такого ж типу в країні митниці гарантії, а товари Союзу, що переміщуються відповідно до Конвенції [1], розглядаються як товари з-поза меж Союзу. Якщо інформація, необхідна для визначення референтної суми, відсутня в митниці гарантії, таку суму встановлюють на рівні 10 тис. євро для кожної транзитної операції.

Митниця гарантії встановлює референтну суму у взаємодії з суб’єктом процедури. При встановленні референтної суми митниця гарантії визначає таку суму на підставі інформації про товари, що були поміщені під процедуру спільного транзиту за попередні 12 місяців, та оцінки обсягу очікуваних операцій, відображених, зокрема, у комерційній та бухгалтерській документації суб’єкта процедури.

Митниця гарантії переглядає референтну суму з власної ініціативи або за зверненням суб’єкта процедури та за необхідності коригує її.

Кожен суб’єкт процедури повинен забезпечити, щоб сума, яка підлягає сплаті або може підлягати сплаті, не перевищувала референтну суму.

Така особа повинна повідомити митницю гарантії, якщо референта сума більше не є достатньою для покриття її операцій.

Відтак вказані вище норми Конвенції [1] спонукають суб’єктів процедури до отримання ними інформації щодо суми митних платежів за найвищими ставками, що застосовуються до товарів, у разі їх випуску у вільний обіг на території будь-якої з країн-учасниць цієї Конвенції, територією яких буде здійснюватись їхнє переміщення. Джерелом надання інформації щодо суми митних платежів за найвищими ставками в зарубіжних країнах з товарів, переміщуваних за процедурою спільного транзиту, можуть бути, зокрема іноземні контрагенти суб’єктів зовнішньоекономічної діяльності України.

Компетентні митні органи згідно з ст. 116 Конвенції [1] ініціюють провадження щодо боргу, як тільки для них стане можливим розрахувати суму боргу та визначити боржника. Важливо, що зобов'язання гаранта лишаються чинними, допоки може бути пред'явлена вимога щодо сплати боргу.

Країни-учасниці спільного транзиту повинні надавати допомогу одна одній 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 Конвенції [1]).

У процесі здійснення взаємної допомоги при стягненні за вимогою, запит на стягнення, який направляється органом-заявником запитуваному органу, повинен згідно з ст. 7 Доповнення IV до Конвенції [1] супроводжуватися офіційним документом, що дозволяє її примусове виконання, виданим в країні, де розташований орган-заявник, або його засвідченою копією, і, за потреби, оригіналом або засвідченою копією інших документів, необхідних для стягнення. При цьому у запиті на стягнення зазначається ім'я / найменування та адреса відповідної особи, характер вимоги, основна сума боргу, відсотки, пов'язані витрати, а також будь-яка інша відповідна інформація.

Приведені вище засади розрахунку суми фінансової гарантії та боргу, що має покриватися нею, реалізовано в положеннях «Порядку забезпечення сплати митного боргу в режимі спільного транзиту», затверджені наказом Міністерства фінансів України від 06.04.2021 № 200 «Про деякі питання забезпечення сплати митного боргу в режимі спільного транзиту» [10], який наразі втратив чинність 05 липня 2023 року.

Згідно з вказаним Порядком [10] розмір індивідуальної гарантії, необхідної для розміщення товарів у режимі спільного транзиту, а також розмір частини базової суми загальної фінансової гарантії або звільнення від гарантії, що підлягає резервуванню для розміщення товарів у режимі

спільного транзиту, визначається виходячи з суми митного боргу, що може виникнути щодо товарів, які поміщуються в режим спільного транзиту.

Розрахунок суми митного боргу, що може виникнути щодо товарів, які поміщуються в режим спільного транзиту, здійснюється відповідно до розділу II цього Порядку [10], згідно з яким:

– сума митного боргу, що може виникнути щодо товарів, які поміщуються в режим спільного транзиту, визначається виходячи з суми митних платежів, що підлягають сплаті при випуску таких товарів для вільного обігу на митній території України. При цьому пільги та преференції в оподаткуванні, встановлені законодавством для операцій з ввезення товарів на митну територію України, не враховуються;

– сума митного боргу, що може виникнути щодо товарів, які поміщуються в режим спільного транзиту, визначається виходячи з найбільших ставок податків (мито, акцизний податок, податок на додану вартість) для товарів, що класифікуються в одній товарній підпозиції згідно з Українською класифікацією товарів зовнішньоекономічної діяльності (далі – УКТ ЗЕД) разом з товарами, які поміщуються в режим спільного транзиту;

– розрахунок суми митного боргу здійснюється виходячи з найбільшої повної ставки ввізного мита, встановленої Законом України від 19.10.2022 № 2697-IX «Про Митний тариф України» [16], на рівні товарної підпозиції згідно з УКТ ЗЕД;

– якщо до товарів, що класифікуються в одній товарній підпозиції згідно з УКТ ЗЕД разом з товаром, який поміщується в режим спільного транзиту, встановлено сезонне мито, сума сезонного мита включається до розрахунку суми митного боргу за найбільшою ставкою;

– якщо товари, що класифікуються в одній товарній підпозиції згідно з УКТ ЗЕД разом з товаром, який поміщується в режим спільного транзиту, підпадають під дію рішення Міжвідомчої комісії з міжнародної торгівлі щодо оподаткування антидемпінговим, спеціальним та/або компенсаційним митом, сума такого мита включається до розрахунку суми митного боргу за найбільшою ставкою.

На відміну від положень Конвенції про процедуру спільного транзиту [1], дещо інший принцип обчислення митного боргу передбачено в Митному кодексі ЄС [6]. Передусім, якщо надання гарантії є обов'язковим, митні органи встановлюють суму такої гарантії у розмірі точної суми ввізного чи вивізного мита, відповідної митному боргу, та інших зборів, якщо таку суму можна безсумнівно встановити на момент, коли вимагається гарантія. Якщо ж точну суму встановити неможливо, гарантія встановлюється в розмірі оцінюваної митними органами максимальної суми ввізного чи вивізного мита, що відповідає митному боргу, та інших зборів, які виникли або можуть виникнути (ст. 90 / «Обов'язкова гарантія» МК ЄС [6]).

Враховуючи вищевикладене, з метою забезпечення взаємної допомоги при стягненні за вимогами згідно з Доповненням IV до Конвенції [1], виникає потреба створення законодавчого підґрунтя щодо об'єктивізації / визначення, перевірки та контролю митними органами розміру суми забезпеченого гарантією боргу.

В якості варіанта вирішення такої потреби пропонується розглянути можливість внесення змін до Закону України від 16.04.1991 № 959 «Про зовнішньоекономічну діяльність» (далі – Закон про ЗЕД) [17] в частині регламентації доцільності відображення в зовнішньоекономічних договорах розрахованої суми забезпеченого гарантією можливого боргу. Вказані дії за своїм змістом подібні до декларування у графі 47 Митної декларації відомостей про нарахування митних платежів, що суттєво оптимізує (скорочує) трудовитрати працівників митниці.

Відтак пропонується розглянути можливість внесення змін до статті 6 («Договори (контракти) суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності та право, що застосовується до них») Закону про ЗЕД [17], доповнивши її частиною 7 в наступній редакції:

«Зовнішньоекономічні договори (контракти), при переміщення товарів за якими застосовується процедура спільного транзитну, мають містити відомості про розрахунок суми забезпеченого гарантією боргу, який може виникнути щодо таких товарів, у відповідності до положень Конвенції про процедуру спільного транзиту».

Вагомим напрямом удосконалення національної нормативно-правової бази стосовно взаємної адміністративної

допомоги при процедурі спільного транзиту є зміцнення інституційної спроможності Держмитслужби України в сфері правоохоронної діяльності. Запобігання та протидія контрабанді, боротьба з порушеннями митних правил при процедурі спільного транзиту, в тому числі, забезпечують, у контексті положень статей 5, 6 Митного кодексу України [4], реалізацію та захист митних інтересів України, впливають на стан її митної безпеки та на формування державної митної політики. При цьому визначений законодавством євроінтеграційний курс України відіграє важливу роль у зміцненні правоохоронної спроможності митниці. У зв'язку з цим наша держава має втілювати міжнародні стандарти, зокрема й ті, що трансформуватимуть діяльність Держмитслужби України шляхом надання їй загальноприйнятих у світі правоохоронних повноважень.

Згідно з положеннями Конвенції Про процедуру спільного транзиту [1] компетентні органи відповідних країн надають один одному:

– будь-яку наявну в їхньому розпорядженні інформацію, необхідну для перевірки належного застосування цієї Конвенції [1];

– всі отримані дані, документи, звіти, протоколи та інформацію стосовно транспортних операцій, здійснених під процедурою спільного транзиту, а також щодо невідповідностей або порушень, пов'язаних із такими операціями;

– всю необхідну інформацію у разі підозр щодо невідповідностей або порушень, пов'язаних із товарами, які були ввезені в одну країну з іншої країни або які переміщувалися через країну або зберігалися під процедурою митного складування.

Також у відповідності з ст. 52 Доповнення I до Конвенції [1] компетентні митні органи можуть здійснювати постмитний контроль наданої інформації та будь-яких документів, форм, авторизацій чи даних, що стосуються операції спільного транзиту, щоб перевірити автентичність таких записів, отриманої інформації та печаток. Такий контроль проводять, якщо виникають сумніви щодо точності і автентичності наданої інформації або якщо існують підозри в шахрайстві. Його також проводять на основі аналізу ризиків або шляхом вибіркової перевірки.

Для ефективної реалізації вищевказаних дій правоохоронного змісту, митним адміністраціям доцільно проаналізувати власні методи з метою можливого вжиття заходів для вдосконалення діючих національних систем, зокрема, розширення їх правового фундаменту (сприяння повноваженням) та оперативних можливостей (варіантів), на яких їхні процедури та практики засновані.

Здійснюючи митну справу, митні органи України згідно з ст. 544 МКУ [4] виконують, серед іншого, такі основні завдання:

- забезпечення правильного застосування, неухильного дотримання та запобігання невиконанню вимог законодавства України з питань митної справи;

- забезпечення виконання зобов'язань, передбачених міжнародними договорами України з питань митної справи, укладеними відповідно до закону;

- запобігання та протидія контрабанді, боротьба з порушеннями митних правил (далі – ПМП) на всій митній території України.

Під час реалізації цих завдань, зокрема й стосовно транзитних перевезень, митні органи у взаємодії з іншими правоохоронними органами беруть участь у заходах, спрямованих на боротьбу, зокрема, з комерційними шахрайствами, підробками; незаконним переміщенням через митний кордон високоподатковуваних товарів (таких як сигарети та алкогольні напої), диких тварин; контрабандою зброї, ядерних матеріалів, зброї масового знищення, наркотиків та прекурсорів, предметів культурної спадщини, токсичних відходів.

В цілях належного усвідомлення правоохоронних завдань митних органів України стосовно контрабанди та ПМП варто враховувати наступні словникові [18] тлумачення:

- 1) запобігати (контрабанді) – не допускати, заздалегідь відвертати що-небудь неприємне, небажане;

- 2) протидіяти (контрабанді) – спрямовувати дію проти чого-небудь, діяти всупереч комусь, чомусь; спрямовуватися проти іншої дії (про дію);

- 3) боротьба (з ПМП) – з чим, проти чого. Діяльність, що має на меті подолати або знищити що-небудь.

Інституційна спроможність митних органів України у сфері правоохоронної діяльності знаходиться у безпосередній залежності від правових норм з цього питання, що містяться у положеннях національного законодавства. Проте чинний МКУ [4] націлює митні органи України на боротьбу тільки з порушеннями митних правил, стосовно ж контрабанди – на запобігання та протидію їй.

В умовах не визначення чинним Митним кодексом України [4] змісту правової категорії «Контрабанда», застосуванню підлягають положення спеціального з цього питання Закону – а саме ст.ст. 201, 305 Кримінального кодексу України (далі – ККУ) [19], згідно яких контрабанда – переміщення через митний кордон України поза митним контролем або з приховуванням від митного контролю культурних цінностей, отруйних, сильнодіючих, вибухових речовин, радіоактивних матеріалів, зброї або боєприпасів (крім гладкоствольної мисливської зброї або бойових припасів до неї), частин вогнепальної нарізної зброї, а також спеціальних технічних засобів негласного отримання інформації; наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів чи прекурсорів або фальсифікованих лікарських засобів.

Зауважимо, що законодавство України не містить поняття «Митні правопорушення», хоча, відповідно до положень чинної для України з 15.09.2011 року Міжнародної конвенції про спрощення і гармонізацію митних процедур (далі – Кіотська конвенція) [15], правові підстави для застосування цього поняття існують.

Згідно з Визначеннями Розділу 1 Спеціального додатку Н до Кіотської конвенції [15] «митне правопорушення» – це будь-яке порушення або спроба порушення митного законодавства.

«Митним законодавством» відповідно до положень Розділу 2 Загального додатку до Кіотської конвенції [15] визначено сукупність законів та підзаконних актів, що стосуються ввозу, вивозу, переміщення або зберігання товарів, застосування і забезпечення виконання яких покладено безпосередньо на митну службу, а також будь-яких нормативних розпоряджень, виданих митною службою в межах її компетенції.

З урахуванням того, що правопорушення, залежно від ступеня небезпеки і завданої ними шкоди, поділяють на злочини і проступки, можна стверджувати про розповсюдження юрисдикційної діяльності митних органів відносно, як контрабанди, так і порушень митних правил.

Національне законодавство визначає митні правопорушення та встановлює умови, за яких вони можуть розслідуватися, встановлюватися та, у разі необхідності, бути об'єктом адміністративного врегулювання (стандартне правило 2 Розділу 1 Спеціального додатку Н до Кіотської конвенції [15]).

З метою розслідування та встановлення митних правопорушень повинні визначатися умови, за яких митна служба вправі оглядати товари та транспортні засоби; вимагати пред'явлення документів або листування; вимагати доступу до комп'ютерних баз даних; проводити обшук осіб та приміщень; добувати докази (стандартне правило 5 Розділу 1 Спеціального додатку Н до Кіотської конвенції [15]).

Також національне законодавство має визначати порядок дій митної служби після виявлення нею митного правопорушення та заходи, яких вона може вжити (стандартне правило 9 Розділу 1 Спеціального додатку Н до Кіотської конвенції [15]).

Положення вищевказаних стандартних правил Кіотської конвенції [15] підлягають обов'язковому застосуванню для досягнення гармонізації і спрощення митних правил і процедур, як то передбачено ст. 1 Глави 1 цієї ж Конвенції.

У відповідності до пункту 1 Положення про Державну митну службу України (далі – Держмитслужба / ДМСУ), затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 06.03.2019 № 227 [7]. ДМСУ реалізує державну митну політику, державну політику у сфері боротьби з правопорушеннями під час застосування законодавства з питань державної митної справи.

При цьому основними завданнями Держмитслужби, серед іншого, 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 (підпункт 2 п. 3 Положення [7]).

Держмитслужба відповідно до покладених на неї завдань організовує та провадить відповідно до закону оперативно-розшукову діяльність (далі – ОРД) 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; вживає в межах повноважень, визначених законом, заходів до відшкодування завданих державі збитків (підпункт 28 п. 4 Положення [7]).

Наведені вище завдання та функції правоохоронного змісту безперечно спрямовані на припинення та розкриття порушень митного законодавства. Проте можливість використання митними органами України заходів оперативно-розшукової діяльності допускається стосовно їхньої боротьби саме з контрабандою за відсутності такого завдання у чинній редакції МКУ [4].

Привертає увагу також те, що можливість використання митними органами ОРД передбачається підзаконними нормативно-правовими актами різного ієрархічного рівня у декларативній формі з відсиланням до встановлення факту існування права на ОРД відповідно до норм, що передбачені законом.

Згідно з ст. 2 Закону України від 18.02.1992 № 2135-XII «Про оперативно-розшукову діяльність» (далі – Закон про ОРД) [20] оперативно-розшуковою діяльністю вважається система гласних і негласних пошукових, розвідувальних та контррозвідувальних заходів, що здійснюються із застосуванням оперативних та оперативно-технічних засобів.

Завданням оперативно-розшукової діяльності є пошук і фіксація фактичних даних про протиправні діяння окремих осіб та груп, відповідальність за які передбачена Кримінальним кодексом України, розвідувально-підривну діяльність спеціальних служб іноземних держав та організацій з метою припинення правопорушень та в інтересах кримінального судочинства, а також отримання інформації в інтересах безпеки громадян, суспільства і держави (ст. 1 Закону про ОРД) [20]. Вказане означає, що завдання ОРД стосуються, зокрема, контрабанди – протиправних діянь, відповідальність за які передбачена ст.ст. 201, 305 ККУ [19].

Необхідно зважати на те, що ОРД може здійснюватися виключно оперативними підрозділами державних органів, зазначеними у ст. 5 Закону про ОРД [20], в переліку яких відсутні підрозділи Держмитслужби.

Проведення ОРД іншими підрозділами зазначених органів, підрозділами інших міністерств, відомств, громадськими, приватними організаціями та особами забороняється.

Така заборона, враховуючи вищевикладене, на сьогодні також стосується митних органів (ДМСУ та підпорядкованих їй митниць та митних постів), оскільки митні органи згідно з ст. 544 МКУ [4] не уповноважені саме на боротьбу з контрабандою.

На окрему увагу заслуговує спроможність ДМСУ забезпечити виконання положень Міжнародної конвенції про взаємну адміністративну допомогу у відверненні, розслідуванні та припиненні порушень митного законодавства (далі – Конвенція Найробі) [21], учасником якої Україна стала з 2000 року.

Договірні Сторони Конвенції Найробі [21], погоджуються, що їх митні адміністрації надаватимуть одна одній взаємну допомогу з метою відвернення, розслідування та припинення порушень митного законодавства згідно з положеннями цієї Конвенції.

Митна адміністрація Договірної Сторони може звернутися з запитом про надання взаємної допомоги для проведення будь-якого розслідування або у зв'язку з судовим чи адміністративним розглядом, що здійснюються цією Договірною Стороною. Якщо такий розгляд не здійснюється митною адміністрацією безпосередньо, вона може звертатися з запитом про надання взаємної допомоги лише в межах своєї компетенції в цьому розгляді. Відповідно, якщо розгляд здійснюється у державі запитуваної адміністрації, остання надає допомогу за запитом у межах своєї компетенції в цьому розгляді.

Вказана взаємна допомога не розповсюджується на запити щодо арешту осіб або повернення мит, податків, зборів, нарахувань чи будь-яких коштів іншій Договірній Стороні.

Обмін інформацією між Договірними Сторонами згідно з ст. 6 Конвенції Найробі [21] здійснюється безпосередньо через їхні митні адміністрації, які визначають підрозділи або осіб, відповідальних за обмін такою інформацією.

Митна адміністрація запитуваної Договірної Сторони, дотримуючись положень законодавства та правил, чинних на її території, вживає необхідних заходів для виконання запиту про допомогу та надає відповідь на такий запит якомога швидше.

Інституційна спроможність Держмитслужби України виконувати запити про допомогу залежить від наявності у неї наданих національним законодавством прав на застосування заходів, які вважатимуться для цього достатніми.

Відсутність серед таких прав повноважень на здійснення митними органами заходів ОРД відчутно ускладнює процес виконання запитів про допомогу.

Серед іншого, це стосується:

1. Допомоги за запитом щодо контролю (Додаток III Конвенції Найробі [21]) автентичності офіційних документів, що додаються до митної декларації, наданих митній адміністрації запитуючої Договірної Сторони.

2. Розслідування та повідомлення за запитом на користь іншої Договірної Сторони (Додаток V Конвенції Найробі [21]), а саме здійснення:

– розслідування з метою отримання свідчень щодо порушення митного законодавства, яке розслідується на території запитуючої Договірної Сторони, і отримання інформації від осіб, які можуть мати відношення до здійснення порушення митного законодавства, а також від свідків та експертів, і передання результатів розслідування разом з документами та іншими свідченнями митній адміністрації запитуючої Договірної Сторони;

– самостійно або за допомогою інших компетентних органів, оповіщення осіб про будь-які дії або рішення у їх відношенні з боку запитуючої Договірної Сторони у зв'язку з будь-якою справою, що відноситься до сфери дії цієї Конвенції.

Варто зауважити, що набуваючи участі в Конвенції Найробі [21], наша держава не приєдналася до низки додатків цієї Конвенції, залишивши поза законодавчим полем України:

– Додаток IV Конвенції («Допомога за запитом стосовно нагляду»);

– Додаток IX Конвенції («Збір інформації»);

– Додаток Х Конвенції («Надання допомоги у боротьбі з контрабандою наркотиків та психотропних речовин»);

– Додаток XI Конвенції («Надання допомоги у протидії контрабанді творів мистецтва, антикваріату та інших культурних цінностей»).

Як наслідок, митні органи України були позбавлені підґрунтя для нарощування їхньої правоохоронної спроможності.

Водночас вказаних у ст.ст. 336, 456, 457 МКУ [4] повноважень митних органів України, що містять у собі деякі елементи ОРД, недостатньо для забезпечення, згідно з положеннями Конвенції Найробі [21], повноцінної взаємної допомоги з метою відвернення, розслідування та припинення порушень митного законодавства, можливих в тому числі в процесі здійснення процедури спільного транзиту.

Враховуючи вищевикладене, з метою удосконалення національної нормативно-правової бази щодо взаємної адміністративної допомоги при процедурі спільного транзиту, доцільно також запропонувати:

1. Долучення, за встановленою процедурою, Додатків IV, IX, X, XI Конвенції Найробі [21] до законодавства України для посилення правового підґрунтя щодо набуття митними органами нашої держави повноважень на здійснення ОРД та забезпечення необхідної ефективності взаємної адміністративної допомоги у відверненні, розслідуванні та припиненні порушень митного законодавства.

2. Внести зміни у Митний кодекс України [4] та Закон України «Про оперативно-розшукову діяльність» [20] щодо наділенням митних органів повноваженнями на оперативно-розшукову діяльність.

ПЕРЕЛІК ДЖЕРЕЛ ПОСИЛАНЬ

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 (дата звернення 27.09.23).

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 (дата звернення 27.09.23).

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 27.09.23).

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: 27.09.23).

5. Митні прототипи : міжнародний документ. 2020. URL: https://taxation-customs.ec.europa.eu/taxation-1/eu-training/customs-blueprints_en(дата звернення: 27.09.2023)

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 (дата звернення: 27.09.23).

7. Про затвердження положень про Державну податкову службу України та Державну митну службу України : Постанова Кабінету Міністрів України від 06.03.2019 № 227. *База даних «Законодавство України». ВР України.* URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/227-2019-%D0%BF> (датазвернення: 27.09.23).

8. Капітанець С. В., Шкуренко Н. Г. Категоріальна специфікація понять «митний борг» та «борг» у контексті процедури спільного транзиту. *Нові реалії здійснення митної справи в Україні* : збірник тез Науково-практичного круглого столу до Дня науки, Ірпінь-Хмельницький, 30 травня 2023 року. ДПУ, 2023. С. 40–43. URL: https://www.dpu.edu.ua/images/2023/Photo_dlya_novyn_2023/NDI%20finansovoi%20politiki/07%20lipen%20NDI%20FP/Zbirnik_tez_30.05.2023_.pdf (дата звернення: 29.09.23).

9. 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: 29.09.23).

10. 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: 29.09.23).

11. 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: 29.09.2023).

12. 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 (дата звернення: 29.09.23).

13. Про міжнародні договори України : Закон України від 29.06.2004 № 1906. *База даних «Законодавство України». ВР України.* URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1906-15#Text> (дата звернення: 30.09.23).

14. Борг. Заборгованість. Зобов'язання. *Словник української мови* : в 11 томах. Том 1, 1970. С. 217. Т. 3, 1972. С. 26. Том 3, 1972. С. 674. URL: <http://sum.in.ua/s/> (дата звернення: 30.09.23).

15. Міжнародна конвенція про спрощення і гармонізацію митних процедур : міжнародний документ від 18.05.1973. *База даних «Законодавство України». ВР України.* URL: http://zakon.rada.gov.ua/go/995_643 (дата звернення: 30.09.23).

16. Про Митний тариф України: Закон України від 19.10.2022 № 2697. *База даних «Законодавство України». ВР України.* URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2697-20#n9> (дата звернення: 30.09.23).

17. Про зовнішньоекономічну діяльність: Закон України від 16.04.1991 № 959. *База даних «Законодавство України». ВР України.* URL: <http://zakon.rada.gov.ua/go/959-12> (дата звернення: 30.09.23).

18. Запобігати. Протидіяти. Боротьба. *Словник української мови* : в 11 томах. Том 3, 1970. С. 267. Том 8, 1970. С. 317. Том 1, 1970. С. 220. URL: <http://sum.in.ua/s/> (дата звернення: 30.09.23).

19. Кримінальний кодекс України від 05.04.2001 № 2341-III. *База даних «Законодавство України». ВР України.* URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14> (дата звернення: 30.09.23).

20. Про оперативно-розшукову діяльність : Закон України від 18.02.1992 № 2135-XII. *База даних «Законодавство України». ВР України.* URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2135-12#Text> (дата звернення: 30.09.23).

21. Міжнародна конвенція про взаємну адміністративну допомогу у відверненні, розслідуванні та припиненні порушень митного законодавства від 09.06.1977. *База даних «Законодавство України». ВР України.* URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_926#Text (дата звернення: 30.09.23).

ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ОРГАНІЗАЦІЙНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗДІЙСНЕННЯ ВЗАЄМНОЇ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ДОПОМОГИ ПРИ ПРОЦЕДУРІ СПІЛЬНОГО ТРАНЗИТУ

Світлана Капітанець,

канд. пед. наук, доцент,

завідувач відділу митної та економічної безпеки

Науково-дослідного інституту фінансової політики

Державного податкового університету

У більшості європейських країн ефективно діють кодифіковані акти, присвячені детальній регламентації адміністративних процедур у діяльності органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування в частині їх взаємовідносин з фізичними та юридичними особами. Зокрема, для західної науки у галузі адміністративного права загальноновизнаною є думка щодо доцільності регулювання загальної адміністративної процедури в єдиному законі. Адже саме таке правове регулювання може забезпечити прозору, передбачувану діяльність публічної адміністрації та дозволяє гарантувати права й законні інтереси приватних осіб у публічно-правовій сфері [1].

У зв'язку з цим та в рамках адміністративної реформи у нашій державі 17 лютого 2022 р. прийнято Закон України «Про адміністративну процедуру» (далі – Закон 2073-IX) [2], який з 15 грудня 2023 р. має стати «загальним» нормативно-правовим актом, що, як стверджується, запровадить якісно новий рівень законодавчої регламентації процедур зовнішньо-управлінської діяльності органів виконавчої влади та захисту прав і законних інтересів фізичних та юридичних осіб у відносинах із державою. Закон 2073-IX отримав схвальний висновок від міжнародного експертного середовища, а його положення слугуватимуть позитивними прикладами розвитку тенденції до де бюрократизації та спрощення адміністративних процедур. Це важливий крок на шляху реформування системи врядування в Україні та наближення України до стандартів Європейського Союзу [3]. Новелою Закону 2073-IX, серед іншого, став категоріальний апарат, що розкриває

сутність адміністративної процедури, прав суб'єктів на звернення, повноваження органів публічної влади щодо змісту їх дискреційних повноважень, інформування та консультування учасників адміністративного провадження з питань, що стосуються адміністративної процедури, а також щодо змісту їхніх прав та обов'язків.

У контексті нашого дослідження і з огляду на необхідність подальшої уніфікації Закону 2073-ІХ та спеціального законодавства, доречно припустити, що питання стягнення боргу з боржника може стати елементом загальної адміністративної процедури із винесенням «рішення державного органу про застосування заходу (заходів) впливу». При цьому, можливо передбачити процедуру взаємодії, за якою примусове стягнення боргу в міжнародних правовідносинах буде відбуватись за умови взаємодії митних та податкових органів, після внесення ряду змін до законодавчих та нормативно правових актів України, або без залучення податкових органів. Впровадження останньої версії взаємодії також потребуватиме внесення змін до Податкового кодексу України (далі – ПК України), приймаючи до уваги, що податковий борг, який виник у платника податку в Україні та борг в міжнародних правовідносинах – це різні за походженням зобов'язання платників податків. Таким чином, наприклад, обираючи модель стягнення боргу, котра передбачає залучення кількох відомств, слід передбачити напрацювання механізму міжвідомчої взаємодії. Не зайвим стане звернення і, за потреби, запозичення практики використання деяких положень Конвенції про взаємну адміністративну допомогу в податкових справах [4]. Водночас усвідомлюємо, що національна процедура стягнення боргу, котрий виник в Україні, суттєво відрізняється від стягнення податкового боргу в міжнародних правовідносинах. Це знайшло своє відображення в окремих статтях ПК України. Так, згідно з підпунктом 14.1.154 пункту 14.1 статті 14 ПК України податковий борг в міжнародних правовідносинах – це грошове зобов'язання з урахуванням штрафних санкцій, пені за їх наявності та витрат, пов'язаних із його стягненням, несплачене в установленний строк (в іноземній державі), що на підставі відповідного документа іноземної держави є предметом стягнення,

яке може бути звернуто відповідно до міжнародного договору України [5].

Податкове повідомлення в міжнародних правовідносинах – письмове повідомлення контролюючого органу про обов'язок платника податків сплатити суму грошового зобов'язання, визначену документом іноземної держави, за яким здійснюється погашення такої суми грошового зобов'язання відповідно до міжнародного договору України (підпункт 14.1.158 пункту 14.1 статті 14 ПК України). Необхідно зауважити, що «податкове повідомлення в міжнародних правовідносинах» визначено в ПК України як окремий термін, що має іншу назву та зміст щодо «звичайного» податкового повідомлення-рішення. Податкові повідомлення-рішення взагалі не можуть використовуватись «в міжнародних правовідносинах», адже Рішення, як таке, виноситься не в Україні, а в іншій державі.

Також необхідно врахувати наявність у законодавстві України декількох версій формування повідомлень про стягнення боргу. Так, при стягненні боргу (та при формуванні повідомленні про борг) має застосовуватись – або вимога, передбачена статтею 317¹ Митного кодексу України (далі – МК України) за формою, що встановлюється Мінфіном, або повідомлення в міжнародних правовідносинах (форма якої на сьогодні законодавством не встановлена) [6].

Відповідно до статті 317¹ МК України, митний орган визначає момент виникнення обов'язку зі сплати митних платежів та здійснює розрахунок суми митних платежів відповідно до законодавства України з питань митної справи, а боржник протягом 10 робочих днів з дня отримання вимоги про сплату митних платежів зобов'язаний перерахувати належну суму митних платежів до державного бюджету [6]. За своїм змістом зазначені норми статті 317¹ МК України описують виключно «національну» процедуру щодо стягнення боргу. Враховуючи при цьому приписи статті 317¹ МК України, фактично неможливо створити уніфіковану форму вимоги, яка б відповідала міжнародним правовідносинам. Однак, положення Конвенції про процедуру спільного транзиту залишають право кожній Договірній стороні брати на себе відповідальність за фактичне стягнення у відповідності до власних

правових норм у цих питаннях, окрім встановлення строків коли таке стягнення повинно розпочатись. Так, статтею 116 (2) і (3) Доповнення I до Конвенції передбачено, що у способи та в строки, дотримання яких є обов'язковим на території відповідних Договірних сторін, сума боргу має бути повідомлена боржнику, а боржник повинен його сплатити [7]. Потрібно зауважити, що дана Конвенція приділяє особливу увагу питанню щодо надання боржнику можливості самостійної сплати боргу, або, оскарження відповідного Рішення, з яким його було ознайомлено. Це загальна європейська практика.

Зарубіжний досвід, зокрема, реалізований у статті 98 нового Закону 2073-IX у частині обов'язковості попередження зобов'язаної особи про застосування до неї заходів впливу. Так, боржнику має надсилатися Попередження про застосування заходів впливу, в якому зазначено строк для виконання відповідного зобов'язання, протягом якого особа може виконати його добровільно.

Податкове повідомлення в міжнародних правовідносинах може таку функцію виконувати за визначенням. Але потрібно визнати проблемним питання відсутності законодавчої норми, яка б встановлювала строк добровільної сплати та відсутності порядку передання боргу на примусове стягнення.

Порядок надання допомоги у стягненні податкового боргу в міжнародних правовідносинах, встановлений ПК України, містить чимало юридичних норм, які передбачають:

- узгодження суми такого податкового боргу через подання компетентному органу іноземної держави скарги про перегляд відповідного рішення (пункт 105.1 статті 105);

- неможливість адміністративного оскарження в Україні податкового повідомлення в міжнародних правовідносинах (пункт 105.2 статті 105);

- відкликання податкових повідомлень у міжнародних правовідносинах або податкових вимог із дня отримання контролюючим органом документа компетентного органу іноземної держави з рішенням про скасування або зміну раніше нарахованої суми податкового боргу (стаття 106);

- вжиття заходів щодо стягнення суми податкового боргу платника податку не пізніше закінчення 1095 дня, що настає

за останнім днем граничного строку сплати податку і збору в іноземній державі, зазначеного у документі компетентного органу іноземної держави (пункт 107.1 статті 107);

- визначення граничного строку стягнення податкового боргу в міжнародних правовідносинах відповідно до пункту 102.4 статті 102 ПК України (йдеться про строки давності та їх застосування), якщо інше не передбачено міжнародним договором України (пункт 107.1 статті 107);

- фактичну заборону нарахування пені та штрафних санкцій на суму податкового боргу в міжнародних правовідносинах при виконанні документа іноземної держави в Україні (стаття 108) [5].

Також необхідно звернути увагу на існування у Порядку реалізації положень Конвенції про процедуру спільного транзиту на території України, затвердженому наказом Міністерства фінансів України від 07 листопада 2022 року № 325, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 24 жовтня 2022 року за № 1309/38645 (далі – Порядок № 325), норм, що уповноважують Держмитслужбу «перевіряти інформацію щодо наявності підтвердження порушення терміну сплати боргу відповідно до законодавства країни органа-заявника» [8]. У залежності від «наявності підтвердження порушення» подальші дії Держмитслужби за Порядком мають бути такими:

«У разі відсутності підтвердження порушення терміну сплати боргу відповідно до законодавства країни органу-заявника центральний офіс надсилає боржнику копії отриманих документів із зазначенням реквізитів та строків для сплати боргу.

У разі, якщо в запиті на стягнення органу-заявника встановлено, що боржником було порушено термін сплати боргу відповідно до законодавства країни органу-заявника, то за цим документом здійснюється стягнення суми податкового боргу в міжнародних правовідносинах відповідно до підпункту 14.1.53 пункту 14.1 статті 14 ПК України» (пункти 8, 9 частини 3 «Надання допомоги іноземним країнам щодо стягнення» Розділу VIII «Процедури розслідування та стягнення» Порядку № 325).

Разом із цим, згадані норми не визначені ані Конвенцією, ані ПК України, який передбачає направлення боржнику

повідомлення в міжнародних правовідносинах у будь-якому випадку отримання документа іноземної держави (Рішення), за яким здійснюється стягнення суми податкового боргу. Водночас, в Україну таке Рішення може надійти як у супроводі «Запиту на сповіщення», так і «Запиту на стягнення». Наявність цих запитів, за умови, що до них додано відповідне Рішення, згідно з положеннями ПК України є підставою для початку процедури стягнення в Україні. Єдиною відмінністю є те, що компетентний орган іноземної країни надсилає «запит на стягнення», а не «запит на сповіщення» тоді, коли таке сповіщення про борг та процедуру примусового стягнення компетентний органу своїй країні вже здійснив самостійно, але вжиті заходи не привели до сплати за вимогою в повному обсязі.

Згідно з ПК України, до компетенції Держмитслужби як контролюючого органу може відноситися лише процедура надсилання повідомлення в міжнародних правовідносинах із пропозицією добровільно сплатити борг, не залежно від того, за яким запитом надійшла вимога компетентного органу іноземної країни. Якщо у боржника виникнуть заперечення щодо «передчасності» або необґрунтованості виставлених вимог, то він має звернутись безпосередньо до компетентного органу іноземної держави зі скаргою щодо відповідного Рішення. Складності цьому питанню додає те, що, в залежності від законодавства іноземної держави, Рішення її компетентного органу може передбачати як добровільну сплату боргу (буде надсилатись «запит на сповіщення»), так і його примусове стягнення (тоді направляється «запит на стягнення»). Відтак, у Держмитслужби відсутня можливість визначати «порушення терміну сплати боргу відповідно до законодавства країни органу-заявника», оскільки повноваження щодо прийняття рішення про застосування або незастосування до боржника заходів примусу належить до компетенції уповноваженого на це органу іноземної держави.

Необхідно прийняти до уваги й наявність деяких просторових законодавчих колізій, що виникають при застосуванні окремих норм Конвенції в Україні. Регулюється питання просторових законодавчих колізій міжнародним приватним правом на засадах стародавнього Римського права (в Україні –

Законом «Про міжнародне приватне право» від 23 червня 2005 р. № 2709-IV). Таким прикладом для процедури спільного транзиту може бути питання визначення законодавства щодо відповідальності (юрисдикції) за порушення строку доставки товарів, яке відсутнє у Конвенції. Окрім цього, у законодавстві багатьох країн і в міжнародних угодах при вчиненні правопорушення, що заподіює шкоду в позадоговірних відносинах, зазвичай застосовується закон місця вчинення правопорушення (делікту) – “*lex loci delicti commissi*”. У деяких державах це називається законом місця настання наслідків.

Частина перша статті 49 Закону України «Про міжнародне приватне право» встановлює, що «права та обов'язки за зобов'язаннями, що виникають внаслідок завдання шкоди, визначаються правом держави, у якій мала місце дія або інша обставина, що стала підставою для вимоги про відшкодування шкоди» [9].

Отже, якщо борг, факт недоставки товарів або порушення строку доставки, будь-яка «інша шкода» виникли в іноземній державі, то відповідальність за це «визначається правом держави, у якій мала місце дія або інша обставина, що стала підставою для вимоги про відшкодування шкоди». Таким чином, за порушення строку доставки до місця призначення в іноземній країні відповідальність визначається правом держави, де таке порушення відбулось, незважаючи на те, що строк доставки встановлено митним органом України.

Продовжуючи наукові розвідки довкола питання стягнення боргу при процедурі спільного транзиту, на наш погляд, необхідно звернути увагу на питання проведення первинної оцінки можливої імплементації до законодавства України Директиви Ради 2010/24/ЄС.

Як відомо, Конвенція про процедуру спільного транзиту передбачає, що компетентні органи відповідних країн (у тому числі – країни ЄС) надають один одному:

– адміністративну допомогу, необхідну для перевірки належного застосування цієї Конвенції та в разі підозри у наявності порушень у порядку, передбаченому статтями 13 Конвенції та 52 Доповнення I до Конвенції,

– допомогу щодо стягнення за вимогами, якщо ці вимоги виникли у зв'язку з процедурою T1 або T2, у порядку

передбаченому статтями 13(а) Конвенції та доповненням IV до Конвенції [7].

Дана Конвенція та Директива 2010/24/ЄС містять схожі положення щодо процедури взаємної допомоги у стягненні за вимогами стосовно податків, мит та інших інструментів. Держмитслужба, відповідно до вимог Конвенції, як компетентний орган визначила «центральный контактний офіс, якому делеговано основну відповідальність за контакти з іншими державами-членами у сфері взаємної допомоги» [7], що передбачено і Директивою 2010/24/ЄС. На сьогодні, виконання функціоналу такого офісу забезпечує Департамент запровадження міжнародної транзитної системи Держмитслужби. При цьому, не втрачає вагомості використання сучасних інформаційно-комунікаційних мереж для забезпечення належності обміну інформацією, надання та отримання запитів, тощо у межах взаємної адміністративної допомоги. Так, Україна вже використовує спільну комунікаційну мережу (CCN), розроблену Союзом для передавання інформації за допомогою електронних засобів між компетентними органами у митній і податковій сферах.

Актуалізованим є Положення про Єдину автоматизовану інформаційну систему митних органів, порядок і умови застосування її систем, затверджені наказом Міністерства фінансів України 19 травня 2023 року № 263, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 03 липня 2023 року за № 1132/40188. У найближчій українській перспективі побудова Системи прийняття митних рішень (CDS) – важливого інструменту обробки заявок та рішень, чинних на теренах нашої держави, та управління ними. Цій побудові, відповідно, передуватиме створення правової бази для визначення технічних механізмів системи, її підтримки та використання інших електронних систем для обміну інформацією та для зберігання такої інформації відповідно до МК України.

Директива 2010/24/ЄС передбачає ухвалення уніфікованого інструменту, що буде використовуватися для заходів примусового виконання у запитованій державі-члені, а також ухвалення уніфікованої стандартної форми для надання документів та рішень стосовно вимоги, які повинні розв'язати

проблеми із визнанням та перекладом рішень компетентних органів іншої держави-члена. Конвенція про процедуру спільного транзиту також передбачає застосування типових форм при інформаційному обміні, які за назвою, змістом та сферою застосування відповідають формам, що передбачені Директивою 2010/24/ЄС.

Відповідні країни відмовляються від усіх вимог одна до одної щодо відшкодування витрат, пов'язаних із взаємною допомогою, яку вони надають одна одній відповідно до Конвенції про процедуру спільного транзиту та Директиви 2010/24/ЄС. Однак, якщо стягнення створює певну проблему, пов'язане з дуже великими витратами або стосується організованої злочинності, орган-заявник або запитований орган можуть домовитися про компенсацію відповідних заходів, які можуть бути вжиті у такому конкретному випадку.

Директива 2010/24/ЄС, як і Конвенція про процедуру спільного транзиту, не впливає на повноваження Договірних сторін Конвенції стосовно визначення заходів, спрямованих на стягнення за вимогами, які доступні відповідно до їхнього внутрішнього законодавства. Так, статтями 116 (2) і 116 (3) Доповнення I до Конвенції передбачено, що у способи та в строки, дотримання яких є обов'язковим на території відповідних Договірних сторін – сума боргу (мита та інших зборів) має бути повідомлена боржнику, а боржник повинен його сплатити [7]. Однак, перед цим, у строки встановлені статтею 49 Доповнення I до Конвенції відбувається процедура запити інформації, яка дозволяє митному органу країни відправлення закрити процедуру спільного транзиту, або розпочати процедуру стягнення боргу чи передати відповідальність за стягнення іншому органу.

Як правило, боржником є суб'єкт процедури, котрий зобов'язаний дотримуватись умов поміщення товарів під процедуру транзиту. Утім, солідарно боржником також може бути перевізник або отримувач товарів (стаття 8 (2) Доповнення I до Конвенції). Отже, компетентні органи можуть отримувати допомогу щодо стягнення з кількох іноземних країн одночасно із використанням уніфікованої процедури та уніфікованих стандартних форм.

Параграф 17 Директиви 2010/24/ЄС зазначає, що ця Директива не повинна перешкоджати виконанню будь-яких обов'язків, покликаних сприяти ширшому застосуванню надання допомоги на основі двосторонніх чи багатосторонніх договорів або угод [10].

Отож, Конвенція у достатній мірі регламентує співпрацю України з країнами ЄС щодо стягнення боргу та обміну інформацією при процедурі спільного транзиту та дозволяє стверджувати про значний рівень імплементації Директиви 2010/24/ЄС у митній справі. Але зважаємо на те, що повністю Директиву 2010/24/ЄС можливо буде імплементувати тоді, коли Україна набуде статусу країни-члена ЄС.

Далі варто детальніше розглянути умови, які повинні враховуватись при імплементації окремих норм до нормативно-правових актів України у контексті стягнення боргу при процедурі спільного транзиту. Так, відповідно до частини першої статті 102⁻¹ МК України, встановлення факту та місця виникнення обов'язку із сплати митних платежів щодо товарів, поміщених у митний режим транзиту на умовах Конвенції про процедуру спільного транзиту, визначення осіб, на яких покладається обов'язок із сплати митних платежів, розрахунок суми митних платежів, пред'явлення вимог і контроль за сплатою суми митних платежів (у тому числі, на користь інших країн), здійснюються відповідно до положень зазначеної Конвенції [7]. Згідно з частиною першою статті 303 МК України, у разі несплати або неповної сплати митних платежів у встановлений строк такі платежі стягуються в порядку та строки, визначені ПК України. Відповідно до Порядку № 325, під стягненням розуміється також наступна за запитом інформації процедура, що починається зі встановлення факту виникнення необхідності сплати боргу та передбачає вжиття митними органами заходів, спрямованих на забезпечення сплати відповідного грошового зобов'язання (зокрема, грошового зобов'язання в міжнародних правовідносинах), відповідно до Конвенції в порядку та строки, визначені МК України, ПК України [8]. Пункт 6 частини другої статті 544 МК України відносить до основних завдань митних органів забезпечення управління митних платежів, контроль правильності обчислення,

своєчасності та повноти їх сплати, застосування заходів щодо їх примусового стягнення у межах повноважень, визначених МК України, ПК України та іншими актами законодавства України. Відповідно до пункту 41.4 статті 41 ПК України, органами стягнення є виключно податкові органи, а також державні виконавці в межах своїх повноважень. У зв'язку з цим митні органи не можуть виконувати функції органу стягнення та у випадку звернення уповноважених органів іноземних країн за допомогою щодо примусового стягнення вимушені звертатися до податкових органів. Саме податкові органи, відповідно до підпункту 19⁻¹.1.37 пункту 19⁻¹.1 статті 19⁻¹ ПК України, забезпечують надання допомоги у стягненні податкового боргу в міжнародних правовідносинах за запитами компетентних органів іноземних держав.

Документ іноземної держави, за яким здійснюється стягнення суми податкового боргу в міжнародних правовідносинах — це рішення компетентного органу іноземної держави про нарахування податкового боргу до бюджету такої держави, що на запит зазначеного компетентного органу відповідно до міжнародного договору України підлягає виконанню на території України (підпункт 14.1.53 пункту 14.1 статті 14 ПК України). Якщо зазначений документ визнано таким, що відповідає міжнародним договорам України, контролюючий орган надсилає платнику податків податкове повідомлення в міжнародних правовідносинах у порядку, передбаченому статтею 42 ПК України (пункт 104.2 статті 104 ПК України). Разом з тим, ПК України та інші підзаконні акти не передбачають взаємодію між контролюючим органом та органом стягнення, наприклад, якщо запит із рішенням компетентного органу іноземної держави щодо стягнення надійшов до митних органів. Податкове повідомлення в міжнародних правовідносинах (форма якого ПК України не встановлена) може бути направлено митними органами боржнику, проте подальші дії митних та податкових органів у разі несплати боргу нічим не регламентовані.

Враховуючи вищевикладене, пропонуємо затвердити відповідне положення щодо взаємодії митних та податкових органів із метою забезпечення ефективної взаємної адміністративної допомоги при процедурі спільного транзиту.

При цьому доцільно зважати на пункти 3–5 статті 4 Директиви 2010/24/ЄС, згідно з якими: «компетентний орган кожної держави-члена може призначити контактні органи, які будуть відповідати за контакти з іншими державами-членами стосовно взаємної допомоги для одного чи більше спеціальних типів чи категорій податків і зборів, зазначених у статті 2 [10]. Компетентний орган кожної держави-члена може призначати як контактні відділи інші органи, крім центрального контактного органу чи контактних органів. Контактні відділи звертатимуться із запитом про взаємну допомогу або надаватимуть взаємну допомогу згідно з положеннями цієї Директиви стосовно їхніх спеціальних територіальних або операційних компетенцій. Якщо контактний орган або контактний відділ отримує запит про взаємну допомогу, що вимагає вчинення дій поза межами покладеної на нього компетенції, він без затримки перенаправляє запит до компетентного органу або відділу, якщо такий відомий, або до центрального контактного органу, та повідомляє про це органу-заявнику.

Тобто, нормативно-правовий акт, який затвердить положення щодо взаємодії митних та податкових органів з метою забезпечення здійснення взаємної адміністративної допомоги при процедурі спільного транзиту також має призначити:

- контактні органи та контактні відділи, які будуть відповідати за контакти з компетентними органами інших Договірних сторін Конвенції стосовно взаємної допомоги для інших категорій податків і зборів;

- центральний контактний орган, якому делеговано основну відповідальність за контакти з компетентними органами інших Договірних сторін Конвенції у сфері взаємної допомоги, яку регулює ця Директива.

Як зазначалось вище, наразі, відповідно до вимог Конвенції про процедуру спільного транзиту, Держмитслужбою визначено Департамент запровадження міжнародної транзитної системи Держмитслужби як центральний контактний орган, якому делеговано основну відповідальність за контакти з іншими Договірними сторонами Конвенції у сфері взаємної допомоги відповідно до умов Конвенції. Водночас, питання порядку сплати боргу належить до компетенції податкових органів, що потребує

здійснення розподілу повноважень та визначення відповідного порядку взаємодії з метою забезпечення адміністративної допомоги при процедурі спільного транзиту. Вочевидь, необхідно розглянути питання щодо доцільності внесення змін до окремих норм ПК України, оскільки окремі його положення не враховують норм Конвенції та Директиви 2010/24/ЄС або суперечать їм.

Так, згідно статті 105 ПК України, платник податків має право після отримання податкового повідомлення в міжнародних правовідносинах подати скаргу відповідному компетентному органу іноземної держави про перегляд його рішення щодо стягнення, але має це зробити через контролюючий орган в Україні, що отримав таке рішення. Конвенцією та Директивою 2010/24/ЄС передбачено подання таких скарг безпосередньо компетентному органу іноземної держави. Відповідно до статті 108 ПК України, при виконанні документа іноземної держави, за яким здійснюється стягнення суми податкового боргу в міжнародних правовідносинах, пеня та штрафні санкції на суму податкового боргу в міжнародних правовідносинах не накладаються. Це суперечить положенням Конвенції та Директиви 2010/24/ЄС, які, відповідно до законодавства та нормативно-правових актів запитованої держави-члена, допускають забезпечення покриття витрат, пов'язаних зі стягненням, що виникли у запитованого органу та нарахування відсотків за несвоєчасну сплату або за сплату боргу частинами.

Вважаємо за необхідне проаналізувати й інші окремі норми Конвенції про процедуру спільного транзиту та Директиви 2010/24/ЄС із метою визначення стану їх врахування у законодавстві України, окреслення та обґрунтування шляхів їх імплементації задля забезпечення належної міжнародної взаємодії при здійсненні процедури стягнення.

Загальний термін «стягнення», що використовується у контексті «спільного транзиту», слід розуміти як такий, що означає усі заходи, котрі вживаються уповноваженими органами для збору будь-яких належних до сплати сум.

У рамках Конвенції компетентні органи кожної з Договірних сторін вирішують такі основні завдання:

- обмін інформацією щодо встановлення факту, часу, місця виникнення боргу та щодо ідентифікації боржників і гарантів;

– направлення запитів в інші країни щодо стягнення боргу на користь країни-заявника;

– надання допомоги щодо стягнення за запитами-вимогами, що надійшли з іноземних країн.

У порядку, встановленому статтею 49 Доповнення I до Конвенції, коли митний орган країни відправлення ще не отримав інформацію, яка дозволяє закриття процедури спільного транзиту або стягнення боргу, він направляє запити щодо отримання відповідної інформації суб'єкту процедури та/або митниці призначення. Якщо під час процедури запиту інформації встановлено, що процедура спільного транзиту не може бути закрыта, митний орган країни відправлення повинен встановити, чи виник борг. У разі виникнення боргу митний орган країни відправлення повинен визначити боржника (або боржників) та визначити митний орган, відповідальний за повідомлення про борг.

Згідно із статтею 13(а) Конвенції та статтями 114–118 Доповнення I до Конвенції, компетентні органи відповідних країни повинні надавати один одному допомогу щодо стягнень за вимогами [7]. Такі органи повинні повідомляти митниці відправлення та митниці гарантування про всі випадки, у яких виник борг у зв'язку з транзитними деклараціями, прийнятими митницею відправлення, та про вимоги, пред'явлені боржнику щодо стягнення. Крім того, вони зобов'язані повідомити митницю відправлення про стягнення мита та інших зборів, щоб така митниця могла закрити транзитну операцію. Також компетентні органи ініціюють провадження із стягнення, як тільки вони отримують можливість розрахувати суму боргу та визначити боржника (або боржників). Мита та інші збори (митний борг) підлягають сплаті у державі, в якій виник борг або вважається таким, що виник.

За відсутності угоди між Договірними сторонами та третьою країною, згідно з якою переміщені між Договірними сторонами товари можуть бути переміщені через таку третю країну під процедурою T1 або T2, така процедура застосовується до товарів на підставі статті 5 Конвенції, але дія такої процедури призупиняється на території цієї третьої країни. Якщо борг виник на території такої третьої країни, то норми

Конвенції щодо розслідування та стягнення боргу застосовуватись не можуть.

Борг має розраховуватись на основі даних транзитної декларації та має стягуватись відповідно до тарифів, чинних на момент виникнення боргу у країні, в якій виник такий борг. Якщо неможливо визначити точне місце та час, то місцем, де виник борг, буде країна, відповідальна за останню митницю транзиту, яка повідомляє митницю відправлення про проходження кордону, або, якщо це не зроблено, країна, відповідальна за митницю відправлення, а датою буде перший робочий день після закінчення строку, встановленого для пред'явлення товарів на митниці призначення. Митний орган у такому місці повинен повідомити митний орган країни відправлення про те, чи він є відповідальним за стягнення. Саме цей орган відповідатиме за відшкодування боргу (компетентний орган країни відправлення є відповідальним, за замовчуванням). Проте, якщо припущення щодо місця, де виник борг є помилковим, таким органом визнається інший орган. Відповідальність за стягнення відповідним митним органом може передаватися іншому органу, якщо фактичне місце (країна) виникнення боргу згодом визначається правильно. У такому випадку перша процедура стягнення призупиняється.

Положення Конвенції про процедуру спільного транзиту передбачають недвозначне визначення країн, відповідальних за відшкодування боргу з боржників та гарантів, чіткий алгоритм взаємодії компетентних органів щодо тих ситуацій, в яких виникає борг під час операцій спільного транзиту. Але положення Конвенції залишають право кожній Договірній стороні Конвенції брати на себе відповідальність за фактичне стягнення у відповідності до власних правових норм у цих питаннях, окрім встановлення строків, коли таке стягнення повинно розпочатись. Зокрема, статтею 116 (2) і (3) Доповнення I до Конвенції передбачено, що у способи та в строки, дотримання яких є обов'язковим на території відповідних Договірних сторін, сума боргу має бути повідомлена боржнику, а боржник повинен його сплатити. Однак, перед цим, у строки встановлені статтею 49 Доповнення I до Конвенції відбувається процедура запиту

інформації, яка дозволяє митному органу країни відправлення або закрити процедуру спільного транзиту, або розпочати процедуру стягнення боргу, або передати відповідальність за стягнення іншому органу [7].

Як ми вже зазначали, умови Конвенції (стаття 8 (2) Доповнення I), передбачають можливу солідарну відповідальність за сплату боргу перевізника та отримувача товару. При цьому компетентні органи, як правило, одночасно взаємодіють з декількома країнами.

Так, стаття 108 (3) (с) Митного кодексу Союзу, встановленого Регламентом Європейського парламенту і Ради (ЄС) № 952/2013 від 09 жовтня 2013 року, та стаття 91 Делегованого Регламенту Комісії (ЄС) № 2015/2446 від 28 липня 2015 року визначають випадки та умови, за яких зобов'язання боржника сплатити мито призупиняється у випадках, коли був визначений принаймні ще один боржник і йому також була повідомлена сума боргу. Таке призупинення обмежується одним роком. Наразі це не єдина особливість у процедурі стягнення боргу, що діє в країнах ЄС.

Україна, як Договірна сторона, має право вирішити, чи імплементувати подібні положення ЄС щодо боргу, який стягується на її території. До того ж Конвенція у достатній мірі регламентує співпрацю країн щодо стягнення боргу та обміну інформацією. Проте, у питаннях фактичного стягнення боргу, як окремих заходів державного примусу, Конвенція покликається на національне законодавство.

Важливим питанням у нашому дослідженні залишається необхідність з'ясування природи боргу, а відтак – визначення його як податкового або митного. Нагадаємо, до набрання чинності для України Конвенцією діяли норми Закону України від 12 вересня 2019 року № 78-ІХ «Про режим спільного транзиту та запровадження національної електронної транзитної системи» (далі – Закон № 78-ІХ). Розділ V Закону № 78-ІХ регулював окремі питання щодо виникнення та погашення митного боргу; пред'явлення вимог особам, відповідальним за сплату митного боргу та у відповідних випадках – фінансовим гарантам. При цьому, Закон № 78-ІХ покладав на митні органи відповідальність за розрахунок суми митного боргу

та контроль за погашенням такого боргу; передбачав направлення кожній особі, відповідальній за сплату митного боргу документу, складеного за встановленою Мінфіном формою – вимоги про сплату митного боргу. Водночас, у разі несплати або неповної сплати суми митного боргу у строки, визначені Законом № 78-ІХ, несплачена сума митного боргу вважається податковим боргом та стягується в порядку та строки, визначені ПК України. До сьогодні у МК України поняття «митного боргу» не було уведено, адже принципової різниці між термінами «митний борг» та «зобов'язання із сплати митних платежів» не існує. Приміром, частина четверта статті 317⁻² МК України вказує на те, що несплачена сума митних платежів вважається податковим боргом та стягується в порядку та строки, визначені ПК України. Також статтею 303 МК України визначено, що «у разі несплати або неповної сплати митних платежів у встановлений строк такі платежі стягуються в порядку та строки, визначені ПК України. Частина шоста статті 311 МК України встановлює, що «у разі порушення строку перерахування коштів у рахунок сплати митних платежів відповідно до вимоги митного органу гаранті несуть відповідальність (у тому числі передбачену ПК України) як особи, відповідальні за сплату забезпечених гарантією сум митних платежів. У разі несплати гарантом коштів за фінансовими гарантіями суми таких коштів вважаються податковим боргом гаранта та стягуються у порядку, встановленому законодавством» [6].

Надання допомоги у стягненні податкового боргу в міжнародних правовідносинах за міжнародними договорами України здійснюється в порядку, передбаченому Податковим кодексом України, з урахуванням особливостей, визначених статтею 104 цього Кодексу. І тому, питання стягнення боргу в міжнародних правовідносинах не є новим, та в цілому врегульовано законодавством України. Податковий борг або несплачена сума митних платежів, забезпечена гарантією відповідно до МК України, – це те саме, що й несплачена сума митного боргу при процедурі спільного транзиту. Суттєвою відмінністю є лише те, що дефініція «митний борг» вживається у двох контекстах – може бути потенційним та реальним.

Лише у разі несплати гарантом коштів за гарантіями борг вважається «податковим».

В Україні примусове стягнення заборгованості здійснюється у порядку судового та виконавчого провадження. Підготовці позовної заяви про стягнення боргу та подачі її на розгляд до суду передують висунення претензії боржнику, якщо договором або законом передбачено претензійний порядок. Суть судового етапу стягнення боргу зводиться до того, щоб підтвердити зобов'язання боржника щодо повернення боргу і домогтися його формального закріплення у вигляді рішення суду. Виконання рішень судів як у частині застосування засобів забезпечення позову шляхом накладення арешту, так і в забезпеченні виконання рішень судів перебуває в компетенції Державної виконавчої служби, що входить до структури органів юстиції України. У зв'язку з цим вбачається, що процедура стягнення боргу митними органами при застосуванні спільного транзиту має бути аналогічна процедурі, що зараз застосовується до суб'єктів господарювання, відповідальних за сплату забезпечених гарантією сум митних платежів.

Згідно із визначенням, наведеним у статті 3 доповнення I до Конвенції про процедуру спільного транзиту, «борг» означає зобов'язання особи сплатити суму імпорتنих або експортних платежів та інших зборів, що підлягають сплаті стосовно товарів, поміщених під процедуру спільного транзиту. Тобто, дефініція «борг», наведена у Конвенції, поєднує в собі обидва поняття – «зобов'язання особи сплатити митні платежі» та «податковий борг».

ПК України вже містить порядок стягнення боргу в міжнародних правовідносинах, що забезпечує реалізацію відповідних положень Конвенції та регулює питання: повідомлення про борг, його примусового стягнення, оскарження, взаємодії митних та податкових органів. Потрібно зазначити, що окремі статті ПК України містять колізійні норми щодо оскарження суми грошового зобов'язання (боргу) в міжнародних правовідносинах та потребують змін, про що йтиметься далі.

Вбачається необхідним внесення відповідних змін до Порядку надіслання контролюючими органами податкових повідомлень-рішень платникам податків, затвердженого

наказом Мінфіну від 28 грудня 2015 р. № 1204, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 22 січня 2016 року за № 124/28254 (далі – Порядок № 1204). Зокрема, йдеться про те, що необхідно Порядком № 1204 затвердити форму податкового повідомлення в міжнародних правовідносинах та передбачити норми, що дозволять вирішити організаційні та технічні питання взаємодії митних та податкових органів.

Взаємодопомога Договірних сторін Конвенції передбачає залучення митних органів, що в своїй країні координують та контролюють процедуру стягнення боргу. Тож пропонується уповноважити митні органи України надсилати боржникам податкові повідомлення в міжнародних правовідносинах, а у разі несплати ними грошового зобов'язання в міжнародних правовідносинах (підпункти 14.1.38 пункту 14.1 статті 14 ПК України) інформувати Державну податкову службу про необхідність примусового стягнення.

Також слід зазначити, що статті 56, 58 та 105 ПК України містять колізійні норми щодо оскарження суми грошового зобов'язання (боргу) в міжнародних правовідносинах [5]. Зокрема, це стосується пункту 105.3 статті 105 ПК України щодо непоширення норми статті 56 цього Кодексу на розгляд заяв платників податків про перегляд рішення компетентного органу іноземної держави. У статті 56 ПК України йдеться про оскарження рішень контролюючих органів, тобто державних органів України. З огляду на це, пункт 105.3 статті 105 ПК України стосується лише процедури розгляду заяв платників податків про перегляд рішення, а не самого рішення. Питання перегляду рішення органу іноземної держави відноситься до компетенції іноземної держави та не підпадає під дію статті 56 ПК України. Так, згідно зі статтею 105 ПК України, платник податків має право протягом десяти календарних днів, що настають за днем отримання податкового повідомлення в міжнародних правовідносинах, подати через контролюючий орган компетентному органу іноземної держави скаргу про перегляд такого рішення. Після отримання від компетентного органу іноземної держави остаточного документа про нарахування податкового боргу в міжнародних правовідносинах, такий документ надсилається контролюючим органом

платнику податків разом із податковим повідомленням в міжнародних правовідносинах у порядку, визначеному статтею 58 цього Кодексу. Таке податкове повідомлення в міжнародних правовідносинах не підлягає адміністративному оскарженню (п. 105.2 статті 105 ПК України). З огляду на те, що платнику податків вдруге надсилається інший «остаточний документ» про нарахування податкового боргу, то й податкових повідомлень в міжнародних правовідносинах має надсилатися також два. Разом із тим, «рішення, прийняті контролюючим органом, можуть бути оскаржені в адміністративному або судовому порядку» (пункт 56.1 статті 56 ПК України).

Таким чином, у судовому порядку можуть бути оскаржені обидва податкових повідомлення в міжнародних правовідносинах, а перше з них також і в адміністративному порядку.

Крім того, норми ПК України передбачають направлення двох таких податкових повідомлень в міжнародних правовідносинах у різний спосіб. Так, відповідно до п. 104.2 статті 104 ПК України у першому випадку «контролюючий орган надсилає платнику податків податкове повідомлення в міжнародних правовідносинах у порядку, передбаченому статтею 42 цього Кодексу», а в другому випадку, відповідно до пункту 105.2 статті 105 ПК України «у порядку, визначеному статтею 58 цього Кодексу» [5]. При цьому варто зауважити, що у статті 58 ПК України йдеться про податкове повідомлення-рішення, яке не є податковим повідомленням в міжнародних правовідносинах за визначенням.

Варто звернути увагу на можливу суперечність норм ПК України щодо оскарження суми грошового зобов'язання (боргу) в міжнародних правовідносинах, більш докладним нормам доповнення IV Конвенції. Так, частина перша статті 12 доповнення IV Конвенції встановлює, що коли «офіційний документ, який дозволяє примусове виконання, виданий у країні, де розташований орган-заявник, оскаржується заінтересованою стороною, остання повинна подати позов до компетентного органу країни, в якій розташований орган-заявник, відповідно до чинного законодавства такої країни. Орган-заявник зобов'язаний повідомити запитуваний орган про такий позов. Відповідна сторона також може повідомити запитуваний орган про оскарження».

Отже, платник податків (заінтересована сторона) має подати скаргу (позов) безпосередньо компетентному органу іноземної держави, а не через контролюючий орган в Україні. Своєю чергою, контролюючий орган:

- інформується про такий позов компетентним органом іноземної держави (обов'язково) та платником податків (за бажанням);

- призупиняє процедуру примусового виконання до ухвалення компетентним органом рішення у справі.

Якщо компетентний орган, до якого було подано позов (скаргу) є судом загальної юрисдикції або адміністративним судом, рішення такого суду, що ухвалене на користь органу-заявника та дозволяє стягнення за вимогою в країні, в якій розташований орган-заявник, є «офіційним документом, що дозволяє примусове виконання» та на підставі такого рішення має здійснюватися стягнення за вимогою (параграф 4 статті 12 доповнення IV Конвенції). Саме таке рішення суду, ухвалене на користь органу-заявника і є, у розумінні ПК України, тим «остаточним документом про нарахування податкового боргу в міжнародних правовідносинах». Проте, інші рішення компетентних органів країни-заявника не потребують надсилання платнику податків в Україні «нового» податкового повідомлення в міжнародних правовідносинах, адже всю інформацію платник податків має отримати від компетентного органу іноземної держави самостійно.

У разі оскарження заходів примусового виконання, вжитих у країні, в якій розташований запитуваний орган, таке оскарження передають до компетентного органу такої країни відповідно до її законів та підзаконних нормативно-правових актів (параграф 3 статті 12 доповнення IV Конвенції). Якщо запитуваний орган вважатиме це необхідним або на вимогу органу-заявника, цей запитуваний орган може вживати заходів забезпечення для гарантування стягнення, наскільки закони або чинні нормативно-правові акти країни, в якій він розташований, дозволяють такі заходи щодо подібних вимог (параграф 2 статті 12 доповнення IV Конвенції). Таким чином, окремі норми ПК України щодо розгляду заяв платників податків про перегляд рішення компетентного органу іноземної держави

потребують змін, адже в Україні можливе лише оскарження заходів примусового виконання, або заходів забезпечення для гарантування стягнення щодо їх відповідності чинним нормативно-правовим актам.

У міжнародному застосуванні процедури спільного транзиту, сума боргу залежить від місця де такий борг виник та обчислюється. Якщо митниця відправлення в Україні оформила транзитну декларацію із «приблизно» визначеною сумою потенційного митного боргу, ця сума не може бути узгодженим податковим зобов'язанням. Отже, зобов'язання платника податків сплатити до бюджету іноземної держави точну суму коштів у порядку та строки, визначені законодавством такої іноземної держави, не потребує узгодження в Україні. Разом із тим, відповідно до пункту 54.1 статті 54 ПК України, платник податків самостійно обчислює суму податкового та/або грошового зобов'язання та/або пені, яку зазначає у податковій (митній) декларації або уточнюючому розрахунку. Така сума грошового зобов'язання та/або пені вважається узгодженою [5]. Відтак, одночасно з процедурою оскарження суми грошового зобов'язання мають бути удосконалені окремі норми ПК України щодо необхідності узгодження сум грошових зобов'язань перед бюджетами іноземних держав.

Доречно зауважити, що донедавна було дискусійним таке питання: у порядку якого виду судочинства (господарського чи адміністративного) має вирішуватися спір про стягнення з гаранта як з особи, відповідальної за сплату митних платежів до державного бюджету, коштів за фінансовими гарантіями, узятими ним перед митним органом? Відповідна правова позиція викладена у постанові Великої Палати Верховного Суду від 30 травня 2018 року у справі № 910/5478/17, провадження № 12-98гс18: «спір про стягнення митним органом з відповідача (гаранта) як особи, відповідальної за взятими фінансовими гарантіями щодо сплати митних платежів до державного бюджету, є публічно-правовим спором, на який поширюється юрисдикція адміністративних судів» [11].

Підсумовуючи вищевикладене та спираючись на зарубіжний досвід з даної проблематики, досліджений у рамках Розділу III даної монографії, вважаємо, що для підвищення

ефективності організаційного забезпечення здійснення взаємної адміністративної допомоги при процедурі спільного транзиту у частині стягнення боргу цікавою є практика Швейцарії та Великобританії, яка могла б стати основою вітчизняної моделі механізму стягнення боргу. Така модель передбачатиме закріплення за Держмитслужбою функції стягнення. Цьому має обов'язково передувати наділення митних органів України правоохоронними повноваженнями, що дозволить здійснювати кримінальне провадження у справах про борг, котрий виник під час чи за результатами процедури спільного транзиту. Заразом, актуалізуватиметься питання запровадження Інституту повірених, оскільки подібне до практики згаданих держав стягнення боргу відбувається у судовому порядку та передбачає включення у цей процес окремих посадових осіб митних органів, які виступають в судовому процесі у ролі повірених.

Проте, наразі для України більш прийнятною є інша модель механізму стягнення за вимогами у рамках доповнення IV Конвенції, яка базуватиметься на взаємодії митних та податкових органів (рисунок 1). Задля її реалізації необхідним є виконання низки заходів. Зокрема, вбачається доречним затвердити положення про взаємодію цих органів під час процедури стягнення боргу відповідно до міжнародних норм. Нормативно-правовим актом, який затвердить згадане положення, необхідно ухвалити рішення щодо структурних підрозділів митного та податкового відомств, які будуть відповідати за контакти з компетентними органами інших Договірних сторін Конвенції стосовно взаємної допомоги для інших категорій податків і зборів, а також визначити центральний орган виконавчої влади, якому делеговано основну відповідальність за контакти з іншими державами-членами у сфері взаємної допомоги, яку регулює Директива 2010/24/ЄС.

На нашу думку, потрібно затвердити форму податкового повідомлення в міжнародних правовідносинах та передбачити норми, що дозволять вирішити організаційні та технічні питання взаємодії митних та податкових органів, а відтак, — внести відповідні зміни до Порядку № 1204.

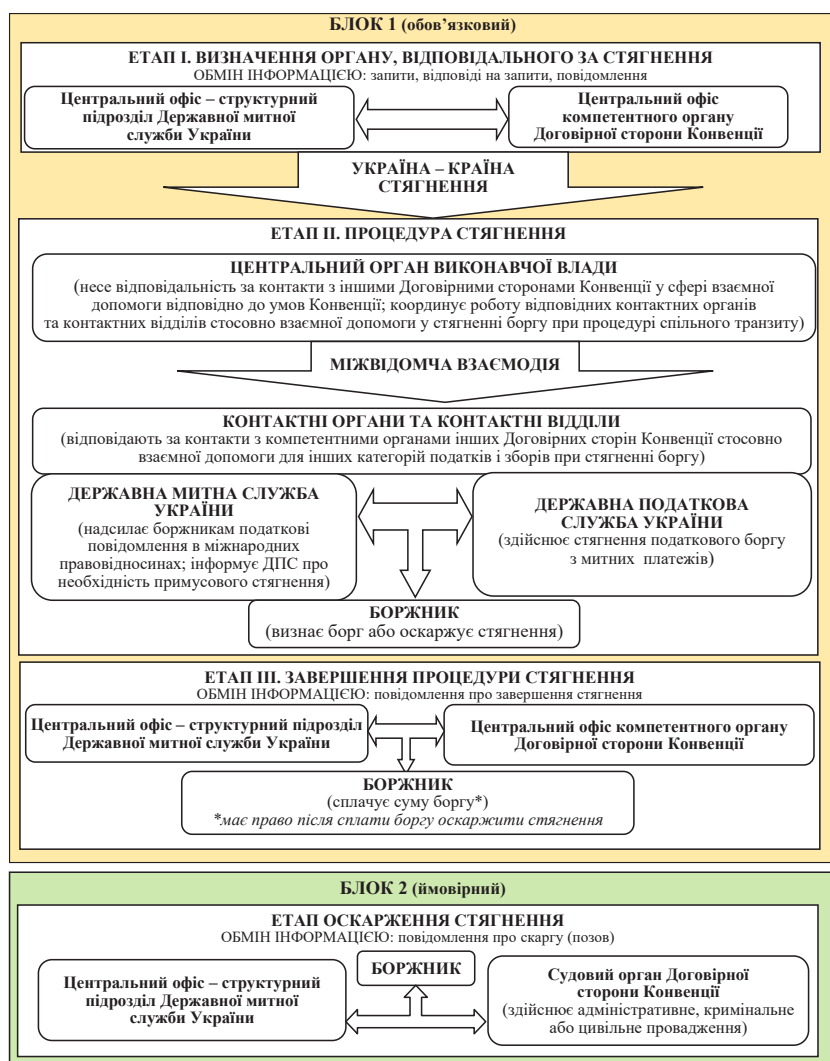


Рисунок 1 – Поетапна структурно-функціональна модель механізму стягнення за вимогами у рамках доповнення IV Конвенції

Джерело: розроблено автором

За митними органами України документально закріпити повноваження надсилати боржникам податкові повідомлення в межах міжнародних правовідносин, а у разі несплати останніми грошового зобов'язання в міжнародних правовідносинах – інформувати Державну податкову службу України про необхідність примусового стягнення. Окрім цього, варто внести зміни та доповнення до окремих норм ПК України щодо: розгляду заяв платників податків про перегляд рішення компетентного органу іноземної держави; процедури оскарження суми грошового зобов'язання та необхідності узгодження сум грошових зобов'язань перед бюджетами іноземних держав.

У подальшому, зважаючи на незмінність євроінтеграційного вектору нашої держави, перспективи розвитку організаційного забезпечення здійснення взаємної адміністративної допомоги при процедурі спільного транзиту головно пов'язуємо з поступовою імплементацією кореляційних положень Директиви 2010/24/ЄС.

ПЕРЕЛІК ДЖЕРЕЛ ПОСИЛАНЬ

1. Горбалінський В. В. Перспективи розвитку і застосування законодавства щодо надання адміністративних процедур в Україні. *Аналітично-порівняльне правознавство*. № 5, 2022. URL: <http://journal-app.uzhnu.edu.ua/article/view/270575> (дата звернення: 01.06.2023).
2. Про адміністративну процедуру : Закон України від 17.02.2022 № 2073-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2073-20#Text> (дата звернення: 15.07.2023).
3. Президент підписав Закон України «Про адміністративну процедуру». URL: <https://mspu.gov.ua/news/prezident-pidpisav-zakon-ukrayini-pro-administrativnu-proceduru> (дата звернення: 29.06.2023).
4. Конвенція про взаємну адміністративну допомогу в податкових справах. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_325?find=1&text=стягнення+заборгованості#w1_1 (дата звернення: 01.07.2023).
5. Податковий кодекс України : Закон України від 02.12.2010 2755-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17#Text> (дата звернення: 02.08.2023).
6. 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: 03.08.2023).
7. 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 (дата звернення: 18.08.2023).

8. Про затвердження Порядку реалізації положень Конвенції про процедуру спільного транзиту на території України : Наказ Міністерства фінансів України від 07.09.2022 № 325. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1309-22#Text> (дата звернення: 29.09.2023).

9. Про міжнародне приватне право : Закон України від 23.06.2005 № 2709-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2709-15#Text> (дата звернення: 10.09.2023).

10. Про взаємну допомогу в стягненні за вимогами стосовно податків, мит та інших інструментів : Директива Ради ЄС 2010/24/ЄС від 16 березня 2010 р. *Рада Європейського Союзу*. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_023-10#Text (дата звернення: 18.08.2023).

11. Постанова Великої Палати Верховного Суду від 30.05.2018 у справі № 910/5478/17. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/74506090> (дата звернення: 18.09.2023).

Наукове видання

АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ЗДІЙСНЕННЯ МИТНОЇ СПРАВИ В УКРАЇНІ

Монографія

Дизайн обкладинки А. Юдашкіна
Технічний редактор О. Гринюк
Верстка Ю. Семенченко



Підписано до друку 01.12.2023 р.
Формат 60×84/16. Папір офсетний.
Цифровий друк. Гарнітура Newton.
Ум. друк. арк. 16,97. Наклад 300.
Замовлення № 1123-109.

Видавництво та друк: Олді+
65101, м. Одеса, вул. Інглєзі, 6/1,
тел.: +38 (095) 559-45-45, e-mail: office@oldiplus.ua
Свідоцтво ДК № 7642 від 29.07.2022 р.

Замовлення книг:
тел.: +38 (050) 915-34-54, +38 (068) 517-50-33
e-mail: book@oldiplus.ua

