

УДК 339.543
JEL Classification: F13, E62

DOI: 10.37332/2309-1533.2021.1-2.24

Коробкова О.М.,
канд. екон. наук, доцент кафедри
експлуатації портів і технології вантажних робіт,
Одеський національний морський університет

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ЗДІЙСНЕННЯ МИТНИХ ПРОЦЕДУР ПРИ ПЕРЕМІЩЕННІ ВАНТАЖІВ У КОНТЕЙНЕРАХ

Korobkova O.M.,
cand.sc.(econ.), associate professor at the department of
port operation and cargo handling technology,
Odessa National Maritime University

THEORETICAL BASES OF IMPLEMENTATION OF CUSTOMS PROCEDURES AT MOVEMENT OF CARGOES IN CONTAINERS

Постановка проблеми. Сучасні умови зовнішньої торгівлі характеризуються швидким зростанням контейнерних вантажопотоків, що призводить до необхідності усунення надлишкових адміністративних бар'єрів, пошуку інструментів митного контролю, спроможних забезпечити його ефективність із мінімальними витратами часу на переміщення товарів через митний кордон України.

З метою спрощення митних формальностей учасники зовнішньоторговельної діяльності письмово звертаються до митних органів за отриманням державної послуги із прийняття попередніх рішень. Формування зазначених рішень підвищує достовірність результатів митного контролю за рахунок вибору методу визначення митної вартості, коду товару за Українською класифікацією товарів зовнішньоекономічної діяльності (УКТ ЗЕД) або країни походження на основі актуальної та повної інформації про товари.

На цей час, згідно із діючим законодавством України, інститут прийняття попередніх рішень у митних органах обмежує можливості їх використання при виборі форми митного контролю з метою ефективного застосування митного тарифу України, яке можливо при спільному формуванні та застосуванні попередніх рішень з питань митної вартості, класифікації та визначення країни походження товарів. Таким чином, час здійснення митного контролю збільшується як через відсутність окремих видів попередніх рішень при здійсненні митних формальностей, так і в зв'язку із особливостями формування попередніх рішень. Тому тема дослідження актуальна і своєчасна.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Наукові засади організації митного обслуговування вантажів розглядалися українськими та зарубіжними вченими: А. В. Артеменком, І. В. Бережнюком, О. І. Бондаренко, О. С. Булатовим, Б. М. Габричидзе, Л. В. Деркачем, Л. М. Івашовою, І. П. Колесником, О. В. Комаровим, П. В. Пашком, Т. В. Рудою, Л. М. Федоришиною, М. Хіліном, В. В. Ченцовим, І. П. Яковлевим та іншими вченими. Визначаючи незаперечну наукову та практичну значущість проведених досліджень, питання удосконалення митного обслуговування вантажів у контейнерах за рахунок використання механізму прийняття попередніх рішень у митній справі залишається недостатньо опрацьованим.

Постановка завдання. Мета дослідження полягає в теоретичному обґрунтуванні доцільності обов'язкового формування та застосування попередніх рішень щодо класифікації та походження при здійсненні митного контролю вантажів у контейнерах.

Виклад основного матеріалу дослідження. Активний розвиток контейнерних перевезень сьогодні відбувається на глобальному рівні. Враховуючи постійне розширення номенклатури вантажів контейнерних перевезень, вони стають невід'ємною складовою логістичної системи, що забезпечує безперебійну доставку різної продукції в торгову мережу, а також вантажів виробничо-технічного призначення в галузь промислового виробництва.

Популяризація використання морських контейнерів обумовлена низкою переваг, зокрема: високим рівнем безпеки товарів, порівняно невеликими транспортними витратами (транспортне судно вміщує на борту від 1000 до 21000 стандартних контейнерів від різних замовників, що й здешевлює вартість перевезень), дотримання строків постачання (морські судна рухаються за чітко визначеними маршрутами), необмежена відстань переміщення вантажів, розвинена інфраструктура морських перевезень (сумісність контейнерів з іншими видами транспортування), можливість транспортування будь-якого типу вантажу [1].

Вигідне географічне положення України на шляху основних транзитних потоків між Європою та Азією, наявність незамерзаючих чорноморських портів, розвинутої мережі залізниць, автомобільних доріг, трубопроводів у широтних і меридіональних напрямках створює всі потрібні передумови для розвитку транспортної галузі. Проте, колосальний транзитний потенціал України використовується лише на чверть [2, с. 41].

Важливу роль при здійсненні міжнародних контейнерних перевезень виконує злагоджена робота морського транспорту із залізничним, яка є основним чинником розвитку шляхів сполучення нашої держави із зарубіжними країнами.

Загальна схема переміщення контейнерів виглядає таким чином: від пункту відправлення морськими шляхами вантажі доставляються в порти призначення, після виконання усіх операцій на контейнерних терміналах вантажі більшу частину сухопутного шляху до пункту призначення долають залізницею, а вже потім – автотранспортом, однак, враховуючи недосконалість транспортної інфраструктури в портах України, технічні й організаційні проблеми обробки контейнерних вантажів, більшу частину сухопутного шляху вантажі у контейнерах долають автомобільним транспортом.

Проблема заторів транспортного потоку під час переміщення через пункти пропуску полягає як у процесі організації здійснення митного контролю та митного оформлення, так і у зв'язку з недостатнім технічним та організаційним забезпеченням порту й станції примикання, а також нечіткої взаємодії морського та залізничного видів транспорту.

Тобто необхідно спростити обробку контейнерних вантажів у технічному та митному відношенні, що сприятиме продуктивності та зниженню собівартості перевезення товарів, та, як наслідок, надасть можливість підвищити транзитний потенціал нашої держави. Час здійснення митних формальностей є основним стримуючим, трудомістким та витратним чинником при здійсненні контейнерних перевезень вантажів.

Враховуючи необхідність імплементації законодавства ЄС, доцільно створити сприятливі умови і спростити процедуру перетину митного кордону, вдосконалити механізм визначення перевірки класифікації товарів і правила справляння митними органами податків та зборів при переміщенні товарів через митний кордон України.

Основним нормативно-правовим актом, нормами якого врегульовано базові аспекти порядку виконання митних процедур, пов'язаних з організацією митного контролю в пунктах пропуску через державний кордон України для водного сполучення, є Митний кодекс України [3].

Загальну послідовність здійснення митних формальностей посадовими особами митних органів, а також порядок взаємодії структурних підрозділів митних органів з уповноваженими органами, що здійснюють контроль осіб, транспортних засобів комерційного призначення, вантажів, які переміщуються через митний кордон України, визначено Типовими технологічними схемами [4, с. 20].

Переміщення вантажів у контейнерах на митний термінал, в зону митного контролю, або у зворотному напрямку здійснюється під контролем митниці відповідно до Технологічної схеми, що затверджується керівником митниці за погодженням з керівниками органу охорони державного кордону, порту та вантажного митного комплексу.

Остаточне рішення митного органу відносно вивезення транспортних засобів комерційного призначення і товарів у контейнерах із митного терміналу здійснюється на підставі оформлених митних декларацій або інших документів, передбачених законодавством з питань державної митної справи.

Процедура митного оформлення контейнерних вантажів розпочинається з моменту подання у відділ митного оформлення декларантом митної декларації або документа, який відповідно до законодавства її замінює, та документів, необхідних для митного оформлення, а в разі електронного декларування – з моменту отримання митницею від декларанта або уповноваженої ним особи електронної митної декларації або електронного документа, який відповідно до законодавства замінює митну декларацію.

Функція організації та контролю за дотриманням суб'єктами ЗЕД установленого законодавством порядку переміщення товарів у контейнерах через митний кордон України передбачає: здійснення митних формальностей; аналіз і контроль з використанням електронних баз даних порядку проведення митних формальностей митними органами під час пропуску через митний кордон України товарів і транспортних засобів.

Модернізація та комплексне оновлення законодавства України з питань державної митної справи, з урахуванням сучасних тенденцій та особливостей розвитку України, дозволили вирішити деякі питання спрощення митних процедур шляхом їх автоматизації та зменшення впливу «людського фактору» на процес та результат митного оформлення товарів, підвищення ефективності митного контролю як одного з методів митного регулювання.

Сьогодні Україна активно реформує митну систему відповідно до норм ЄС. Митний транзит є одним із наріжних каменів економічної інтеграції між ЄС та Україною. Тому серед ключових зобов'язань України за Економічною частиною Угоди про асоціацію з ЄС є приєднання до Конвенції про процедуру спільного транзиту (далі – Конвенції).

Для приєднання до Конвенції, Україна має запровадити NCTS (Нову комп'ютеризовану транзитну систему), яка використовується поки що на національному рівні. Після приєднання до Конвенції, митниці ЄС і України матимуть в системі один транзитний документ. Це дозволить митним органам контролювати вантаж у контейнері на кожному етапі перевезення, покращить боротьбу з порушенням митних правил та збільшить митні надходження до бюджету. Використання однієї транзитної декларації для доставки вантажів з однієї країни в іншу, згідно із процедурою спільного транзиту, зменшує вартість митних процедур та час, необхідний для їх проходження, – отже, зменшує черги на кордоні, що означає швидший потік контейнерів.

Наказом Міністерства фінансів України від 12.02.2021 № 86 затверджено Порядок виконання митних формальностей при застосуванні режиму спільного транзиту з використанням електронної транзитної системи та Порядок допущення транспортних засобів та контейнерів до перевезення товарів під митними пломбами в режимі спільного транзиту» [5].

За цим Порядком, транспортні засоби та контейнери вважаються придатними до перевезення товарів під митними пломбами в режимі спільного транзиту за умови, що їх конструкція та обладнання відповідають таким основним вимогам:

а) місця для накладення пломб сконструйовано для надійного та легкого накладання запірнопломбувальних засобів та пломб;

б) конструкцію транспортного засобу чи контейнера спроектовано та реалізовано так, щоб виключити можливість доступу, вилучення, заміни та/або підміни товарів або їх частини в опломбованій частині без залишення слідів несанкціонованого втручання чи спроби втручання без порушення цілісності пломб або без реєстрації такої події електронними системами реєстрації доступу чи проникнення;

в) конструкція транспортного засобу чи контейнера не містить прихованих порожнин та відсіків, які могли б бути використані для приховування товарів;

г) конструкція вантажного відсіку транспортного засобу чи контейнера, у якому безпосередньо розміщуються товари під час їх транспортування, забезпечує вільний доступ для проведення митного контролю;

д) складові конструктивні елементи вантажного відсіку транспортного засобу мають з'єднуватися за допомогою конструкцій, які не можуть бути зняті зовні та знову поставлені на місце без залишення видимих слідів, або з'єднуються у спосіб, що забезпечує таку конструкцію, яка не може бути змінена без залишення видимих слідів [5].

Таким чином, приєднання до Конвенції дасть можливість Україні:

1. Запровадити обмін митною інформацією щодо транзитних вантажів з 35 країнами в режимі реального часу.

2. Використовувати єдину митну декларацію та єдину фінансову гарантію для переміщення товарів у контейнерах від країни-відправлення до країни-призначення, які є Договірними сторонами Конвенції.

Наприклад, для переміщення товарів з України до Німеччини або з Туреччини до України буде оформлятися одна транзитна декларація за єдиними правилами з наданням єдиного гарантійного документа. Така єдина декларація буде чинною для митних органів всіх країн, через які прямуватиме вантаж у контейнері.

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

4. Запровадити спеціальні транзитні спрощення (загальна фінансова гарантія, звільнення від гарантії, авторизований вантажовідправник/вантажодержувач, самостійне накладання пломб на контейнери).

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

Нормативно-правовими актами з питань державної митної справи, зокрема, Митним кодексом України [3], Положенням про митні декларації, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 № 450 [6], не встановлено обмежень щодо подання митному органу електронної митної декларації.

Декларування товарів з поданням митному органу електронної митної декларації доступне усім підприємствам, що перебувають на обліку у митних органах та посадові особи яких мають засоби електронного цифрового підпису.

Відповідно до Митного кодексу України [3], у системі державної митної служби України, створено акредитований центр сертифікації ключів, який безоплатно надає територіальним органам зазначеного центрального органу виконавчої влади на регіональному і місцевому рівнях та підприємствам усі необхідні послуги електронного цифрового підпису.

Сьогодні майже 97% митних декларацій подаються у відділи митного оформлення із використанням електронного декларування та електронного цифрового підпису декларанта.

Вимоги до оформлення і використання митних декларацій, на підставі яких декларується товари, що переміщуються через митний кордон України підприємствами, затверджено постановою Кабінету Міністрів України № 450 [6]. Форми митних декларацій, які затверджені цією постановою, повністю відповідають формам митних декларацій, запроваджених Конвенцією про спрощення формальностей у торгівлі товарами. Цю Конвенцію укладено між Європейським економічним співтовариством (ЄЕС) та Республікою Австрія, Республікою Фінляндія, Республікою Ісландія, Королівством Норвегія, Королівством Швеція та Швейцарською Конфедерацією про спрощення формальностей у торгівлі товарами (ЄАВТ) [7].

Для здійснення митного оформлення товарів, що прямують у контейнерах, учасник ЗЕД подає до митного органу електронну митну декларацію на товари, яка включає:

- 1) найменування та реквізити сторін зовнішньоторговельної угоди;
- 2) опис товарів (марка, виробник, упаковка та ін.);
- 3) умови перевезення товарів (базисна умова поставки, транспортні засоби, перевізник та ін.);
- 4) значення показників для визначення суми ввізного мита (код митної процедури, митну вартість, країну походження, код УКТ ЗЕД, ставку митного тарифу та ін.).

Електронне декларування товарів у контейнерах при переміщенні через митний кордон України сьогодні здійснюється за принципом «Єдиного вікна» із веб-інтерфейсом офіційних видів контролю за дотриманням законодавства про харчові продукти та корми, ветеринарно-санітарного контролю, фітосанітарного контролю.

Відповідно до Митного кодексу України, митниця оформлення, на підставі результатів застосування системи управління ризиками, може встановлювати вибірковість та періодичність здійснення митного контролю [3]. На вимогу власника товарів, щодо яких визначено форму та обсяг митного контролю, або уповноваженої ним особи митні органи зобов'язані письмово повідомити про це протягом години, якщо інший строк повідомлення не визначено МКУ. Якщо за результатами застосування системи управління ризиками не визначено необхідності проведення митного огляду товарів, транспортних засобів комерційного призначення, митне оформлення та випуск цих товарів, транспортних засобів за рішенням митниці (митного посту) можуть бути здійснені без пред'явлення зазначених товарів, транспортних засобів митниці (митному посту) або з пред'явленням, але без проведення їх митного огляду [3].

Варто зазначити, що переважна більшість товарів у контейнерах потрапляють в Україну через порти великої Одеси (Одеський морський торговельний порт, морський порт Чорноморськ, Морський торговельний порт «Південний»). На сьогодні здійснення митного контролю в портах є автоматизованим процесом, який забезпечує широку інформаційну взаємодію між його учасниками, що значно полегшує діяльність як декларантів, так і посадових осіб митних органів [1, с. 122].

Для забезпечення контролю за товарами, що переміщуються у контейнерах та транспортними засобами комерційного призначення, та обміну інформацією між митними органами стосовно таких товарів використовується ЄАІС – Єдина автоматизована інформаційна система, яка об'єднує в собі всі програмно-технічні складові, необхідні для автоматизації процесів митного оформлення та контролю. Діюча в її складі автоматизована система митного оформлення «Інспектор» (АСМО) охоплює всі процеси митного контролю як всередині країни, так і на митних кордонах.

Митний контроль і митне оформлення здійснюється із застосуванням автоматизованої системи аналізу і управління ризиками (АСАУР) через три канали випуску товарів за митними деклараціями:

- 1) «зелений канал» – передбачає автоматизований випуск товарів за митною декларацією без здійснення додаткової перевірки документів та проведення митного огляду;
- 2) «жовтий канал» – випуск товарів за митною декларацією здійснюється після проведення документального контролю;
- 3) «червоний канал» (найбільш ризикові операції) – після здійснення документального контролю та митного огляду.

У разі відсутності виявлених митних ризиків митний орган перевіряє наявність в декларації на товари ознак порушень митних правил.

Ознаки порушень заходів митно-тарифного регулювання (індикатори ризику) відображають причини відхилення різниці світових і внутрішніх цін товарів від економічно обґрунтованого рівня, пов'язані з помилковим визначенням митної вартості, коду товару за УКТ ЗЕД або країни походження товарів.

Ризик у митній справі – це ймовірність недотримання вимог законодавства України щодо державної митної справи. Таке визначення фактично відповідає підходу до загального визначення ризику як можливості недосягнення поставлених цілей управління, адже одним з основних завдань митних органів, зокрема в Україні, є контроль за дотриманням законодавства з питань митної справи [8, с. 25].

О. В. Комаров вважає, що митний ризик – порушення норм митного та відповідних галузей національного й міжнародного законодавства, які регулюють пов'язані з митними правовідносини, що створює небезпеки державним та суспільним інститутам й інституціям [9, с. 35].

На думку Пашка П. В., митний ризик – це кількісна величина митного виклику у вигляді певної оцінки чи ймовірності реалізації наявної або потенційної митної загрози щодо усвідомленої можливості виникнення митної шкоди, при цьому ймовірність реалізації загрози має збалансовано розраховуватися на підставі комплексного оцінювання показників ймовірності реалізації конкретної загрози як у зовнішньому, так і у внутрішньому середовищі [10, с. 7].

За Митним кодексом України, митний ризик – це ймовірність недотримання вимог законодавства України з питань державної митної справи [3], а за Митним кодексом ЄС – це вірогідність настання події, яка може виникнути під час увезення, вивезення, транзиту або кінцевого використання товарів, що переміщуються між митною територією Співтовариства та країнами або територіями за межами цієї території [11].

Проаналізувавши погляди деяких вчених на поняття митного ризику та певні нормативні акти, вважаємо, що митний ризик слід розглядати як ймовірність порушення митного законодавства при переміщенні товарів і транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України.

Оцінка ризику складається з низки технічних процесів, призначених для визначення і кількісного виміру окремих ризиків [12] та охоплює собою ідентифікацію, аналіз та порівняльну оцінку ризику – взаємопов'язані процеси щодо: визначення, складення переліку та опису елементів ризику; дослідження природи і характеру ризику та визначення його рівня; порівняння результатів.

У разі виявлення ознак порушення митних правил формуються цільові профілі ризику, відомості про яких зберігаються в автоматизованій системі митних органів України. Залежно від виявлених ризиків або цільових профілів ризиків митний орган обирає форму митного контролю.

Для мінімізації низького ризику застосовується моніторинг операцій учасника ЗЕД, для мінімізації середнього ризику – перевірка документів, для мінімізації високого ризику – митний огляд товарів і транспортних засобів комерційного призначення.

За результатами здійснення митного огляду митні органи приймають рішення відносно відсутності або наявності порушень митного законодавства України. Якщо факт правопорушення не виявлений, митний орган приймає рішення про завершення митного оформлення та випуск товарів згідно із заявленим митним режимом.

При порушенні заходів митно-тарифного регулювання митний орган вимагає від учасника ЗЕД здійснити модифікацію митної декларації для забезпечення обґрунтованої різниці світових і внутрішніх цін товарів. Якщо учасник ЗЕД виконує вимогу, то завершується процедура митного оформлення товарів. Якщо учасник ЗЕД його не виконує, митний орган забороняє поміщати товари під митний режим через порушення заходів митно-тарифного регулювання.

Вважаємо, що застосування інструментів оцінки митного ризику при переміщенні товарів через митний кордон України дозволило:

- 1) використовувати попередню інформацію про товари, що прямують у контейнерах з метою обґрунтованого вибору форм митного контролю;

- 2) доповнити критерії обрання форм митного контролю оцінкою ймовірності і наслідків порушень заходів митного регулювання на базі статистики митного контролю в звітному періоді.

Разом з тим, інструменти оцінки ризику не забезпечують необхідного поєднання об'єктивності та формалізації процесу вибору перевірочних заходів.

Цільові профілі ризику формуються на основі перевірки характеристик товарів в режимі реального часу та є більш актуальними і дуже часто використовуються, ніж критерії інших профілів ризику. Водночас, формування цільових профілів ризику після надходження інформації щодо товарів все більше обмежує сферу їх використання внаслідок значного зростання зовнішньої торгівлі. Отримана при цьому оцінка ймовірності порушень відрізняється високою суб'єктивністю через залежність трактування значущості ознак порушень від знань і досвіду посадових осіб митних органів.

Отже, умови ефективного застосування інструментів оцінки митних ризиків виконуються в основному при реалізації функцій контролю дотримання заборон і обмежень за рахунок докладного опису товарів до їх переміщення, наявності списку товарів ризику, порівняння товарів з даними списком.

Згідно зі статтею 23 МКУ, за письмовими зверненнями декларантів або уповноважених ними осіб, митні органи приймають попередні рішення щодо застосування окремих положень законодавства України з питань державної митної справи. Такі рішення виносяться до початку переміщення товарів через митний кордон України. Попередні рішення можуть прийматися з питань:

- 1) класифікації товарів;

- 2) визначення країни походження товарів [3].

Умови застосування попереднього рішення при здійсненні митного контролю вантажів у контейнерах, по суті, відображають відомості запитів і додаткової інформації, які використовуються при виборі попередніх рішень і представлених у формі, яка дозволяє ідентифікувати товар під час митного декларування.

На початковому етапі учасник ЗЕД, який отримав попереднє рішення, використовує його при декларуванні товарів та поданні митної декларації у відділ митного оформлення при переміщенні вантажів у контейнерах через митний кордон України.

Митний орган реєструє декларацію, якщо дата і номер попереднього рішення дійсні і є в базі попередніх рішень.

Наявність в митній декларації відомостей про попереднє рішення виступає підставою для вибору перевірочних заходів, метою яких є забезпечення відповідності характеристик товару відомостям попереднього рішення в інтересах підтвердження дотримання учасником ЗЕД умов надання пільг згідно із попереднім рішенням. З цією метою посадова особа митних органів проводить документальну форму митного контролю та митний огляд товарів, що переміщуються через митний кордон України в контейнерах.

Перевірка документів передбачає звірку відомостей декларації, електронної копії попереднього рішення і бази попередніх рішень щодо товарів, які переміщуються через митний кордон України. Розбіжність відомостей означає недостовірне декларування і відмову у митному оформленні товарів.

Організаційний механізм застосування попередніх рішень щодо класифікації та походження товарів при здійсненні митного контролю вантажів у контейнерах представлено на рис. 1.

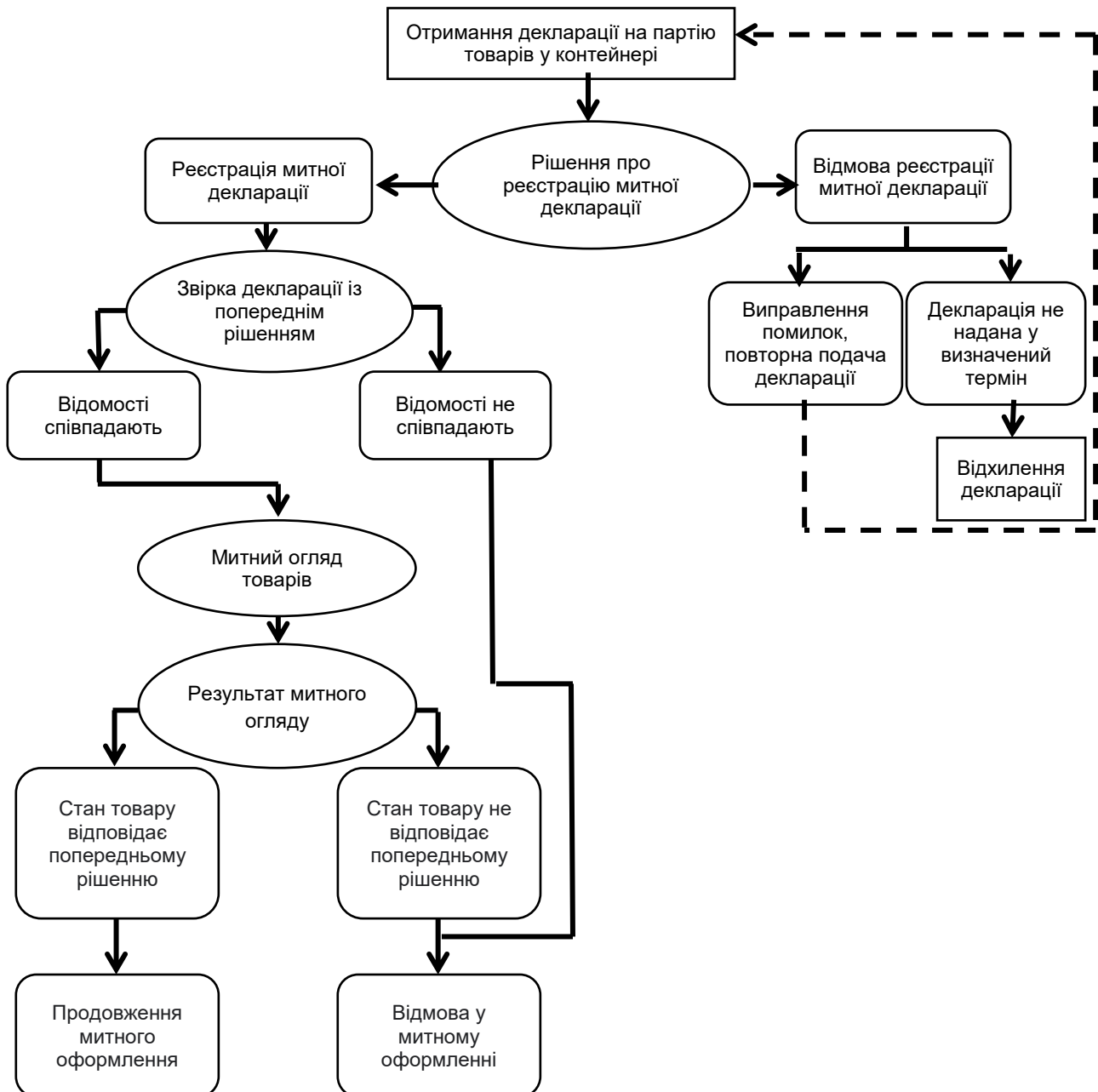


Рис. 1. Організаційний механізм застосування попередніх рішень щодо класифікації та походження при здійсненні митного контролю вантажів у контейнерах

Джерело: розроблено автором

На наступному етапі здійснюється огляд товарів, в процесі якого митний орган порівнює фактичний стан товарів з умовами застосування попереднього рішення. Якщо вони відповідають один

одному, попереднє рішення використовується при визначенні ставки і суми мита, після сплати якої завершується митне оформлення. Якщо стан товарів не відповідає умовам застосування попереднього рішення, митний орган відмовляє у митному оформленні.

Таким чином, механізми формування та застосування попередніх рішень щодо класифікації та походження товарів сприяють підвищенню достовірності та скорочення часу перевірочних заходів за рахунок попереднього обґрунтування позиції митних органів з питань класифікації та походження товарів, обов'язковості і чітко обумовлених умов застосування попередніх рішень. Підвищення достовірності перевірочних заходів витікає із наступних особливостей механізмів формування попередніх рішень про класифікацію та походження товарів:

- 1) забезпечення повноти актуальності даних відносно товарів;
- 2) формування попередніх рішень посадовцями митних органів.

Висновки з проведеного дослідження. Фактично формування попередніх рішень посадовцями митних органів щодо класифікації і походження товарів означає, що учасники ЗЕД виконують функції надання інформації з метою класифікації та визначення походження товарів, у той час як самі процеси класифікації та визначення походження товарів здійснюються митними органами. Усе це позитивно впливає на якість підготовки попередніх рішень, тому що митні органи, як правило, володіють більш глибокими знаннями і навичками з питань класифікації й походження товарів, ніж учасники ЗЕД, та мають спеціалізоване методичне та інформаційне забезпечення, в тому числі доступ до інформації міжнародних організацій і митних органів зарубіжних країн. Обробка запиту учасника ЗЕД менш обмежена за часом, ніж перевірка декларації на товари. Завдяки цьому підвищуються можливості вибору перевірочних заходів на основі глибокого дослідження об'єктів митного контролю.

Вважаємо, що обов'язковість попередніх рішень сприяє скороченню часу митного контролю за рахунок виключення операцій визначення коду за УКТ ЗЕД та країни походження товарів після перетину митного кордону.

Таким чином, виявлені проблеми митного оформлення вантажів у контейнерах дозволили обґрунтувати необхідність та напрями розвитку механізмів формування та застосування попередніх рішень щодо класифікації та походження товару з метою підвищення ефективності і скорочення часу митного контролю.

Крім того, інтегрування до спільної транзитної системи NCTS в найближчій перспективі дозволить прискорити та удосконалити митні процедури щодо товарів у контейнерах, які переміщуються через українсько-європейський кордон, зменшити витрати на транскордонну торгівлю товарами з країнами Європи, а також більш ефективно протидіяти спробам порушення митних правил.

Література

1. Митний контроль та митне оформлення в морських пунктах пропуску: проблемні аспекти та напрями удосконалення : кол. моногр. / за заг. ред. Т. В. Рудої, А. В. Артеменка. Хмельницький, 2020. 236 с. (Серія «Податкова та митна справа в Україні». Том 156).
2. Комчатних О. В. Інноваційний розвиток транспортної системи України. *Управління проектами, системний аналіз і логістика. Серія «Економічні науки»*. 2016. Вип. 16. С. 41-46.
3. Митний кодекс України : Закон України від 13.03.2012 р. № 4495-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/en/4495-17/ed20210101#Text> (дата звернення: 10.02.2021).
4. Питання пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними: постанова Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 р. № 451. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/451-2012-%D0%BF#Text> (дата звернення: 10.02.2021).
5. Про затвердження Порядку виконання митних формальностей при застосуванні режиму спільного транзиту з використанням електронної транзитної системи та Порядку допущення транспортних засобів та контейнерів до перевезення товарів під митними пломбами в режимі спільного транзиту : Наказ Міністерства фінансів України від 12.02.2021 № 86. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0249-21#Text> (дата звернення: 15.02.2021).
6. Питання, пов'язані із застосуванням митних декларацій : Постанова Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 № 450. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/450-2012-%D0%BF> (дата звернення: 12.02.2021).
7. Конвенція про спрощення і гармонізацію митних процедур (Київська конвенція) від 18.05.1973 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_643#Text (дата звернення: 12.02.2021).
8. Митна енциклопедія : у 2 т. / Бережнюк І. Г. та ін. Хмельницький : ПП Мельник А.А., 2013. Т. 2. 536 с.
9. Комаров О. В. Механізми адміністрування митних ризиків в системі державного регулювання зовнішньоекономічної діяльності : дис. ... канд. наук з держ. упр. : спец. 25.00.02 ; Університет митної справи та фінансів. Дніпро, 2017. 198 с.
10. Пашко П. В. Умови та чинники забезпечення митної безпеки. *Митна справа*. 2010. № 1(67). С. 5-16.

11. Таможенный кодекс ЕС от 2008 года № 450. URL: <http://kompmp.rada.gov.ua/kompmp/control/uk/doccatalog/list?currDir=47240> (дата звернення: 12.02.2021).
12. ISO Guide 73:2009. Risk management – Vocabulary – Guidelines for use in standards. URL: <http://www.iso.org> (дата звернення: 10.02.2021).

References

1. Ruda, T.V. and Artemenko, A.V. (Eds.) (2020), *Mytnyi kontrol ta mytne oformlennia v morskyykh punktakh propusku: problemni aspekty ta napriamy udoskonalennia* [Customs control and customs clearance at sea checkpoints: problematic aspects and areas for improvement], coll. monograph, Khmelnytskyi, Ukraine, 236 p. (Seriiia "Podatkova ta mytna sprava v Ukraini". Vol. 156).
2. Komchatnykh, O.V. (2016), "Innovative development of Ukrainian transport system", *Upravlinnia proektamy, systemnyi analiz i lohistyka. Seriiia "Ekonomichni nauky"*, Iss. 16, pp. 41-46.
3. Verkhovna Rada of Ukraine (2012), Law of Ukraine "Customs Code of Ukraine" dated 13.03.2012 no. 4495-VI, available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/en/4495-17/ed20210101#Text> (access date February 10, 2021).
4. Cabinet of Ministers of Ukraine (2012), Resolution "Issues of crossing the state border of persons, road, water, rail and air vehicles of carriers and goods moved by them" dated 21.05.2012 no. 451, available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/451-2012-%D0%BF#Text> (access date February 10, 2021).
5. Ministry of Finance of Ukraine (2021), Order "About the statement of the Order of performance of customs formalities at application of a mode of joint transit with use of electronic transit system and the Order of admission of vehicles and containers to transportation of the goods under customs seals in a mode of joint transit" dated 12.02.2021 no. 86, available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0249-21#Text> (access date February 15, 2021).
6. Cabinet of Ministers of Ukraine (2012), Resolution "Issues related to the use of customs declarations" dated 21.05.2012 no. 450, available at: <https://zakon.rada.gov.ua/go/450-2012-%D0%BF> (access date February 12, 2021).
7. "International Convention on the Simplification and Harmonization of Customs Procedures", available at: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_643#Text (access date February 12, 2021).
8. Berezhniuk, I.H. et al. (2013), *Mytna entsyklopediia : u 2 t.* [Customs encyclopedia: in 2 volumes], PP Melnyk A.A., Khmelnytskyi, Ukraine, Vol. 2, 536 p.
9. Komarov, O.V. (2017), "Mechanisms of customs risk administration in the system of state regulation of foreign economic activity", Diss. of Cand. Sc. (Publ. Adm.), 25.00.02, University of Customs Affairs and Finance, Dnipro, Ukraine, 198 p.
10. Pashko, P.V. (2010), "Conditions and factors of customs security", *Mytna sprava*, no. 1(67), pp. 5-16.
11. "2008 EU Customs Code No. 450", available at: <http://kompmp.rada.gov.ua/kompmp/control/uk/doccatalog/list?currDir=47240> (access date February 12, 2021).
12. ISO Guide 73:2009. Risk management – Vocabulary – Guidelines for use in standards, available at: <http://www.iso.org> (access date February 10, 2021).