

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ЗАХІДНОУКРАЇНСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

СУЧАСНІ ВИКЛИКИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МИТНОЇ БЕЗПЕКИ В УКРАЇНІ

Монографія

*За редакцією д. е. н., професора
А. І. Крисоватого*

Тернопіль–2020

УДК 366.24(477)

К 20

Рецензенти:

Сидельникова Лариса Петрівна, д-р екон. наук, професор, завідувач кафедри фінансів, банківської справи та страхування Херсонського національного технічного університету;

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

Шевчук Сергій Васильович, д-р екон. наук, доцент, в.о. директора Навчально-наукового інституту економіки, оподаткування та митної справи УДФСУ.

*Рекомендовано до друку Вченою радою
Західноукраїнського національного університету
(протокол №4 від 16 грудня 2020 року)*

Авторський колектив:

А. І. Крисоватий, С. П. Бондаренко, В. А. Валігура, Г. В. Василевська, В. П. Войцешин, О. Я. Герчаківська, С. Д. Герчаківський, І. А. Гуцул, О. М. Десятнюк, В. І. Дмитрів, І. Я. Зварич, І. П. Кекіш, К. В. Крисовата, А. І. Луцик, Т. Я. Маршалок, І. В. Мороз, І. В. Новосад, В. В. Сідляр, Н. Г. Синютка, Ф. П. Ткачик, В. В. Угрин, А. М. Шевчук, І. С. Чернець.

«Сучасні виклики забезпечення митної безпеки в Україні»: монографія / за ред. К 20 д.е.н., професора А.І. Крисоватого. – Тернопіль: Університетська думка, 2020. – 414 с.

ISBN 978-966-654-610-7

У колективній монографії досліджено теоретичні аспекти забезпечення митної безпеки держави. Розглянуто проблеми протидії зростаючим масштабам митної злочинності в національному та глобальному вимірах. Здійснено комплексну діагностику акумулювання митних платежів в Україні, визначено впливи факторів на обсяги митних надходжень в державі. Авторами обґрунтовано прогнозування динаміки митних платежів залежно від країни походження товару, коду товару, митної вартості; змодельоване підвищення ефективності забезпечення митної безпеки України. Окреслено прототипи забезпечення митної безпеки в європейських державах; проаналізовано підходи щодо протидії митним деліктам в різних країнах світу. Досліджено особливості діджиталізації митних процесів в Україні та напрямки удосконалення митного контролю та посилення митної безпеки України.

Видання зорієнтоване для наукових працівників, викладачів, аспірантів та студентів, фахівців митних інституцій, а також усіх, хто цікавиться проблемами митної політики держави.

УДК 366.24(477)

ISBN 978-966-654-610-7

© Авторський колектив, 2020

© ЗУНУ, 2020

ЗМІСТ

ПЕРЕДМОВА.....	5
РОЗДІЛ I. ТЕОРЕТИЧНА КОНЦЕПТУАЛІЗАЦІЯ ФІСКАЛЬНО-РЕГУЛЮЮЧОЇ ПАРАДИГМИ МИТНОЇ БЕЗПЕКИ ДЕРЖАВИ.....	9
1.1. Теоретичний наратив безпекової компоненти митної системи держави.	9
1.2. Інституціоналізація митної безпеки держави.....	25
1.3. Фіскальні та регулюючі інструменти забезпечення митної безпеки держави.....	49
1.4. Компонентність фіскальної парадигми антициклічного регулювання економіки: митно-безпековий контекст.	62
РОЗДІЛ II. ПРОТИДІЯ МИТНІЙ ЗЛОЧИННОСТІ В УКРАЇНІ У КОНТЕКСТІ ПОСИЛЕННЯ МИТНОЇ БЕЗПЕКИ.....	83
2.1. Митні делікти та їхня класифікація в Україні.	83
2.2. Феноменологія митної злочинності та її вияви у глобальному і національному вимірах.....	100
2.3. Нормативно-правові імперативи протидії порушенням митних правил.	121
2.4. Контрабанда та її роль у порушенні контурів митної безпеки і викривленні фіскальної політики України.....	133
2.5. Судова практика в частині розгляду справ про митні делікти в контексті забезпечення митної безпеки України.....	146
РОЗДІЛ III. ПРАГМАТИЗМ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МИТНОЇ БЕЗПЕКИ В УКРАЇНІ.	165
3.1. Використання індикаторів митної безпеки в оцінюванні фіскально-регулюючого вияву митної політики України.	165
3.2. Аналіз практики адміністрування митних платежів у контексті дослідження впливу факторів: правильності визначення митної вартості товарів, країни походження і коду товару.....	179

3.3. Система електронного адміністрування ПДВ в Україні: аспекти забезпечення митної безпеки при експортно- імпортних операціях.....	195
3.4. Дослідження функціональної ролі митних інституцій у реалізації безпекової доктрини держави.	216
3.5. Вплив особливих видів мита на митну безпеку України.	228
РОЗДІЛ IV. ЕКОНОМІКО-МАТЕМАТИЧНІ ПІДХОДИ ДО ПОСИЛЕННЯ БЕЗПЕКОВОЇ КОМПОНЕНТИ МИТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ.....	241
4.1. Прогонозування динаміки адміністрування митних платежів з урахуванням факторів правильності ідентифікації митної вартості, країни походження і коду товару.....	241
4.2. Моделювання процесів підвищення ефективності фіскально-регулюючої складової митної безпеки України....	257
РОЗДІЛ V. ЗАРУБІЖНІ ОРІЄНТИРИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МИТНОЇ БЕЗПЕКИ ДЕРЖАВИ ТА МОЖЛИВОСТІ ЇХНЬОЇ ІМПЛЕМЕНТАЦІЇ В УКРАЇНІ.....	273
5.1. Зарубіжні прототипи формування і розвитку безпекової політики в митній сфері.	273
5.2. Моніторинг заходів та механізмів забезпечення митної безпеки деяких країн світу.	287
5.3. Європейські підходи щодо протидії митним правопорушенням та посилення митної безпеки.	317
РОЗДІЛ VI. ФОРМУВАННЯ ПРИКЛАДНИХ ФУНКЦІОНАЛЬНИХ ЕКОНОМІКО-ПРАВОВИХ МЕХАНІЗМІВ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ І ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МИТНОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ.....	335
6.1. Сучасні детермінанти інформатизації митного контролю та митного оформлення в Україні.	335
6.2. Фіскально-регулюючий потенціал митної безпеки України в контексті розвитку експорту продукції.....	348
6.3. Удосконалення митного контролю як процесу управління ризиковими ситуаціями при здійсненні митних процедур..	361
ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	383
АВТОРСЬКИЙ КОЛЕКТИВ	411

ПЕРЕДМОВА

Реалізація митної політики держави характеризується вирішенням багатьох складних політичних, економічних, соціальних і правових проблем, що пов'язані з погіршенням рівня захищеності населення, великою кількістю протиправних посягань на права та свободи громадян, власність, громадський порядок і громадську безпеку, порушення митних правил, об'єкти інтелектуальної власності тощо. Протидія митним правопорушенням та боротьба з контрабандою в Україні останнім часом набувають дедалі більшої уваги з боку як формальних, так і неформальних інституцій.

Безпекова компонентна митної системи держави актуалізується, зокрема, через підвищення ефективності контролю за експортно-імпортними операціями, інтенсифікацію боротьби з митними деліктами, що зумовлені військовим конфліктом у східних областях України та анексією Криму, виклики планетарного масштабу, що пов'язані з поширенням Ковід-19, та активізацією протекціоністських трендів міжнародної економіки. Через це формування та проведення відповідної фіскальної політики в системі забезпечення митної безпеки і впровадження механізмів блокування та усунення факторів, що підривають стійкість митної системи держави, є актуальною проблемою в галузі митної справи.

У сучасних умовах сама ідеологія митної безпеки держави залежить від процесу фіскальної ефективності, загальні принципи якого закладені у чинному законодавстві України та вдосконалюються відповідно до світових норм. Адже саме забезпечення фіскальної й регулюючої складової митної безпеки держави, усунення наявних диспропорцій, фіскальних втрат є одним із головних завдань націо-

нальної економіки та виступає актуальною проблемою, що потребує нагального вивчення.

Вагомий внесок у дослідження митної безпеки держави й її фіскальної та регулюючої складових зробили наукові праці провідних вчених-класиків, зокрема: Л. Абалкіна, Н. Барбона, В. Богомолова, Д. Болдуїна, Л. Гончаренко, Д. Ірвіна, Е. Колодзей, М. Лаффер, Ф. Ліста, Д. Норма, Є. Олейнікова, В. Петті, Е. Роуза, А. Сміта, В. Тамбовцева, С. Фортрея й ін.

Теоретичні та практичні аспекти моніторингу і забезпечення митної безпеки та її компонент досліджено у працях вітчизняних науковців. Так, слід відзначити наукові напрацювання вчених: О. Бінька, І. Бережнюка, А. Бидика, Н. Гавловської, М. Губи, О. Гребельника, Є. Додіна, Я. Жаліла, О. Єгорова, І. Івашук, М. Каленського, І. Квеліашвілі, О. Комарова, В. Науменка, К. Новікової, Н. Осадчої, П. Пашка, Є. Рудніченко, О. Сенчагова, А. Стельмащук, А. Точиліна, С. Юрія та ін.

Відаючи належне науковим досягненням учених та оцінюючи їхній вагомий внесок у дослідження цієї проблематики, констатуємо, що результати проведених досліджень не забезпечують повною мірою належного рівня обґрунтування компонентного складу митної безпеки держави, тим більше в контексті появи сучасних ризиків і викликів глобального та національного штибу.

З огляду на зазначене постає головне завдання – створення єдиних концептуальних підходів до розробки сучасних підходів формування і посилення митної безпеки України з урахуванням викликів та загроз глобалізаційних процесів, особливостей соціально-економічного розвитку країни, трендів поширення митної злочинності й вимог до створення смарт-митних інституцій сервісного типу в нашій державі.

Представлена монографія є спробою комплексного розвитку теорії, методології та практики формування новітніх механізмів забезпечення митної безпеки держави в частині використання інструментів митної політики для реалізації планів соціально-економічного розвитку України, експортного орієнтування економіки та підвищення її конкурентоспроможності на зовнішніх ринках, про-

тидії митним правопорушенням і вдосконалення інституційного забезпечення митних процесів.

У першому розділі монографії досліджено концептуальні засади митної безпеки держави й її фіскально-регулюючі домінанти. Розглянуто сутність інституціалізації митної безпеки, здійснено еволюційний екскурс становлення митних інституцій в Україні. Охарактеризовано теоретичні особливості виокремлення фіскальних та регулюючих інструментів забезпечення митної безпеки. Проаналізовано сценарії антициклічного регулювання економіки в контексті використання податково-митних інструментів.

Другий розділ присвячено нормативно-правовим і прикладним характеристикам митної злочинності. Зокрема, досліджено особливості класифікації та ідентифікації митних деліктів в Україні. Представлено теоретичний наратив щодо феноменології митної злочинності, протидії деліквентним явищам у глобальному і національному масштабах. Відстежено роль митних та судових інститутів у процесах протидії митним деліктам.

У третьому розділі сконцентровано увагу на аналізі індикаторів митної безпеки, показників, що характеризують фіскальні наслідки адміністрування митних платежів та контролю визначення митної вартості товарів, країни походження товарів і їхнього коду. Представлено особливості електронного адміністрування ПДВ в Україні при здійсненні експортно-імпортних операцій. Розкрито проблемні аспекти функціонування митних інституцій та окреслено їхню роль у забезпеченні митної безпеки.

Четвертий розділ монографії висвітлює економіко-математичні підходи до посилення митної безпеки України. Досліджено особливості моделювання процесів підвищення ефективності фіскально-регулюючої компоненти митної безпеки. Відстежено прогностні аспекти динаміки надходжень митних платежів в Україні через врахування факторів визначення митної вартості товарів, країни походження товарів та їхнього кодування.

У п'ятому розділі досліджуються особливості забезпечення митної безпеки держави крізь призму вивчення зарубіжних аналогів. Оцінено світові прототипи посилення митної безпеки в умовах

новітніх глобалізаційних викликів. Виявлено переваги і недоліки європейської практики протидії митній злочинності та притягнення до відповідальності правопорушників у митній сфері.

Шостий розділ присвячено формуванню новітніх механізмів забезпечення митної безпеки України в умовах нестабільного зовнішнього середовища. Здійснено оцінювання діджиталізації митних процесів і ефектів створення смарт-митниці в Україні. Досліджено фіскально-регулюючі аспекти митної безпеки держави в контексті вдосконалення інструментів регулювання експорту. Окреслено напрями вдосконалення митного контролю в Україні через активну імплементацію управління митними ризиками.

Домінантною рисою пропонованого монографічного дослідження є прагнення авторського колективу виконати системну концептуалізацію набутих знань та досвіду в площині формування механізмів посилення митної безпеки України.

Наукове видання підготовлено з урахуванням перспективних напрямів розвитку наукових досліджень у митній справі й на основі висновків, отриманих за результатами проведення досліджень у межах НДР «Фіскально-регулюючі домінанти забезпечення митної безпеки в Україні» (реєстраційний № 0119U100529), які виконано професорсько-викладацьким складом кафедри податків та фіскальної політики Західноукраїнського національного університету.

*Доктор економічних наук, професор, ректор
Західноукраїнського національного університету
Андрій Крисоватий*

РОЗДІЛ I

ТЕОРЕТИЧНА КОНЦЕПТУАЛІЗАЦІЯ ФІСКАЛЬНО-РЕГУЛЮЮЧОЇ ПАРАДИГМИ МИТНОЇ БЕЗПЕКИ ДЕРЖАВИ

1.1. Теоретичний наратив безпекової

компоненти митної системи держави

Безпекова компонента функціонування економіки України нині виступає одним із найважливіших факторів її ефективного розвитку. Це насамперед зумовлено наявністю зовнішніх військових й економічних загроз, а також внутрішніми дисбалансами в економіці. Прямого впливу та загроз у цій ситуації зазнає митна система України. Тому як у теоретичному аспекті, так і на законодавчому рівні виділено поняття «митна безпека».

Належне забезпечення митної безпеки на практиці можливе за умови всебічного його обґрунтування в теоретичній сфері. Вважаємо, що ключовим завданням у цьому напрямку дослідження є окреслення базових понять, що формують сутність митної безпеки.

Митна безпека держави – це складова економічної безпеки, завданням якої є захист економічних інтересів. Розглянемо детальніше сутність і ретроспективи теоретичного обґрунтування економічної безпеки держави.

Кінець XX ст. – початок XXI ст. зумовив настання фундаментальних та багатоаспектних глобалізаційних процесів, ідентифіку-

ючи при цьому як загострення існуючих, так і появу нових екзотичних ендемічних загроз безпеці й стабільності в міжнародному та національному вимірах. Посилення глобалізаційних перетворень активізувало необхідність перегляду концептуальних положень стратегій економічного розвитку як країн економічного авангарду, так і країн економічної периферії з метою пошуку адекватного сучасним реаліям інструментарію захисту національних інтересів відповідно до окресленої парадигми економічної безпеки держави, ієрархії цілей, сфер та складових її забезпечення.

Історично пошук й ідентифікація доктрини економічної безпеки держави зумовлюються усвідомленням факторів, що перешкоджають економічному розвитку з подальшим виробленням заходів з нейтралізації, попередження та захисту від таких загроз. Дослідження проблем забезпечення економічної безпеки держави налічує більше двохсот років, упродовж яких еволюційно можна виділити домінування декількох базових парадигм: камералістську, кейнсіанську, неокласичну, інституціональну, радикальну та неоінституціональну¹.

Класична ліберальна парадигма, що ґрунтувалася на класичній політекономії А. Сміта і заперечувала існування національних економічних інтересів, була піддана критиці німецьким економістом, яскравим представником камералістики Ф. Лістом. Вчений на основі обґрунтування теорії національних економічних інтересів акцентував увагу на зовнішньоекономічних загрозах розвитку, доводячи, що вільна торгівля вигідна лише економічно розвинутим країнам, а слабкі країни приречені на ще більше відставання в розвитку. Теоретичні постулати камералістики лягли в основу політики Німеччини, США та Росії кінця XIX ст. – початку XX ст., сприяючи їхньому економічному лідерству у світовому вимірі. Однак усвідомлення об'єктивного впливу загроз національній безпеці, зумовлених внутрішніми кризовими явищами (такими, як безробіття, перевиробництво, економічна депресія) актуалізувало кейнсіанську парадигму «національної економічної безпеки», що була домінуючою до середини 70-х рр. XX ст.

¹ Латов Ю. В. Национальная экономическая безопасность в историческом контексте. *Истор.-экон. исслед.* 2007. Т. 8, № 1. С. 5–29.

Зміщення акцентів кейнсіанської парадигми шляхом зміни ієрархії загроз національній економічній безпеці характеризувало неокласичну парадигму, пріоритетами підтримки якої стало забезпечення високих темпів розвитку економіки шляхом стримування інфляції, підтримки високої конкурентоздатності вітчизняного виробництва товарів і послуг на світовому рівні. Зазначимо, що концептуальним базисом визначення сутності кейнсіанської та неокласичної парадигм економічної безпеки держави в останній третині ХХ ст. стало акцентування уваги на ролі й значенні правозахисної системи, ефективної фіскальної політики, принципових та дієвих заходів протидії суспільним і економічним правопорушенням, підвищення ролі контрольних і превентивних механізмів впливу.

Розпад Радянського Союзу та трансформаційні перетворення у країнах колишнього соціалістичного табору зумовили зміну економічної ситуації у світі й широкоформатну диференціацію країн за економічними, соціальними і цивілізаційними характеристиками. Проблеми країн з перехідною економікою стали об'єктом пізнання ліворадикальних концепцій світового розвитку, апологети яких одностайно доводили гальмуючий характер впливу норм та «правил гри» країн економічного авангарду на розвиток країн-аутсайдерів². Відповідно інституціональна і неінституціональна парадигми подібно до кейнсіанської актуалізують увагу на внутрішніх загрозах, зумовлених впливом «правил гри» та інститутів, надмірної й неефективної регламентації, адміністративних бар'єрів, високого рівня корупції, недостатньої результативності механізмів контролю і попередження економічних правопорушень, тіньової економіки, які кумулятивно є основними перешкодами для задоволення національних інтересів країн. Отже, дослідження еволюції розуміння сутності економічної безпеки держави підтверджує важливість ідентифікації типу загроз, масштабів впливу ймовірних ризиків правового, економічного, політичного чи адміністративного характеру й опрацювання на цій основі відповідних заходів і механізмів їхнього попередження та нейтралізації.

² Латов Ю. В. Национальная экономическая безопасность в историческом контексте. *Истор.-экон. исслед.* 2007. Т. 8, № 1. С. 5–29.

У цьому контексті в Україні, крім зовнішніх цивілізаційних загроз, впродовж останніх десятиліть спостерігалися: згортання офіційної економіки і втрата міжнародних конкурентних позицій на світових ринках; обмеженість потенціалу відновлення економіки після тривалого рецесійного спаду, зумовленого існуючою моделлю розвитку; нарощення боргового тиску та обмеженість внутрішніх ресурсів фінансування розвитку; збереження високого інфляційного тиску, розбалансованість внутрішнього товарного ринку України; імпортна експансія, зумовлена імпортозалежністю внутрішнього товарного ринку щодо видів економічної діяльності з високим рівнем доданої вартості на фоні недостатності умов реалізації потенціалу національних виробників на внутрішньому ринку.

На додаток до цього безпрецедентні за своїми масштабами поширення та силою впливу події 2013–2016 рр., зумовлені анексією Криму і гібридною військовою агресією на сході України, призвели до втрати цілісності економічного та митного простору держави, зумовили ще більше посилення макроекономічної нестабільності й погіршення соціально-економічної динаміки, засвідчуючи існування невідкладних для вирішення проблем як внутрішнього, так і зовнішнього характеру та необхідність розробки відповідної програми їхньої протидії й нейтралізації.

З цією метою в державі було прийнято низку невідкладних заходів для посилення результативності заходів щодо національної безпеки України, об'єктом якої, згідно з імplementованим 21.06.2018 р. Верховною Радою України Законом України «Про національну безпеку України», є національні інтереси, які визначаються як «життєво важливі інтереси людини, суспільства і держави, реалізація яких забезпечує державний суверенітет України, її прогресивний демократичний розвиток, а також безпечні умови життєдіяльності і добробут її громадян»³. Прийняття означених законодавчих заходів засвідчило необхідність пошуку та обґрунтування новітнього концептуального базису парадигми національної безпеки і на її основі побудови інструментарію протидії ризикам та

³ Про національну безпеку України : Закон України від 21.06.2018 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2018. № 31. С. 241.

загрозам у всіх сферах суспільного розвитку, в тому числі у митній сфері.

Зазначимо, що дослідженню питань митної безпеки приділено багато уваги у працях як зарубіжних, так і вітчизняних вчених, зокрема: І. Бережнюка, А. Войцешука, О. Недобеги, П. Пашка, Д. Приймаченко, О. Руренко, А. Стельмашука та ін. Однак, незважаючи на законодавче закріплення поняття «митна безпека» і наявність значної кількості теоретико-методологічних досліджень вітчизняних та зарубіжних вчених, стверджувати про системність, комплексність, цілісність і завершеність парадигми митної безпеки не доводиться.

Неглибокий семантичний аналіз поняття «митна безпека» спонукає звернутися до розуміння сутності поняття «безпека». Так, у «Великому тлумачному словнику сучасної української мови» (за редакцією В. Бусела) слово «безпека» витлумачено як стан, коли кому-, чому-небудь нічого не загрожує⁴. Отже, з цього випливає, що ключовими поняттями у теоретичному обґрунтуванні сутності безпеки є «загроза» і «небезпека» чи «ризик», якщо він може спричинити негативні наслідки.

Будь-яка складова економічної безпеки держави характеризується ризиками і загрозами, до яких звичайно зараховують імовірні та реальні деструктивні фактори, що створюють небезпеку як окремим суб'єктам, так і суспільству загалом. Відповідно, митні загрози, створюючи небезпеку у сфері митної діяльності, звичайно класифікуються на внутрішні та зовнішні, реальні й потенційні⁵ та охоплюють спектр загроз від надзвичайних ситуацій, стихійних лих, кризових явищ у національній і глобальній економіці, протекціоністських заходів торговельних партнерів до ступеня залежності від стану міжнародних ринків певних ресурсів, класифікації товарів ЗЕД тощо.

Однак розроблено більш ґрунтовні класифікації, які об'єднують у собі ознаки не лише джерела чи території походження загрози.

⁴ Великий тлумачний словник сучасної української мови : 250000 / уклад. та голов. ред. В. Т. Бусел. Київ, Ірпінь: Перун, 2005. VIII, 1728 с.

⁵ Разумей М. Зовнішньоторговельна безпека держави: управлінський аспект. *Держ. управл. та місц. самоврядування*. 2010. № 2(5). С. 18–26.

Зокрема, М. М. Левко систематизував наукові погляди вітчизняних вчених і обґрунтував, що ризики у митній сфері можна класифікувати за такими ознаками⁶:

1) за рівнем виникнення: мікрорівня (суб'єктів господарювання), галузеві, міжгалузеві, регіональні, державні, глобальні;

2) за сферою походження: соціально-політичні, адміністративно-законодавчі, виробничі, комерційні, фінансові, природно-екологічні, демографічні, геополітичні;

3) за причиною виникнення: невизначеності, недоінформованості, суб'єктивності;

4) за ступенем обґрунтованості: обґрунтовані, частково обґрунтовані, авантюрні;

5) за систематичністю: систематичні та несистематичні (унікальні);

6) за допустимістю: прийнятні, критичні, катастрофічні;

7) за адекватністю часу прийняття рішення: попереджувальні, поточні, запізнілі;

8) за кількістю осіб: індивідуальні й колективні;

9) за характером дії: динамічні та статистичні;

10) за можливим результатом: чисті й спекулятивні;

11) за об'єктивністю: об'єктивні та суб'єктивні;

12) за прогнозованістю: передбачувані й непередбачувані;

13) за очевидністю: явні та латентні.

Погоджуючись із можливістю виділення наведених класифікаційних ознак, вкажемо на необхідність доповнення цього переліку. Зокрема, на сучасному етапі функціонування нашої держави вагомим фактором загроз у всіх сферах суспільного життя є військові дії на сході України. Ми переконані, що митні інтереси країни чи не найпершими страждають від військових загроз. Тому пропонуємо виділяти ще одну ознаку класифікації митних ризиків, а саме характер походження, та класифікувати за нею митні ризики на ризики військового і невійськового походження. Зарахування конкретного ризику чи загрози до певної групи запропонованої класифікаційної

⁶ Левко М. М. Наукова систематизація зовнішніх та внутрішніх загроз національній безпеці у митній сфері. *Ефективн. економіка*. 2015. № 11. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=4573>.

ознаки дасть змогу оцінити вагомість тієї чи іншої загрози та прийняти вчасні й адекватні рішення і дії щодо її ліквідації.

Аналіз спектра митних загроз охоплює «...конкретні та опосередковані форми митної небезпеки на стадії переходу з ймовірного характеру існування в реальний внаслідок протиріч, що існують і формуються у самому суспільстві в зовнішньоекономічних, політичних та економічних правовідносинах, у сфері організації та забезпечення митної діяльності, у техногенних, природних та інших явищах, що конкретизуються відповідною формою вияву, способом впливу і наслідком якої є заподіяння шкоди»⁷.

Обґрунтувавши сам фактор необхідності досягнення безпеки, яким є загроза, визначимо, що є об'єктом захисту від небезпеки у трактуванні поняття «митна безпека». Об'єкт забезпечення митної безпеки держави в Україні закріплено на законодавчому рівні. Так, стаття 6 Митного кодексу України обґрунтовує митну безпеку як стан захищеності митних інтересів України⁸. Хочемо зазначити, що такого розуміння об'єкта митної безпеки дотримується більшість науковців, трактуючи його через безпосередньо митні інтереси, державну митну справу чи національні інтереси. Ми погоджуємося із таким підходом та вважаємо, що заходи митної безпеки мають бути спрямовані на усунення загроз у будь-якій складовій митної сфери країни, а це відображається через захист митних інтересів.

Митний кодекс України⁹ трактує митні інтереси як «національні інтереси України, забезпечення та реалізація яких досягається шляхом здійснення державної митної справи», практично ототожнюючи їх з національними інтересами без належної деталізації їхньої природи, специфіки реалізації, зумовленої різновекторністю та дотичністю національних інтересів держави у сфері митної справи до різних галузей, сфер і напрямів діяльності.

⁷ Великий тлумачний словник сучасної української мови : 250000 / уклад. та голов. ред. В. Т. Бусел. Київ, Ірпінь: Перун, 2005. VIII, 1728 с.

⁸ Митний кодекс України від 13 берез. 2012 р. № 4495-17 / Верхов. Рада України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4495-17> (дата звернення: 23.09.2019).

⁹ Там само.

Митним кодексом України до державної митної справи зараховано: встановлені порядок і умови переміщення товарів через митний кордон України, їхній митний контроль та митне оформлення, застосування механізмів тарифного і нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності, справляння митних платежів, ведення митної статистики, обмін митною інформацією, ведення Української класифікації товарів зовнішньоекономічної діяльності, здійснення відповідно до закону державного контролю нехарчової продукції при її ввезенні на митну територію України, запобігання та протидія контрабанді, боротьба з порушеннями митних правил, організація й забезпечення діяльності органів доходів і зборів та інші заходи, спрямовані на реалізацію державної політики у сфері державної митної справи¹⁰.

З огляду на те, у митному законодавстві України визначення митної безпеки сформульовано через митні інтереси, а останні опираються на національні інтереси, необхідно конкретизувати, які саме національні інтереси можна захистити за допомогою усунення митних ризиків і здійснення митної справи.

Основні складові митної справи, які реалізуються в Україні, корелюються з більшістю пріоритетів національних інтересів держави. Відповідно до життєво важливих національних інтересів України належать такі:

- 1) дотримання прав та свобод людини і громадянина;
- 2) забезпечення суверенітету України, її територіальної цілісності, недоторканності державного кордону: демократичного конституційного ладу, верховенства права;
- 3) забезпечення конкурентоспроможності держави та економічного добробуту населення шляхом усебічного розвитку людського, науково-технічного та інноваційного потенціалів країни;
- 4) збереження й розвиток духовних і культурних цінностей суспільства;
- 5) створення безпечних умов життєдіяльності, захисту навколишнього та природного середовища;

¹⁰ Митний кодекс України від 13 берез. 2012 р. № 4495-17 / Верховна Рада України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4495-17> (дата звернення: 23.09.2019).

б) створення умов для сприйняття Української держави міжнародним співтовариством як повноцінного і рівноправного його члена¹¹.

Митні інтереси зазнають найбільшої шкоди від екзо- та едогенних ризиків і загроз різного характеру. Оскільки забезпечення та реалізація митних інтересів держави є предметом здійснення митної справи загалом, дослідимо їхню концептуалізаційну природу більш детально.

Погоджуємось з думкою С. Шевчука¹², який наголошує на неоднозначності й дискусійності трактування поняття «митні інтереси» в Митному кодексі України.

Як наслідок неналежного нормативно-правового обґрунтування цієї дефініції у фаховій літературі спостерігається існування варіативних понять на зразок «національні митні інтереси»^{13,14}, «інтереси держави в митній сфері»¹⁵, «митний аспект захисту національних економічних інтересів», «економічні інтереси держави в галузі митної справи»¹⁶. Проте означені теоретичні конструкти, незважаючи на певну синонімічну схожість, все ж володіють значними відмінностями. Зокрема, національні митні інтереси охоплюють митні інтереси держави та суб'єктів ЗЕД, кожен з яких володіє різними цілями, методами їхнього досягнення і механізмами задоволення¹⁷.

З огляду на означене С. Шевчук та О. Комаров використовують у своїх працях поняття «національні митні інтереси» і роз-

¹¹ Ситник Г. П., Абрамов В. І., Кучма Д. Я. Концептуальні засади забезпечення національної безпеки України : навч. посіб. : у 3 ч. Київ : НАДУ, 2009. Ч. 1: Філософсько-методологічні та системні основи забезпечення національної безпеки. 248 с.

¹² Шевчук С. В. Аналіз теоретико-методологічних підходів визначення поняття «митні інтереси». *Економіка та держава*. 2018. № 10. С. 42–48.

¹³ Бережнюк І. Г. Митне регулювання України: національні та міжнародні аспекти: моногр. Дніпропетровськ: Акад. митної служби України, 2009. 543 с.

¹⁴ Большой экономический словарь / под ред. А. Н. Азрилияна. 2-е изд., дополн. и перераб. Москва: Ин-т нов. экономики, 1997. 864 с.

¹⁵ Бережнюк І. Г., Джумурат О. В. Систематизація класифікаційних ознак митних ризиків. *Наук. вісн. Ужгород. Універ.* 2013. Вип. 4. С. 85–89. (Сер: Економіка).

¹⁶ Бережнюк І. Г., Пашко П. В., Войцещук А. Д. та ін. Актуальні питання теорії та практики митної справи: моногр. / за заг. ред. І. Г. Бережнюка. Хмельницький: ІПМ Мельник А. А., 2013. С. 22.

¹⁷ Кривіцький В. Б. Концептуальний базис парадигми митної безпеки України. *Світ фінансів*. 2018. Вип. 4.

межують інтереси держави, тобто національні митні інтереси, й інтереси суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності, оскільки основою митної складової зовнішньоекономічної безпеки є зовнішньоекономічна діяльність^{18,19}.

Так, В. Шевчук розмежує митні інтереси держави («складова національних інтересів держави, що лежить у площині різногалузевого спрямування (соціально-економічного, екологічного, політичного, правоохоронного, інформаційного, зовнішньоекономічного, культурного) та тривимірного формату взаємодії (мікро-, макрорівень та наднаціональний рівень), реалізація яких забезпечується у межах здійснення митної справи, що сприяє побудові ефективної моделі захисту митної та національної безпеки»), суб'єктів ЗЕД («інтереси, які лежать у площині конституційних прав та законодавчих норм, що регламентують їх захист як суб'єктів господарювання під час здійснення зовнішньоекономічної та митної діяльності, а також не суперечать вимогам чинного та міжнародного законодавства») й інших учасників митних правовідносин, що охоплюють міжнародні інституції та держави («спектр специфічних інтересів, що виходять з принципів економічної доцільності, політичної необхідності, міжнародного співробітництва, збалансування міжнародної торгівлі тощо, а також не суперечать міжнародним нормам співпраці»)²⁰.

Погоджуючись із таким розмежуванням національних митних інтересів та інтересів суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності, поділяємо також позицію О. Недобега щодо цього питання: дослідник позиціонує національні митні інтереси як забезпечення митної безпеки держави; пришвидшення інтеграції національної економіки у світовий економічний простір; реалізацію фіскальної функції митної політики; захист національного ринку і вітчизняного виробника; інвестиційну привабливість країни. Проте вчений

¹⁸ Комаров О. В. Механізми адміністрування митних ризиків в системі державного регулювання зовнішньоекономічної діяльності : дис. ... канд. наук з держ. управл.: 25.00.02. Дніпро, 2017. URL: http://nuczu.edu.ua/img/articles/1599/dis_Komarov.pdf.

¹⁹ Шевчук С. В. Аналіз теоретико-методологічних підходів визначення поняття «митні інтереси». *Економіка та держава*. 2018. № 10. С. 42–48.

²⁰ Там само.

також відстоює думку, що митні інтереси зумовлюють конфлікт інтересів, оскільки суб'єкти цих відносин мають різну місію²¹.

На думку К. Новікової, діяльність держави у сфері митної безпеки має гарантувати певне коло митних інтересів, серед яких науковець виокремлює такі: «...створення умов лібералізації зовнішньої торгівлі; недопущення контрабанди та порушення митних правил; удосконалення митного законодавства України відповідно до світових та європейських стандартів; пришвидшення товаро- та пасажиропотоку через митний кордон; забезпечення споживчого ринку якісними іноземними продуктами та недопущення ввезення небезпечних для здоров'я людей товарів»²².

Н. Осадча розглядає забезпечення митних інтересів з точки зору євроінтеграційних процесів. Забезпечення митних інтересів, на думку дослідниці, спрямоване на збалансування інтересів держави та бізнесу на основі концепції задоволеного інтересу (містить «...цілі митної політики, стратегії розвитку митної справи, алгоритми митних процедур, стимули та обмеження суб'єктів митних інтересів»)²³.

Дослідники трактують митні інтереси відповідно до суб'єктів митних відносин. Поняття «митні інтереси» не обмежується лише реалізацією державної митної справи, оскільки, проводячи митну політику, держава певною мірою захищає або порушує інтереси інших суб'єктів, наприклад, тих, які здійснюють ЗЕД, споживачів. Д. В. Приймаченко зазначає, що «...задоволення інтересів держави прямо чи опосередковано задовольняє також інтереси окремих його громадян, а отже, захищаючи національні інтереси держави, митні органи захищають інтереси окремо взятих громадян; всі ланки системи митних органів при врахуванні пріоритету прав та свобод людини і громадянина повинні враховувати інтереси держави загалом»²⁴.

²¹ Недобєга О. О. Митна політика України в умовах інтеграції: сутність і функції. URL: [http:// aspirantura.at.ua/blog/nedobega_o_o_mitna_politika_ukrajini_v_umovakh_integraciji_sutnist_i_funkciji/2014-03-29-18](http://aspirantura.at.ua/blog/nedobega_o_o_mitna_politika_ukrajini_v_umovakh_integraciji_sutnist_i_funkciji/2014-03-29-18).

²² Новікова К. І. Глобалізаційні виклики митної безпеці держави. *Вісн Запор. нац. універ.* 2012. № 4(16). С. 174–180.

²³ Осадча Н. В. Процес адаптування національного митного законодавства до вимог ЄС. *Економіка промисловості*. 2013. № 1–2. С. 288 – 296. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/econpr_2013_1-2_35.

²⁴ Приймаченко Д. В. Митна політика держави та її реалізація митними органами: моногр. Дніпропетровськ: Акад. митної служби України, 2006. 332 с.

На думку Пашка В., головна мета реалізації митних інтересів полягає у забезпеченні підтримання такого управління на рівні держави, що характеризується «...стійкістю до негативних зовнішніх загроз, здатністю цієї сфери забезпечувати ефективне функціонування економіки держави й сприяти економічному зростанню»²⁵. Визначаючи сутність понятійного конструкту «митні інтереси», науковець акцентує увагу на їхній дуалістичній природі, оскільки, з одного боку, вони відображають «...певний спектр національних інтересів держави (що пов'язані з забезпеченням і реалізацією митної справи), задоволення яких сприяє уможливленню ефективного функціонування, стійкого розвитку економічної системи, зменшенню загроз національній безпеці України, стабільності в суспільстві у сферах, що пов'язані з митною сферою»; а з іншого – «...визначаються поточним станом зовнішньоекономічних відносин, повнотою задоволення матеріальних потреб громадян, ступенями реалізації визначених стратегічних орієнтирів соціально-економічного розвитку й захисту культурного та інформаційного середовища держави, станом її зовнішньоекономічної та митної безпеки»²⁶.

«Митна енциклопедія» подає трактування поняття «митні інтереси», яке, на нашу думку, є одним із найбільш системних: «Митні інтереси – певний спектр (сукупність) національних інтересів держави, пов'язаних із забезпеченням і реалізацією виконання митної справи, задоволення яких сприяє забезпеченню ефективного функціонування, стійкого розвитку економічної системи, зменшенню загроз національній безпеці України, стабільності в суспільстві у сферах, пов'язаних із митною сферою, та які визначаються поточним станом зовнішньоекономічних відносин, повнотою задоволення матеріальних потреб громадян, ступенями реалізації визначених стратегічних орієнтирів соціально-економічного розвитку й захисту культурного та інформаційного середовища держави, станом зо-

²⁵ Пашко П. В. Умови та чинники забезпечення митної безпеки. *Митна справа*. 2010. № 1(67). С. 5–16.

²⁶ Великий тлумачний словник сучасної української мови : 250000 / уклад. та голов. ред. В. Т. Бусел. Київ, Ірпінь: Перун, 2005. VIII, 1728 с.

внішньоекономічної та митної безпеки»²⁷. Однак таке визначення митних інтересів обмежується лише реалізацією митної справи, тоді як, крім держави, у захисті митних інтересів беруть участь також інші суб'єкти ЗЕД та міжнародних відносин (слід вказати на впливову роль на розвиток міжнародної торгівлі міжнародних організацій, таких як Світова організація торгівлі, Світовий банк, Всесвітня митна організація, Міжнародна торгова палата й ін.).

Завершуючи дослідження концептуальних характеристик поняття «митні інтереси», звернемо увагу на гостру необхідність належної ідентифікації їхньої сутності, класифікаційних характеристик, пріоритетності забезпечення та окреслення типу і масштабів ймовірних ризиків та загроз. Означене є умовою появи дієвої й адекватної сучасному стану речей парадигми митної безпеки України.

Аналіз фахових публікацій з дослідження сутності митної безпеки дав змогу виділити існування серед вітчизняних теоретиків трьох ключових критеріїв її ідентифікації, зокрема як складової національної, економічної та зовнішньоекономічної безпеки України. Така різноманітність підходів щодо належності, сутності, складових, ролі та значення митної безпеки зумовлена її багатоаспектністю як явища, що здійснює вплив не лише на економічну безпеку та її складові, а й на національну і міжнародну та визначає забезпечення інших видів безпеки.

Крім цього, серед існуючих теоретичних досліджень вітчизняних вчених, що стосуються сутності митної безпеки, поширеними є два підходи, згідно з якими представники першого підходу тлумачать поняття «митна безпека» аналогічно з положеннями Митного кодексу України, а представники другого – включають в її визначення комплекс відповідних засобів, методів й інструментів забезпечення стабільності, протидії, нейтралізації та попередження ймовірних ризиків і загроз митній безпеці держави. Для прикладу, Н. І. Гавловська, О. В. Осадчук та Є. М. Рудніченко трактування сутності митної безпеки зводять до «комплексу ефективних економічних, правових, політичних та інших заходів держави із захисту

²⁷ Митна енциклопедія : у 2 т. / редкол. : І. Г. Бережнюк [та ін.]. Хмельницький: ПП Мельник А. А., 2013. Т. 2. 536 с.

інтересів народу та держави у митній сфері»²⁸. Тому більш вірним є «сукупність засобів, здатних протидіяти внутрішнім і зовнішнім загрозам та викликам у сфері митних економічних відносин, а також забезпечення можливості досягти необхідного рівня захищеності, надійності та усталеності митної служби шляхом створення ефективного регуляторного організаційно-економічного механізму» трактувати саме як забезпечення митної безпеки. На нашу думку, вищеозначений поділ є не зовсім коректним, оскільки він відображає, згідно з першим підходом, сутність митної безпеки, а відповідно до другого, є не чим іншим, як механізмом забезпечення митної безпеки. Відповідно, останній можна охарактеризувати на основі певного поділу за рівнями і системами рис. 1.1.

Механізм забезпечення митної безпеки ми визначаємо як сукупність взаємопов'язаних, цілеспрямованих і взаємообумовлених інституційних, організаційних, правових та координаційних методів й інструментів, які на основі чинного законодавства і стратегій національної безпеки застосовують суб'єкти митного контролю (охоплюють законодавчі та виконавчі органи влади, які визначають засади реалізації митної політики і митної справи, інститути громадянського суспільства, незалежні громадські організації тощо) щодо виявлення, прогнозування, запобігання та нейтралізації ймовірних і реальних ризиків та загроз, захисту митних інтересів держави і суб'єктів ЗЕД.

Досліджуючи механізм забезпечення митної безпеки, слід окремо аналізувати завдання та пріоритети діяльності Державної митної служби України. Зростання обсягів міжнародної торгівлі, ускладнення зовнішньоекономічних зв'язків, складна економічна і політична ситуація в Україні ставлять перед митними органами нові завдання й актуалізують запровадження ризикоорієнтованих стратегій функціонування.

²⁸Гавловська Н. І., Осадчук О.В., Рудніченко Є. М. Вплив митних органів на економічну безпеку держави. *Митна безпека*. 2011. № 1–2. С. 52–56.

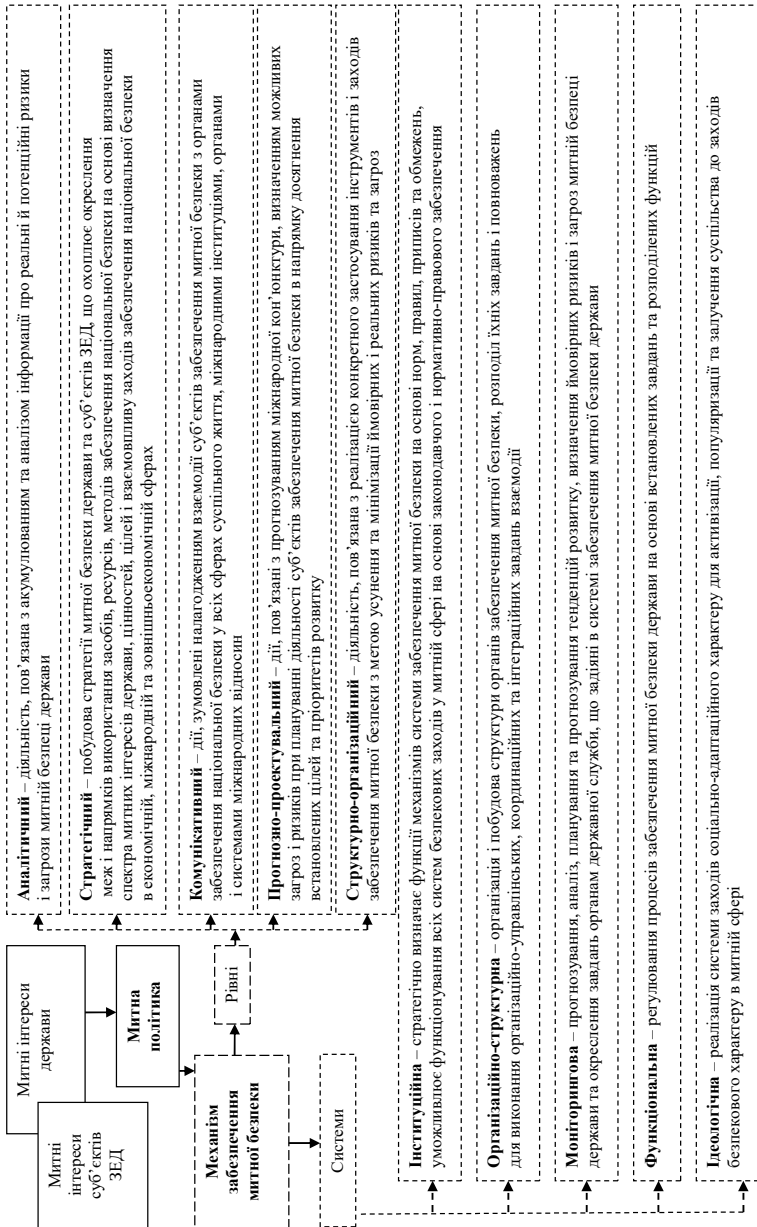


Рис. 1.1. Рівні та системи механізму забезпечення митної безпеки держави

Джерело: авторська розробка.

Значна кількість критеріїв, якісних і кількісних показників характеризують митну безпеку держави та дають змогу залежно від необхідного зрізу оцінити рівень ефективності заходів забезпечення митних інтересів держави. Проте ускладнення процесів розвитку митної справи в глобальному вимірі, нові внутрішні й зовнішні виклики та загрози, з якими щоденно стикається Державна митна служба України як суб'єкт забезпечення митної безпеки держави, ускладнюється труднощами функціонування митних органів, зумовлених їхньою переманетною реорганізацією²⁹.

На підтвердження цього можемо навести результати аудиту ефективності використання органами Державної фіскальної служби повноважень у сфері державної митної справи та боротьби з правопорушеннями під час застосування митного законодавства, у результаті якого виявлено ряд недоліків діяльності, зокрема: незгодженість нормативно-правового забезпечення у сфері державної митної справи, що не сприяє спрощенню митних формальностей, прискоренню митного оформлення товарів та покращенню адміністрування митних платежів; відсутність належної взаємодії між органами ДФС і правоохоронними органами, органами державної виконавчої служби, іншими державними органами, а також з митними органами інших країн світу, що суттєво зменшує ефективність проведених заходів із забезпечення дотримання суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності митного законодавства; відсутність дієвої та ефективної системи контролю за дотриманням суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності вимог законодавства України з питань державної митної справи під час ввезення товарів на митну територію України; проблеми організаційно-управлінського характеру, зумовлені частим реформуванням органів влади, уповноважених здійснювати податковий і митний контроль, що впливають на динаміку автоматизації та інформатизації процесів митного контролю і митного оформлення, тощо.

Глобалізаційні перетворення активізують необхідність перегляду концептуальних положень стратегій економічного розвитку країн з метою пошуку адекватного сучасним реаліям інструмента-

²⁹ Войцешук А. Д. Інституційні зміни управління митними ризиками в Україні. *Соц.-екон. проблеми сучасн. періоду України*. 2016. Вип. 3. С. 15–21.

рію захисту національних інтересів відповідно до окресленої парадигми економічної безпеки держави. На основі базових положень камералістської, кейнсіанської, неокласичної, інституціональної, радикальної та неокласичної парадигм економічної безпеки важливою є ідентифікація типу загроз, масштабів впливу ймовірних і реальних ризиків правового, економічного, політичного та адміністративного характеру для побудови концептуального базису новітньої парадигми митного контролю у забезпеченні митної безпеки держави.

1.2. Інституціоналізація митної безпеки держави

Сучасні українські та глобальні реалії тісно пов'язані з різними інституційними трансформаціями, оскільки процеси інституційної побудови економіки – як національної, так і світової відбуваються постійно. Особливо інтенсивно цей процес виявляється в перехідні періоди. Саме в цей час економічні процеси починають активно виокремлюватися у самостійні види діяльності зі своїми своєрідними суб'єктами, операціями й процедурами, що в кінцевому підсумку приводить до утворення інститутів. Україна – саме одна із таких країн з перехідною економікою, яка, переживаючи трансформаційний період, здійснює процес побудови економіки загалом та митної системи зокрема, виходячи з глобалізаційних процесів, у тому числі й процесу інституалізації.

Поняття інституалізації з'явилося у першій половині ХХ ст. і досліджувалося ще соціологами класичного періоду, зокрема М. Вебером та Т. Парсонсом. Однак активного розвитку воно набуло у другій половині ХХ ст., зокрема такі дослідники, як: Н. Ползбі, С. Гантінгтон, К. Стром, Г. Коупланд, С. Петтерсон та ін., трактують інституалізацію як процес становлення та кристалізації інститутів, якому властиві внутрішні й зовнішні ознаки. Новий поштовх до вивчення інституалізації дали представники такого напрямку, як неоінституціоналізм, зокрема: Р. Джефферсон, П. ДіМаджіо, Дж. Мейер,

Л. Лонглі, Д. Норт, В. Пауелл та ін. Вони підкреслюють динамічний характер інституалізації, відповідно до якого вона не закінчується моментом створення інституту, а передбачає його постійну трансформацію³⁰.

Поняття «інституціоналізація» в різних сферах діяльності вживається, як правило, для характеристики процесів упорядкування цієї діяльності через формування і закріплення відповідних інститутів, причому сам інститут неперервно розвивається на фоні цих інституціональних змін.

Системні зміни тлумачаться як гармонізований процес концептуальних, правових, організаційних, технологічних та інших трансформацій прогресивного характеру, причому роль держави в цьому процесі є винятково значущою. Результат процесу інституціоналізації – це створення відповідно до заданих інституціональних умов соціально-економічних інститутів (організацій), які в повному обсязі відповідають вимогам, які висувають щодо них зовнішнє середовище і внутрішні детермінанти³¹.

Інституціоналізація – це узгоджена діяльність держави та її інституцій зі створення прогресивних інституціональних змін з метою мінімізації невизначеності, а саме створення міцних, зрозумілих, досяжних та вигідних процесів і результатів для всіх учасників досліджуваної сфери діяльності. Інакше кажучи, інституціоналізація – це узгоджена, системна, законна діяльність держави та її інституцій щодо поступового еволюційного розвитку правил і процедур, санкцій та стимулів, стримувачів і протитяг у діяльності всіх зацікавлених сил суспільства з метою мінімізації невизначеності, у тому числі й незаконності, у процесах і результатах виробництва, розподілу, обміну та споживання благ³².

Процес інституціоналізації митної безпеки пов'язаний з природою поняття «інститут» (від лат. *institutum* – установа, установка). Інститут – це усталена форма організації, регулювання та

³⁰ Сухорукова М. О. Глобальна інституалізація: сутнісні характеристики та етапи розвитку. *Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право*. 2014. № 4 (75). С. 83.

³¹ Ткачова О. К. Теоретичні основи інституційних механізмів державного управління митною справою. *Держ. управління: удосконалення та розвиток*. 2013. № 6.

³² Ткачова О. К. Специфіка інституціоналізації в сфері управління митною справою. *Держ. управління: удосконалення та розвиток*. 2012. № 1.

впорядкування суспільного життя, діяльності та поведінки людей, яка охоплює сукупність соціальних норм, зразків поведінки і діяльності, у праві – сукупність норм права, які регулюють будь-які визначені відносини.

Інститути утворюють певну інституційну структуру суспільства й економіки. Д. Норт, наприклад, у своїх працях виділяє інститути (як норми і правила) та організації (як інститути). Інститути, за визначенням Д. Норта, створюють базові структури, за допомогою яких люди протягом всієї історії добилися порядку і таким чином знизили ступінь своєї невпевненості. Інститути, за Д. Нортом, – це «правила гри» в суспільстві, або створені людиною рамки обмеження, які організовують відносини між людьми³³. У складі інститутів він виділяє три головні складові (рис. 1.2).

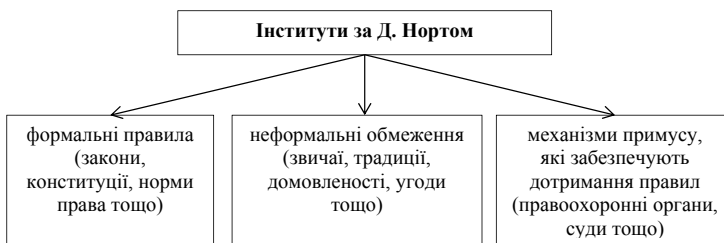


Рис. 1.2. Тракткування інститутів, за Д. Нортом

Д. Норт визначає інституції, як «обмеження, створені людьми, які формують взаємодію між ними. Ці обмеження створюють для зниження невизначеності через структурування людської поведінки»³⁴. Якщо інституції – це правила гри, то організації – це гравці, як лаконічно пояснює Д. Норт. Організації складаються з груп людей, об’єднаних спільною метою. Вони утворюються згідно з множиною можливостей, визначеною інституціональною матрицею суспільства.

³³ Норт Д. Інституції, інституціональні зміни та функціонування економіки / пер. з англ. І. Дзюб. Київ: Основи, 2000. 198 с.

³⁴ Там само.

Сукупність суспільних інституцій, або інституціональні межі (institutional matrix), визначає:

1) розмір трансакційних витрат (сукупність інституцій, які забезпечують якнайнижчі трансакційні витрати, є неефективним ринком);

2) систему стимулювання до того чи іншого виду економічної діяльності (створення різних організацій – піратські банди, високотехнологічні фірми тощо – залежно від виду діяльності організацій стимулюється кращими прибутками, тобто системою розподілу).

Окресливши теоретичні особливості інституалізації та функціонування інститутів, важливою є систематизація таких наукових підходів у сегменті забезпечення митної безпеки держави. Вважаємо, що в сучасних реаліях пріоритетне завдання для кожного державного органу влади – це захист національних інтересів та гарантування економічної безпеки держави. Так, в умовах активізації експортно-імпортних операцій країна стикається з проблемою зростання обсягів контрафактних і контрабандних товарів, що з'являються на внутрішньому ринку, різкими коливаннями валютного курсу, відсутністю нових потужних виробничих комплексів, які зможуть виготовляти конкурентоспроможну продукцію, яка відповідала би міжнародним стандартам, необхідністю впровадження ефективної системи державного регулювання ринкових відносин, формуванням нових тенденцій у процесі здійснення ринкового нагляду за діяльністю підприємств, доцільністю застосування заходів тарифного та нетарифного регулювання тощо. Державними органами, які першочергово повинні реагувати на будь-які зміни у сфері зовнішньоекономічної діяльності держави, є митні органи, на які покладається обов'язок гарантування митної безпеки³⁵.

Проблемі захисту митної безпеки в сучасному економічному просторі приділяється особлива увага. Саме від впровадження сучасних методів відстеження «тіньових» схем перетину державного кордону, а також розроблення і здійснення спільних попереджувальних заходів залежить стабільність у функціонуванні економічної системи та можливість її подальшого розвитку.

³⁵ Мажула О. В. Інституціалізація митної безпеки як важливої складової економічної безпеки держави. *Ефектив. економіка*. 2014. № 11.

Митна безпека є одним із ключових напрямів розвитку системи національної безпеки. Від вірно обраного і чітко окресленого вектора ведення зовнішньоекономічної політики та цілеспрямованості виконавчої влади залежать ефективність і економічна доцільність від проведених заходів із реорганізації та модернізації існуючої системи. Зокрема, П. Пашко і П. Пісной вважають, що митна безпека – це стан захищеності митних інтересів України, забезпечення та реалізація яких покладені на митні адміністрації країни, що надає можливість незалежно від будь-яких зовнішніх і внутрішніх загроз забезпечити здійснення митної справи³⁶. Однак митну безпеку варто розглядати не просто як статичну величину, а перш за все, як динамічне явище, яке постійно зазнає впливу з боку зовнішнього середовища. Такі зміни пов'язані передусім з процесами інтеграції держави до міжнародного економічного та політичного простору, а отже, зарубіжні митні інститути потрібно трактувати як важливий елемент інституційного базису митної безпеки України (рис. 1.3).



Рис. 1.3. Інституційний базис забезпечення митної безпеки України

*авторська розробка.

³⁶ Пашко П. В., Пісной П. Я. Митна політика та митна безпека України. *Фінанси України*. 2006. № 1. С. 74–85.

Нормативно-правова база як інститут забезпечення митної безпеки України є важливою саме в контексті окреслення юридичних контурів безпекової компоненти державної політики в митній сфері. Якщо проаналізувати митне законодавство незалежної України, то поняття «митна безпека» визначено у Митному кодексі України у редакції 2012 р.³⁷

Необхідно зазначити, що кожною з трьох редакцій Митного кодексу України передбачено, що на митні органи України покладається обов'язок захисту національних митних, економічних інтересів, інтересів споживачів, та інтересів внутрішнього ринку. Так, Митний кодекс 2002 р.³⁸ визначив, що митна політика є системою принципів і напрямів діяльності держави у сфері забезпечення своїх економічних інтересів та безпеки. Статтею 6 Митного кодексу України від 2012 р.³⁹ надано визначення поняттю «митна безпека», згідно з яким це стан захищеності митних інтересів України, які відповідно є національними інтересами держави.

Отже, з одного боку, митна безпека, що є комплексом (системою) ефективних економічних, правових, політичних та інших заходів держави, суспільства й осіб із захисту інтересів (у тому числі інтересів власності) народу і держави в зовнішньоекономічній сфері та, зокрема, у митній сфері впливає із зовнішньоекономічної безпеки й є її складовою, а з іншого – митна безпека, яка забезпечується виконанням митної справи, перебуває на стику силових і несилових складових національної безпеки й може бути виділена в окреме поняття⁴⁰.

Водночас, на думку М. М. Левко, митну безпеку слід розуміти як захищеність митних інтересів суб'єктів господарювання, держави та міжнародної спільноти, за якої забезпечуються сталий розвиток, своєчасне виявлення, запобігання і нейтралізація реаль-

³⁷ Митний кодекс України : Закон України від 13.03.2012 № 4495-VI із змін. та доп. URL: Система ЛІГА: ЗАКОН.

³⁸ Там само.

³⁹ Там само.

⁴⁰ Пашко П. Умови та чинники забезпечення митної безпеки. *Митна справа*. 2010. № 1 (67). С. 5–16.

них та потенційних загроз національним інтересам у митній сфері й інших сферах державного управління при виникненні негативних тенденцій до створення потенційних або реальних загроз національним інтересам, нейтралізація яких входить у компетенцію митних органів⁴¹.

Ставлячи за основу інтереси держави, ми вважаємо, що митну безпеку слід трактувати як стан захищеності митних інтересів держави, який забезпечує у глобальному і національному вимірах незалежно від будь-яких реальних чи потенційних загроз: переміщення через митний кордон України товарів та транспортних засобів; здійснення митного регулювання, пов'язаного з установленням розмірів митних платежів і повнотою їхнього справляння; застосування митних процедур, заходів митно-тарифного й нетарифного регулювання; боротьбу з контрабандою та порушеннями митних правил; виконання інших покладених на митні органи завдань.

Таким чином, з визначеного кола державних інституцій, що забезпечують митну безпеку України або ж дотичні до виконання таких завдань, ключовими є митні органи держави. Саме тому доцільно здійснити виокремлення етапів становлення митних інституцій в Україні й дослідження їхніх функціональних завдань у частині забезпечення митної безпеки України.

Становлення української моделі забезпечення митної безпеки держави розпочалося одразу після проголошення та прийняття Декларації про державний суверенітет України у 1990 р., яка визначала, що Українська РСР самостійно створює митну систему, яка є одним із елементів економічної самостійності держави⁴².

Важливість митної справи й ефективного управління митними органами підтверджується також тим, що першим законом, прийнятим після проголошення незалежності України, був саме

⁴¹ Левко М. М. Системний підхід до визначення ролі та місця митної безпеки у забезпеченні економічної безпеки держави. Наук. вісн. Херсон. Держ. універ. 2015. № 15. С. 16–20.

⁴² Декларація про державний суверенітет України від 16.07.1990 № 55-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/55-12/ed19910625>.

Закон «Про митну справу в Українській РСР» (25 серпня 1991 р.)⁴³, а першим указом першого Президента незалежної України був Указ № 1 «Про утворення Державного митного комітету України» від 11 грудня 1991 р.⁴⁴

Початковим етапом у створенні та становленні контролюючих органів у сфері забезпечення митної безпеки України стали трансформація Управління державного митного контролю при Раді Міністрів УРСР у Державний комітет митного контролю України й утворення у 1995 р. Державного митного комітету України. До функцій митного комітету належали швидше організаційні, ніж безпекові, зокрема^{45,46}: розробка і подання Кабінету Міністрів України проектів програм розвитку та вдосконалення інфраструктури митних органів, соціального захисту їхніх працівників, забезпечення митних органів транспортом, технікою, спеціальними засобами та іншими матеріальними ресурсами, участь у підготовці відповідних державних комплексних програм; створення, реорганізація і ліквідація в установленому порядку митниць та інші митних установ, а також спеціалізованих організацій митної системи; подання Кабінету Міністрів України пропозицій про створення територіальних митних управлінь.

У 1994 р. постановою КМУ⁴⁷ було створено 8 територіальних митних управлінь, кожному з яких підпорядковувалося від п'яти до п'ятнадцяти митниць. Окрім митниці підпорядковувалися не територіальним митним управлінням, а безпосередньо ДМК України (рис. 1.4).

⁴³ Про митну справу в Українській РСР : Закон Укр. РСР від 25.06.1991 № 1262-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1262-12/ed19911211>.

⁴⁴ Про утворення Державного митного комітету України : Указ Президента України від 11.12.1991 № 1. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1/91>.

⁴⁵ Положення про Державний митний комітет України : Указ Президента від 20.01.1995 № 73. – URL: www.rada.gov.ua.

⁴⁶ Положення про Державний митний комітет України : Указ Президента України від 29.11.1996 № 1145/96. – URL: www.rada.gov.ua.

⁴⁷ Постанова Кабінету Міністрів України «Про створення територіальних митних управлінь» від 08.07.1994 № 465. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/465-94-%D0%BF>.

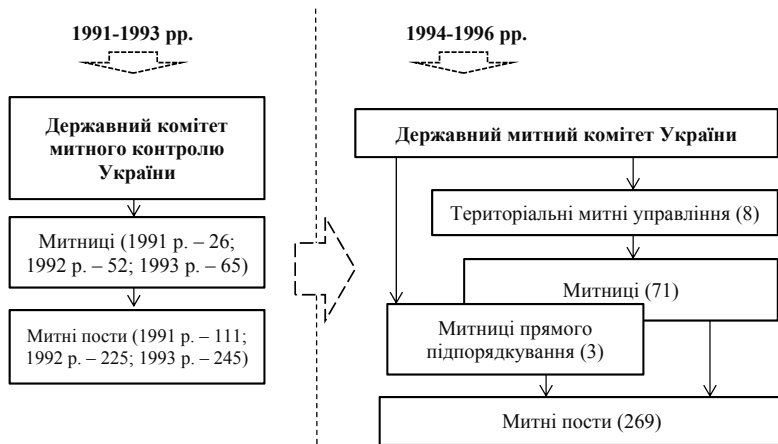


Рис. 1.4. Еволюція організаційної структури митних органів України у 1991–1996 pp.

Примітка. Складено автором⁴⁸.

Отже, в Україні було сформовано вертикальноінтегровану структуру управління митою справою: Державний митний комітет України – митниці. Активний період становлення першої системи управління митною справою України припадає на 1992–1993 pp., який характеризується значним зростанням кількості митних органів і чисельності їхніх працівників. Так, кількість митних органів збільшилась майже удвічі, а чисельність працівників митних органів України зросла з 3997 осіб у 1991 р. до 6131 особи у 1992 р. та 12916 осіб у 1993 р.⁴⁹ Слід констатувати, що розташування й концентрація митниць були асиметричними як по лінії митного кордону, так і всередині країни. Так, наприклад, у 1992 році функціонувала 41 митниця, з яких 12 митниць було на території Одеської області, 4 митниці – на території Закарпатської області, 4 митниці – на території Республіки Крим, 3 митниці – на території Львівської області, тоді як на території Київської, Черкаської, Чернігівської

⁴⁸ Митна справа : підручник / А. І. Крисоватий, С. Д. Герчаківський, О. Б. Дем'янюк, О. В. Бречко ; за ред. А. І. Крисоватого. – Тернопіль : ТНЕУ, 2014. – 539 с. С. 102.

⁴⁹ Березнюк І.Г. Генетико-прогностичний зріз системи управління митною справою в Україні. *Вісник Академії митної служби України*. 2009. № 1. С. 69-80.

й Житомирської областей функціонувала всього одна митниця – Київська.

Стрімке збільшення кількості митних органів та чисельності персоналу поставило під сумнів ефективність прямої управлінської вертикалі типу «центральный апарат – митниця» і потребувало пошуку нових підходів до управління. Більш того, залучення до здійснення митної справи великої кількості людей, які не мали відповідної освіти та навичок, зумовило необхідність формування власної системи підготовки і перепідготовки кадрів в межах єдиної системи митних органів України⁵⁰.

Наступним важливим етапом у формуванні інституційного підґрунтя забезпечення митної безпеки України стало законодавче затвердження у 1997 р. Положення «Про Державну митну службу України». Указом Президента України № 126/97 від 8 лютого 1997 р. створено Держмитслужбу як центральний орган виконавчої влади, що «забезпечує проведення в життя державної митної політики та організовує функціонування митної системи»⁵¹. У документі окреслено основні завдання, функції та права органів Державної митної служби України, а також регламентовано її структуру. Зауважимо, що перелічені в Положенні завдання митних органів створюють передумови для захисту економічних інтересів держави, а отже, і формування її митної безпеки. Так, у п. 3 зазначено, що Держмитслужба покликана захищати економічні інтереси України через⁷: здійснення заходів щодо захисту інтересів споживачів товарів та дотримання учасниками зовнішньоекономічних зв'язків державних інтересів на зовнішньому ринку; боротьбу із контрабандою, здійснення заходів щодо запобігання порушення митних правил; удосконалення митного контролю, митного оформлення і оподаткування товарів та інших предметів, що переміщуються через митний кордон України, тощо.

У результаті проведення чергової реформи митної системи було ліквідовано усі територіальні митні управління, а натомість у сис-

⁵⁰ Єдинак В., Єдинак С. Ретроспективно-компаративний аналіз системи управління митними органами в Україні. *Ефектив. економіка*. 2019. № 12.

⁵¹ Положення про Державну митну службу України : Указ Президента України від 08.02.1997 № 126/97. URL: www.president.gov.ua.

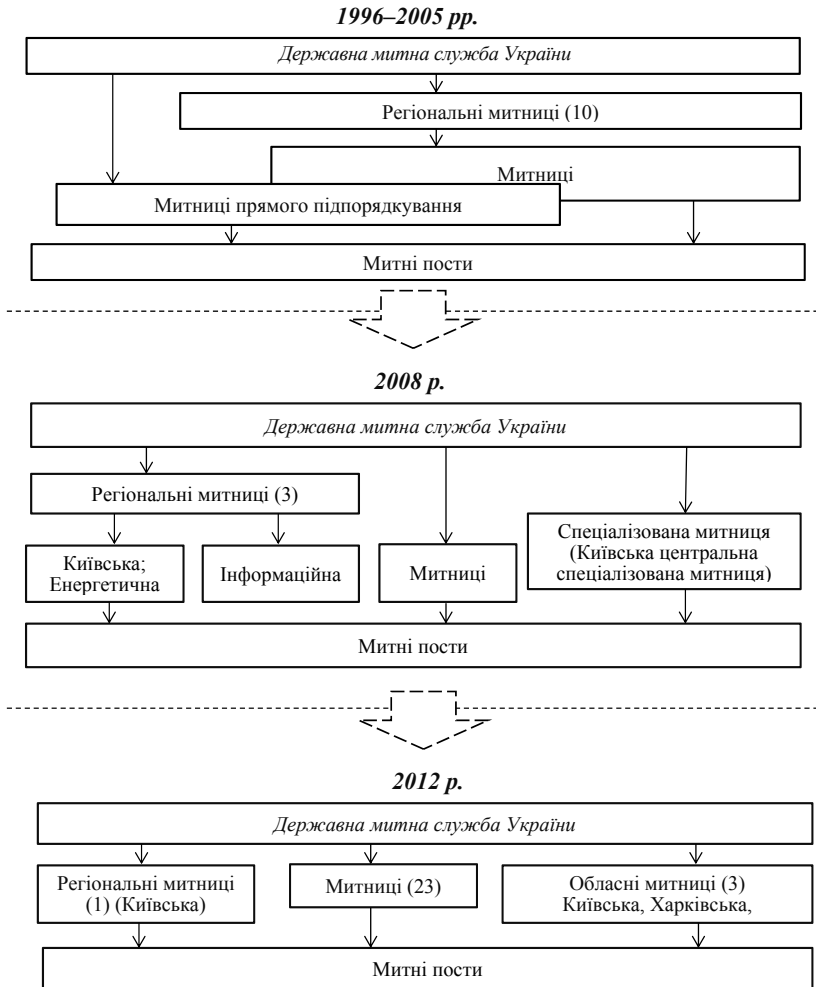
темі управління з'являються регіональні митниці. Держмитслужба отримала значно ширші повноваження, оскільки на неї поклалися керування діяльністю органів митної служби, створення, реорганізація і ліквідація у встановленому порядку регіональних митниць, митниць, спеціалізованих митних управлінь та організацій. Таким чином, було створено 10 нових регіональних митниць (Київську регіональну митницю, Західну регіональну митницю, Карпатську регіональну митницю, Подільську регіональну митницю, Кримську регіональну митницю, Донбаську регіональну митницю, Східну регіональну митницю, Полтавську регіональну митницю, Дніпровську регіональну митницю, Чорноморську регіональну митницю), 56 митниць, 4 з яких – митниці прямого підпорядкування (Київська спеціалізована митниця, Бориспільська митниця, Севастопольська митниця, Центральна спеціалізована митниця).

У 2000 році Указом Президента України № 1022/2000 повноваження Держмитслужби було доповнено в частині надання їй можливості створювати спеціалізовані навчальні заклади⁵². Управлінська вертикаль «центральный апарат – регіональна митниця – митниця» функціонувала протягом 1996–2005 рр. (рис. 1.5).

Подальшому розвитку митної системи та митної служби як суб'єкта управління митною безпекою держави сприяло прийняття у 2002 р. Митного кодексу України. Прийнятий кодифікований акт визначав засади організації та здійснення митної справи в Україні, регулював організаційно-економічні й соціальні аспекти діяльності митних органів. Кодекс був спрямований на забезпечення захисту економічних інтересів України, створення сприятливих умов для розвитку її економіки, захисту прав та інтересів суб'єктів підприємницької діяльності і громадян з питань митної справи⁵³. Згаданим нормативно-правовим документом було закріплено повноваження Держмитслужби щодо формування структури й організації діяльності митних органів України та спеціалізованих митних установ і організацій.

⁵² Питання Державної митної служби України : Указ Президента України від 24.08.2000 № 1022/2000. *Офіційний вісник України*. 2000. № 35 (15.09.2000). Ст. 1477.

⁵³ Митний кодекс України від 11.07.2002 № 92-IV. *Відомості Верхов. Ради України*. 2002. № 38–39. Ст. 288 (втратив чинність).



**Рис. 1.5. Еволюція організаційної структури
Державної митної служби України у 1996-2012 рр.**
Складено автором за⁵⁴.

⁵⁴ Митна справа : підруч. Крисоватий А. І., Герчаківський С. Д., Дем'янюк О. Б., Бречко О. В. / за ред. А. І. Крисоватого. Тернопіль: ТНЕУ, 2014. с. С. 103–105.

Зважаючи на це, у 2005 р. в митній сфері розпочався наступний етап структурних та організаційних перетворень. Він полягав у зміні керівництва митної служби на усіх рівнях, а також у поверненні до дворівневої структури митних органів. Управлінська вертикаль митних органів поверталася до структури, яка діяла до січня 1994 р. тобто до утворення територіальних митних управлінь, що були попередниками створених на їхній базі регіональних митниць. На думку тодішнього керівництва ДМСУ, такі реорганізаційні перетворення сприяли керованості митними органами, скороченню чисельності управлінського апарату і перерозподілу вивільнених працівників на більш важливі ділянки роботи, зменшенню витрат бюджетних коштів, а також покращенню якості виконання завдань, поставлених перед митною службою⁵⁵.

Протягом наступних років робилося багато спроб реорганізації та модернізації митних органів з метою удосконалення їхньої діяльності й внаслідок інтеграції України до світових митно-торговельних об'єднань. Так, у 2006 р. знову було створено вертикальну організаційно-управлінську структуру «ДМСУ – регіональні митниці – митниці», організовану за територіальним принципом з урахуванням адміністративно-територіального устрою держави. Наказом ДМСУ⁵⁶ було створено Західну, Кримську, Південну, Східну і Центральну регіональні митниці.

Регіональним митницям центральний апарат Держмитслужби делегував контрольно-розпорядчі функції на рівні цілого регіону. Принципи реалізації цих напрямків визначили, зокрема, компетенцію начальників новостворених регіональних митниць. Вони особисто відповідали за формування (в межах підпорядкованого регіону) і затвердження єдиних технологічних схем митного контролю та митного оформлення. Ці начальники також забезпечували контроль за дотриманням єдиних стандартів усіма суб'єктами ЗЕД і посадовими особами митних органів.

⁵⁵ Крисоватий А. І., Герчаківський С. Д., Дем'янюк О. Б. Митна справа : підруч. та ін. / за ред. А. І. Крисоватого. Тернопіль: ВПЦ «Екон. думка ТНЕУ», 2014. С. 103–104.

⁵⁶ Наказ Державної митної служби України «Про створення регіональних митниць та ліквідацію деяких митниць» від 15.09.2006 № 785. URL: <http://zakon.nau.ua/doc/?uid=1025.114700>.

У 2007 р. було затверджено нове положення про Державну митну службу України, згідно з яким центральний орган, що реалізує митну політику, мав право змінювати організаційну структуру митних органів лише за погодженням із Міністерством фінансів України⁵⁷. Наступною Постановою Кабінету Міністрів України № 4 від 09.01.2008 р. внесено зміни до зазначеного Положення про Державну митну службу України, яким слова «за погодженням з Мінфіном» вилучено. Недоліком вважаємо відсутність на аналізованому етапі становлення митних органів чіткої відомчої правової регламентації формування системи митної служби України. Підґрунтям здійснення кожного наступного етапу реформування були роз'яснювально-інформаційні матеріали (листи), що надсилалися митним органам, викладене в яких звичайно не реалізовувалося на практиці. Підсумовуючи зазначене, погоджуємося із І. Г. Бережнюком, що зміни, здійснювані у структурі митних органів, були не послідовними та безсистемними, а кожна наступна реорганізація розпочиналася ще до завершення попередньої⁵⁸.

Стратегія розвитку митної служби на 2010–2015 рр. була розроблена протягом 2009 р., але Міністерство фінансів України не підтримало пропозиції митних органів щодо необхідності надання їй загальнодержавного статусу та виділення бюджетних коштів для її реалізації. Основною метою Стратегії було визначено впровадження нової моделі митної служби України, яка забезпечувала би чітке й прозоре регулювання зовнішньоекономічної діяльності, сприяла би прискоренню руху товарів, послуг і громадян через митний кордон України, а також гарантувала би систему заходів, спрямованих на попередження, виявлення та локалізацію порушень законодавства у сфері митної справи⁵⁹. Основні напрями Стратегії й засоби їхньої реалізації подано на рис. 1.6.

⁵⁷ Положення про Державну митну службу України : Постанова Кабінету Міністрів України від 18.07.2007 № 940. *Офіц. Вісн. України*. 2007. № 53. Ст. 2163.

⁵⁸ Бережнюк І. Г. Митне регулювання України: національні та міжнародні аспекти : моногр. Дніпропетровськ: Акад. митної служби України, 2009. 543 с.

⁵⁹ Тимошенко А. В. Стратегія розвитку митної служби України на 2010–2015 рр. *Вчені записки Універ. «КРОК»*. 2014. Вип. 36. С. 224–229.



Рис. 1.6. Напрями модернізації митних органів згідно зі Стратегією розвитку Митної служби України на 2010–2015 рр.

За результатами підготовки стратегічного плану розвитку митних органів Держмитслужбою було здійснено ряд ефективних заходів у сфері митного регулювання і контролю, протидії контрабанді та порушенню митних правил. Однак, як і в попередніх випадках, ця стратегія не була повністю реалізована, перешкодою чому стали негативні соціально-економічні наслідки світової економічної кризи та чергова повна ротація керівного складу митних органів України.

Таким чином, у 2011 р. в Україні була знову сформована 2-рівнева організаційна структура управління митною справою: «Державна митна служба України – митниці», при цьому кількість митниць стала збігатися з кількістю адміністративно-територіальних одиниць держави.

Важливим етапом у розвитку митних органів України стало об'єднання податкової та митної служб в єдину інституцію – Міністерство доходів і зборів України. Повноцінне становлення Міністерства

доходів і зборів України відбулося у 2013 р. За рекордні 6 місяців було остаточно ліквідовано Державну митну службу України та передано усі її повноваження до новоствореного міністерства. Для подібної реорганізації, наприклад, у Канаді та Великобританії на це витратили 3 роки. Якщо до моменту створення Міністерства доходів і зборів загальна гранична чисельність працівників Державної податкової служби та Державної митної служби становила 71,2 тис. осіб, то після остаточного створення Міндоходів гранична чисельність працівників відомства та його територіальних органів зменшилася до 65,4 тис. осіб. Таким чином, було проведено перше скорочення загальної чисельності працівників двох відомств на 8,2% (5,8 тис. штатних одиниць). Такого скорочення вдалося досягти за рахунок оптимізації організаційної структури новоствореного відомства й об'єднання підрозділів, функції яких дублювалися (виконувалися декількома підрозділами).

Нормативно-правовим підґрунтям утворення нового міністерства стало прийняття Указу Президента України № 726 «Про деякі заходи з оптимізації центральних органів виконавчої влади» від 24 грудня 2012 р.⁶⁰ Згодом Указом Президента України № 141/2013 від 18.03.2013 р. було затверджено Положення «Про Міністерство доходів і зборів України». Згідно з цим Положенням, Міністерство доходів і зборів України – головний орган у системі центральних органів виконавчої влади з питань: 1) забезпечення формування єдиної державної податкової, державної митної політики в частині адміністрування податків і зборів, митних платежів та реалізації єдиної державної податкової й державної митної політики; 2) забезпечення формування і реалізації державної політики з адміністрування єдиного внеску на загальнообов'язкове державне соціальне страхування; 3) забезпечення формування та реалізації державної політики у сфері боротьби з правопорушеннями при застосуванні податкового і митного законодавства, а також законодавства з питань сплати єдиного внеску⁶¹.

⁶⁰ Указ Президента України від 24 груд. 2012 р. № 726 «Про деякі заходи з оптимізації центральних органів виконавчої влади» / Офіц. сайт Верхов. Ради України. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/726/2012>.

⁶¹ Указ Президента України від 18.03.2013 № 141/2013 «Про Міністерство доходів і зборів України» / Офіц. сайт Верхов. Ради України. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/141/2013>.

Зауважимо, що об'єднання органів, задіяних у процесі адміністрування податків, вперше було запропоновано Урядом України у 2007 р. в Концепції реформування податкової системи⁶². Зазначеним документом пропонувалося здійснити об'єднання адміністраторів за принципом спільного запровадження реалізації механізмів адміністрування податків і зборів (обов'язкових платежів) та проведення єдиної державної податкової, митної й бюджетної політики.

Система митниць Міндоходів відповідала адміністративно-територіальному поділу держави: в кожній області України, в Автономній Республіці Крим, містах Києві та Севастополі функціонувало по одній митниці. Для забезпечення здійснення митного контролю і митного оформлення товарів та транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон України, у квітні 2013 р. наказом Міндоходів до структури українських митниць увійшло 208 відокремлених структурних підрозділів – митних постів. У своїй роботі Міністерство орієнтувалося на максимальне наближення умов перетину кордону до європейських стандартів та досягнення паритетності із суміжними сторонами.

Зважаючи на негативні показники діяльності Міністерства доходів і зборів, Кабінетом Міністрів України на початку 2014 р. було прийняте рішення, яким не тільки ліквідувалося Міндоходів, а й припинялося здійснення не завершених до того часу заходів щодо реорганізації Державної податкової служби і Державної митної служби, відновлювалася діяльність вказаних служб та визначалося, що Державній митній службі повертається статус центрального органу виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через міністра фінансів та який забезпечує реалізацію державної політики у сфері державної митної справи⁶³.

Необхідність подальшої оптимізації системи центральних органів виконавчої влади було реалізовано шляхом трансформації

⁶² Розпорядження Кабінету Міністрів України від 19.02.2007 № 56-р «Про схвалення Концепції реформування податкової системи» / Офіц. сайт Верхов. Ради України. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/56-2007-%D1%80>.

⁶³ Єдинак В., Єдинак С. Ретроспективно-компаративний аналіз системи управління митними органами в Україні. *Ефектив. економіка*. 2019. № 12.

Міндоходів у Державну фіскальну службу України. 1 березня 2014 р. Постановою КМУ № 67 було ліквідовано Міністерство доходів і зборів та відновлено діяльність податкової і митної служб як окремих центральних органів, діяльність яких мала координуватися урядом через міністра фінансів України⁶⁴. Однак менше, ніж через три місяці, стратегічні вектори оптимізації митно-податкових органів кардинально змінилися через відмову від відновлення діяльності самостійних податкового та митного відомств і створення єдиного фіскального органу, що було задекларовано через прийняття Постанови КМУ «Про утворення державної фіскальної служби»⁶⁵.

Таким чином, створення Державної фіскальної служби продовжило процес об'єднання податкової й митної систем. При формуванні організаційної структури управління та штатного розпису Державної фіскальної служби було оптимізовано чисельність структурних підрозділів. У жовтні 2015 р. відбулось об'єднання на рівні всіх головних управлінь ДФС функцій підрозділів, задіяних у сфері контрольно-перевірної роботи, що дало змогу скоротити чисельність територіальних органів ДФС на 1280 шт. од. Гранична чисельність працівників апарату ДФС була встановлена у кількості 1530 шт. од., а територіальних органів ДФС – 39648 шт. од., що враховувала скорочення штату на 30%. В оновленій організаційній структурі ДФС було скорочено кількість самостійних структурних підрозділів з 28 до 23, чисельність працівників апарату ДФС – на 30%, а чисельність працівників територіальних органів ДФС у 2015 р. – на 13328 шт. од.

Таким чином, територіальними органами ДФС у 2015 р. були: 25 головних управлінь ДФС в областях та м. Києві; Міжрегіональне головне управління ДФС – Центральний офіс з обслуговування великих платників; 26 митниць; 318 податкових інспекцій; 3 спеціалізовані департаменти та органи. Функціонування митних орга-

⁶⁴ Про ліквідацію Міністерства доходів і зборів України : Постанова Кабінету Міністрів України від 1.03.2014 № 67 / Офіц. сайт Верхов. Ради України URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/67-2014-%D0%BF>.

⁶⁵ Про утворення Державної фіскальної служби : Постанова Кабінету Міністрів України від 21.05.2014 № 160. Урядовий кур'єр. 2014. № 101. 6 черв.

нів у системі Державної фіскальної служби здійснювалося на тих же засадах, що і в системі Міндоходів.



Рис. 1.7. Митна компонента ДФС України за станом на кінець 2018 р.

Порушення внутрішніх комунікацій ДФС на горизонтальному та вертикальному рівнях, негативний імідж органів ДФС і розбалансованість всієї системи управління ДФС України потребують реформи у сфері кадрової політики ДФС України, яка має стати пріоритетним напрямком у реформуванні всієї служби. Слід констатувати, що діяльність ДФС України протягом 2014–2015 рр. була найбільш закритою та непрозорою порівняно з попередніми періодами. Протягом 2015–2016 рр. відбувалося скорочення як чисельності працівників митниць ДФС, так і кількості їхніх підрозділів, які безпосередньо реалізують митну політику. Так, чисельність працівників за два роки скоротилась на 10%, кількість митних постів – на 15%, пунктів пропуску – на 2%. Такі структурні зміни передусім пов'язані з втратою контролю над частиною державного кордону України в районі проведення антитерористичної операції, а також суттєвим скороченням обсягів торгівлі (пасажиропотоку) з Росії.

На сьогодні процес становлення нової Державної митної служби України набирає обертів. Зокрема, затверджено чисель-

ність новоствореної структури та її центрального апарату, прийнято рішення про ліквідацію митниць ДФС і створення на їхній базі нової митної системи. Побудова такої системи базується на рекомендаціях МВФ щодо функціонування митниці як єдиної юридичної особи на території усієї України. Реалізація такого варіанта побудови системи управління митною справою передбачається у два етапи: перший – ліквідація існуючих митниць та створення 16 регіональних митниць, другий – формування єдиної юридичної особи на базі реорганізованих регіональних митниць. З 8 грудня 2019 р. Державній митній службі передаються повноваження Державної фіскальної служби з реалізації державної митної політики і державної політики у сфері боротьби з правопорушеннями під час застосування законодавства з питань державної митної справи.

6 березня 2019 р. уряд затвердив положення про ДПС та ДМС. Кабінет Міністрів України 5 липня 2019 р. призначив М. Нефьодова керівником Державної митної служби. Міністерство фінансів затвердило структуру головного апарату ДМСУ і штатний розпис.

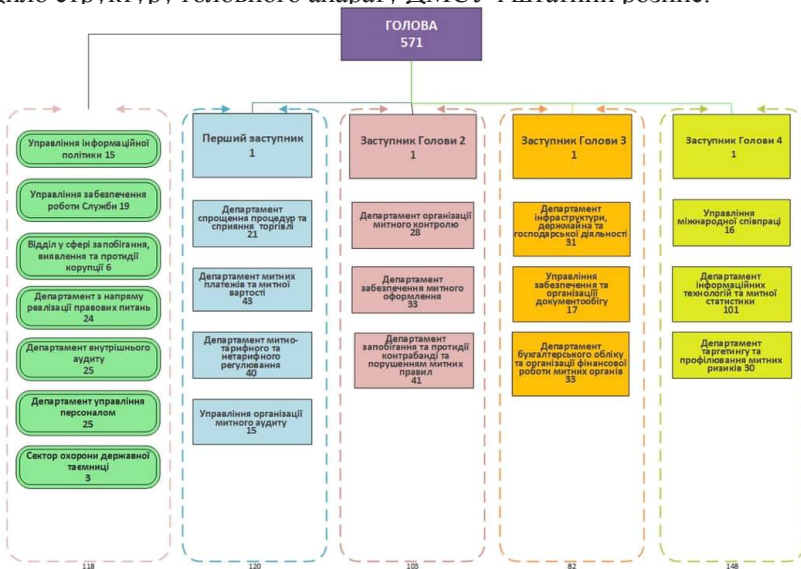


Рис. 1.8. Структура центрального апарату ДМСУ та штатний розпис за станом на початок 2020 р.

На сьогодні завдання ДМСУ загалом зводяться у базовий функціонал нової митної інституції (рис. 1.9).



Рис. 1.9. Базовий функціонал нової ДМСУ

Нова Держмитслужба здійснює повноваження безпосередньо та через територіальні органи. До територіальних органів Держмитслужби належать митниці й спеціалізовані органи. 2 жовтня 2019 р. Кабмін затвердив територіальну структуру Держмитслужби. Цим документом планується створення 16 регіональних і 2 спеціалізованих органів Держмитслужби. Органи створено як окремі юридичні особи (табл. 1.1).

Таблиця 1.1

Територіальна побудова митних інституцій у Україні в 2019–2020 рр.

Орган, що створюється	Дата створення	Орган, який реорганізовується
1	2	3
Азовська митниця Держмитслужби	6 листопада 2019 р.	Донецька митниця ДФС
Буковинська митниця Держмитслужби	6 листопада 2019 р.	Чернівецька митниця ДФС
Волинська митниця Держмитслужби	15 листопада 2019 р.	Волинська митниця ДФС
Галицька митниця Держмитслужби	14 листопада 2019 р.	Івано-Франківська митниця ДФС, Львівська митниця ДФС, Тернопільська митниця ДФС

Продовження табл. 1.1

1	2	3
Дніпровська митниця Держмитслужби	15 листопада 2019 р.	Дніпропетровська митниця ДФС, Запорізька митниця ДФС, Кіровоградська митниця ДФС, Полтавська митниця ДФС
Закарпатська митниця Держмитслужби	7 листопада 2019 р.	Закарпатська митниця ДФС
Київська митниця Держмитслужби	7 листопада 2019 р.	Житомирська митниця ДФС, Київська митниця ДФС, Київська міська митниця ДФС, Черкаська митниця ДФС
Одеська митниця Держмитслужби	6 листопада 2019 р.	Одеська митниця ДФС
Північна митниця Держмитслужби		Чернігівська митниця ДФС
Подільська митниця Держмитслужби	15 листопада 2019 р.	Вінницька митниця ДФС, Хмельницька митниця ДФС
Поліська митниця Держмитслужби	14 листопада 2019 р.	Рівненська митниця ДФС
Слобожанська митниця Держмитслужби	6 листопада 2019 р.	Сумська митниця ДФС, Харківська митниця ДФС
Східна митниця Держмитслужби	7 листопада 2019 р.	Луганська митниця ДФС
Чорноморська митниця Держмитслужби	7 листопада 2019 р.	Миколаївська митниця ДФС, Митниці ДФС у Херсонській області, Автономній Республіці Крим та м. Севастополі
Енергетична митниця Держмитслужби	7 листопада 2019 р.	Енергетична митниця ДФС
Координаційно-моніторингова митниця Держмитслужби	6 листопада 2019 р.	
Спеціалізована лабораторія з питань експертизи та досліджень Держмитслужби	14 листопада 2019 р.	Департамент податкових та митних експертиз ДФС
Департамент спеціалізованої підготовки та кінологічного забезпечення Держмитслужби		Департамент спеціалізованої підготовки та кінологічного забезпечення ДФС

Перелік пунктів пропуску, що представлені на сьогодні в Україні, подано на рис. 1.10.

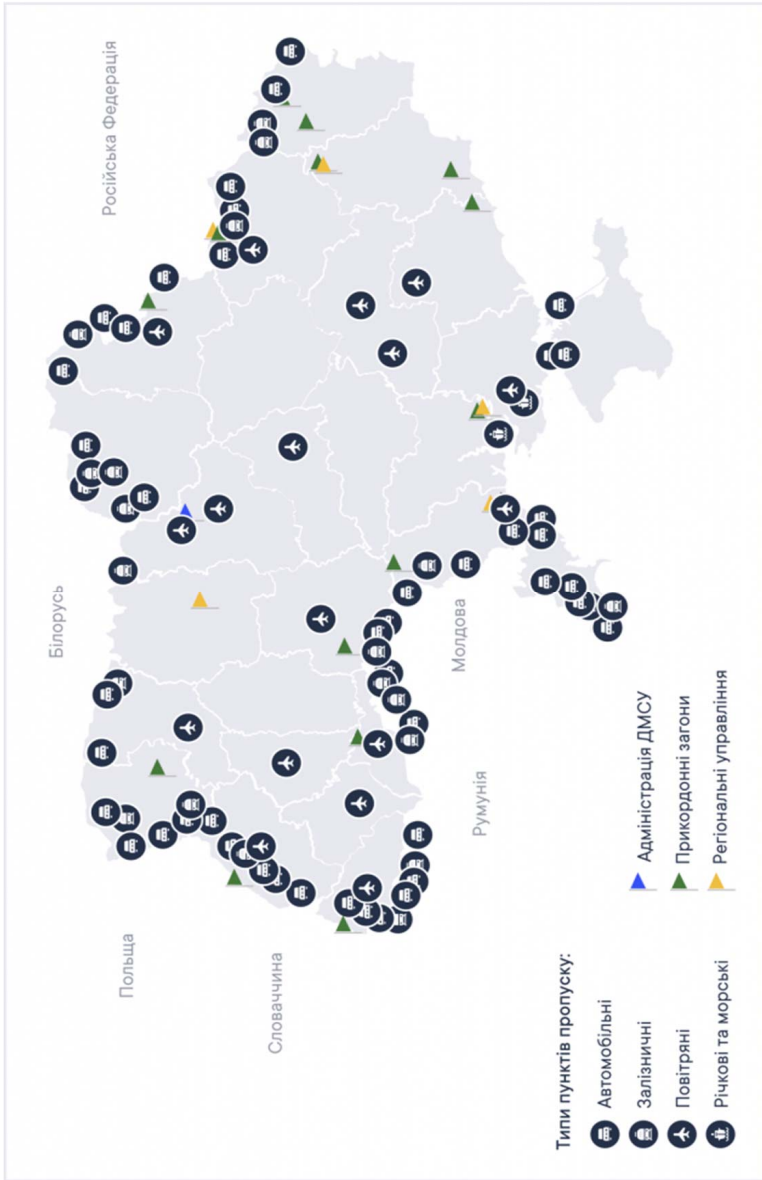


Рис. 1.10. Мережа пунктів пропуску на кордонах України

Таким чином, основними етапами становлення контролюючих органів у сфері забезпечення митної безпеки держави є:

- етап I (1991–1996 рр.) – створення незалежної системи митних органів України шляхом утворення Державного митного комітету України, формування та ускладнення структури митних органів через створення територіальних митних управлінь, збільшення кількості митниць та митних постів;

- етап II (1997–2004 рр.) – створення Державної митної служби України, законодавче затвердження її функціонально-організаційної структури, закріплення повноважень Держмитслужби щодо формування структури та організації діяльності митних органів України через прийняття Митного кодексу України;

- етап III (2005–2011 рр.) – етап активних структурних і організаційних перетворень, що характеризувалися непослідовністю й безсистемністю, а саме: зміна керівництва митної служби на усіх рівнях та повернення до дворівневої структури митних органів (2005 р.); відновлення трирівневої вертикалі митної служби (2006 р.); затвердження нового положення про ДМСУ (2007 р.); розробка Стратегії стабілізації та подальшого розвитку митної служби України на 2010–2015 рр. (2009 р.);

- етап IV (2012–2018 рр.) – консолідація податкових і митних органів шляхом об'єднання податкової та митної служб і створення на їхній основі Міністерства доходів і зборів України (2012 р.), прийняття нового Митного кодексу України (2012 р.), трансформація Міндоходів у Державну фіскальну службу України (2014 р.), розвиток організаційно-функціональної структури ДФСУ;

- етап V (2019–2020 рр.) – завершення експерименту з об'єднання митної та податкової служб в одну інституцію, створення окремого державного органу у сфері забезпечення митної безпеки України – Державної митної служби України.

Кожен етап характеризується своїми особливостями, що зумовлені конкретними історично-політичними обставинами і зовнішньою кон'юнктурою. Слід констатувати, що ідеальних типів організаційний структур не існує, оскільки вони мають ефективно адаптуватися під фактори зовнішнього та внутрішнього се-

редовищ. Аналіз еволюції організаційних структур управління в митній справі свідчить якраз про те, що зовнішні фактори активно впливають на формування системи управління й її організаційного відображення.

Підсумовуючи вищезазначене, можемо простежити значну реформаційну динаміку митних органів України, що має свої переваги та недоліки. Об'єднання податкової й митної служби в єдину інституцію ми розглядаємо як необґрунтоване рішення, бо Міндоходів і Державна фіскальна служба переважно орієнтовані на виконання фіскальної функції, тобто на забезпечення надходження податкових та митних платежів до бюджетів усіх рівнів, тоді як до основних функцій митної системи, крім фіскальної, належать контрольна, регуляторна, правоохоронна, захисна й ін. Лише за умови комплексного виконання фіскальними органами всіх зазначених функцій митної системи можна досягти належного рівня митної безпеки держави.

1.3. Фіскальні та регулюючі інструменти забезпечення митної безпеки держави

Розвиток ринкових відносин, активізація експортно-імпортних операцій, посилення міжнародного економічного співробітництва та інтеграційних процесів в усьому світі супроводжуються загостренням економічної конкуренції на внутрішньому ринку, що актуалізує питання потреби в гарантуванні митної безпеки держави.

Питання митної безпеки – одне з пріоритетних, оскільки дуже важливе значення для держави має наявність міцного захисту економічних інтересів і економічної безпеки, реалізація яких покладається на митні органи України.

Митна безпека – це стан захищеності митних інтересів України. Відповідно, митні інтереси – це національні інтереси України, забезпечення і реалізація яких досягаються шляхом здійснення державної митної справи. Відповідно до Закону України «Про національну безпеку», національні інтереси України – життєво

важливі інтереси людини, суспільства та держави, реалізація яких забезпечує державний суверенітет України, її прогресивний демократичний розвиток, а також безпечні умови життєдіяльності й добробут її громадян⁶⁶.

Політика національної безпеки України ґрунтується на повазі до норм і принципів міжнародного права. Україна захищає свої фундаментальні цінності, визначені Конституцією та законами держави, – незалежність, територіальну цілісність та суверенітет, гідність, демократію, людину, її права і свободи, верховенство права, забезпечення добробуту, мир та безпеку. Однією зі сфер митної політики є забезпечення економічних інтересів і митної безпеки України⁶⁷.

Діяльність держави у сфері митної безпеки покликана гарантувати певне коло митних інтересів, серед яких найважливіші: створення умов лібералізації зовнішньої торгівлі; недопущення контрабанди та порушення митних правил; удосконалення митного законодавства України відповідно до світових і європейських стандартів; прискорення товаро- та пасажиропотоку через митний кордон; забезпечення споживчого ринку якісними іноземними продуктами і недопущення ввезення небезпечних для здоров'я людей товарів.

Митна безпека також інтерпретується через стан захищеності національних інтересів України в митній галузі, що дає змогу в різних зовнішніх та внутрішніх умовах, незалежно від загроз, забезпечити:

- переміщення через митний кордон товарів і транспортних засобів;
- здійснення митного регулювання, пов'язаного з встановленням та справлянням податків і зборів;
- застосування процедур митного контролю та митного оформлення із застосуванням заходів нетарифного і митно-тарифного регулювання;

⁶⁶ Про Національну безпеку України : Закон України від 21.06.2018 № 2469-VIII. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17/print> (дата звернення: 18.09.2019).

⁶⁷ Мажула О. В. Інституціоналізація митної безпеки як важливої складової економічної безпеки держави. *Ефектив. економіка*. 2014. № 11. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=3508> (дата звернення: 15.09.2019).

– здійснення заходів у боротьбі з контрабандою та порушенням митних правил, а також виконання інших покладених на митні органи завдань шляхом ефективної реалізації митної справи⁶⁸.

Головною метою митної безпеки можна вважати досягнення певного рівня надійності й ефективності митної системи завдяки продуктивному функціонуванню митних органів. Можна виділити такі етапи реалізації митної безпеки:

– формування та затвердження митної політики в галузі митної безпеки;

– формування системи митного регулювання у взаємозв'язку з економічними інтересами і цілями держави, що впливають на визначення орієнтирів митного регулювання;

– застосування обраних заходів щодо методів регулювання та контролю до товарів, що переміщуються через кордон;

– моніторинг системи митного регулювання.

Основними напрямками досягнення митної безпеки є:

– забезпечення стійкого функціонування системи реалізації порядків і процедур митного контролю та митного оформлення, вдосконалення методів і форм їхнього здійснення;

– контроль за додержанням законодавства з питань митної справи;

– стабілізація системи адміністрування надходжень;

– запобігання контрабанді та порушенню митних правил;

– створення сприятливих умов для прискорення товарообігу і пасажиропотоку через митний кордон України, сприяння транзиту та полегшення торгівлі;

– розвиток міжнародного співробітництва у галузі митної справи;

– забезпечення контролю над впливом національних інтелектуальних, фінансових, інформаційних, матеріальних й інших ресурсів.

Оскільки ст. 11 Митного кодексу України передбачено, що безпосереднє здійснення митної справи покладено на митні орга-

⁶⁸ Основні завдання та функції управління організації митного контролю / Держ. фіск. служба України. URL: <http://lv.sfs.gov.ua/okremi-storinki/struktura/132906.html> (дата звернення: 16.10.2019).

ни⁶⁹, то вони і є головним суб'єктом забезпечення митної безпеки, а найважливішим інструментом з питань митної справи у забезпеченні економічної безпеки є митний контроль. Інституту митного контролю властивий дуалізм. По-перше, це як загальний статус (правовий режим) переміщуваних через митний кордон товарів і транспортних засобів, а по-друге – сукупність заходів перевірного характеру.

В Україні фіскальна складова відіграє вирішальну роль у забезпеченні економічної безпеки загалом та митної зокрема, оскільки вона спрямована на захист національних економічних інтересів у зовнішньоекономічній і фінансовій сферах одночасно. Для України митні платежі все ще залишаються вагомим джерелом доходів до Державного бюджету. Варто зазначити, що виконання митною службою бюджетних завдань залежить від багатьох факторів, а це також від ефективності роботи митних органів, розміру бюджетних видатків, що спрямовуються на їхнє утримання, але передусім від державної митної політики, її законодавчого забезпечення та загальноекономічної ситуації в державі. Інакше кажучи, результативність виконання митними органами бюджетних завдань залежить від ефективності побудови всієї митної системи, її збалансованості й адаптивності до циклічних коливань в економіці країни⁷⁰. Аналізуючи бюджетні надходження, в Україні можемо простежити, що митні платежі займають велику частку всіх доходів Державного бюджету України. Детальний аналіз питомої ваги митних платежів до дохідної частини Державного бюджету здійснено в табл. 1.2.

⁶⁹ Митний кодекс України від 13 берез. 2012 № 4495-17 / Верхов. Рада України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4495-17> (дата звернення: 11.11.2019).

⁷⁰ Мартинюк В. П. Оцінка фіскального потенціалу митної системи України. *Світ фінансів*. 2010. № 1. С. 44–55.

Таблиця 1.2

**Результати роботи митних органів
у напрямі забезпечення надходжень митних платежів
до Державного бюджету України,
млн грн**

Найменування показника	Роки			
	2015	2016	2017	2018
Доходи Державного бюджету України	599956	706509	907358	1060922
Податкові надходження	477823	598285	747214	881821
У т. ч., надходження митних платежів:	203623	236829	317060	370161
ПДВ з ввезених на територію України товарів	138996	181453	250530	295377
Акцизний податок (імпорт)	24326	35006	41989	47708
Ввізне мито	39881	20001	23898	26560
Вивізне мито	420	369	643	516
Приріст надходжень митних платежів, %	–	116,31	133,88	116,75
Питома вага митних платежів у загальному обсязі доходів Державного бюджету України, %	33,94	33,52	34,94	34,89

Аналізуючи структуру платежів, справляння яких забезпечено державними митними органами, зазначимо, що найбільшу частку в надходженні митних платежів займає податок на додану вартість, за станом на 2018 р. на нього припадало 79,8% усіх надходжень митних платежів та 27,8% доходів Державного бюджету України⁷¹.

Упродовж 2015–2018 рр. надходження податку на додану вартість до Державного бюджету України із ввезених товарів показували тенденцію до зростання (рис. 1.11)⁷².

⁷¹ Доходи Державного бюджету України. Ціна держави. URL: <http://cost.ua/budget/revenue/> (дата звернення: 16.12.2019).

⁷² Річні звіти про виконання Державного бюджету України за 2015–2018 рр. / Держ. казнач. служба України. URL: <https://www.treasury.gov.ua/ua/file-storage/vikonannya-derzhavnogo-byudzhetu> (дата звернення: 16.12.2019).

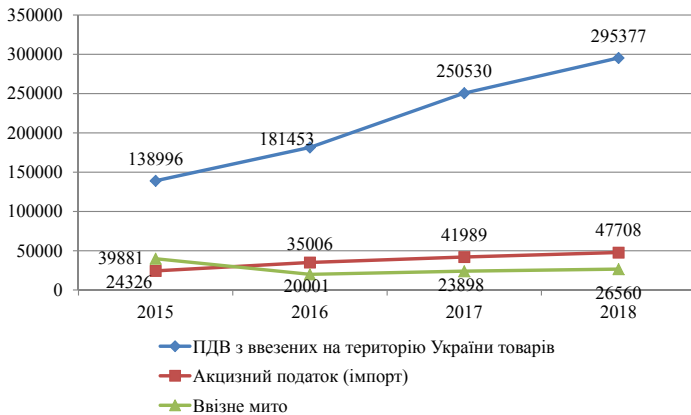


Рис. 1.11. Динаміка надходжень митних платежів до Державного бюджету за період 2015–2018 рр., млн грн

Варто зауважити, що одним із факторів, який вплинув на збільшення надходження податку на додатну вартість у період 2015–2018 рр., є запровадження системи електронного адміністрування ПДВ з 1 липня 2015 р., яка дала змогу виключити махінації з ПДВ і відповідно збільшити надходження податку до бюджету.

Платежі акцизного податку протягом досліджуваного періоду також показали тенденцію до зростання. За період 2015–2018 рр. надходження платежів акцизного податку збільшилися відповідно з 24326 млн грн до 47708 млн грн. Потрібно вказати, що в період 2016–2017 рр. на зростання надходження акцизного податку вплинув ряд факторів, серед яких: підвищення ставок податку (на бензин та дизпаливо – на 2%; на транспортні засоби – від 0,4% до 33%, запровадження акцизного податку на вантажні автомобілі й автобуси, зростання середньорічного курсу гривні до євро (ставки акцизного податку на окремі види підакцизної продукції визначені в євро) і збільшення обсягів імпорту деяких підакцизних товарів (за даними Державної служби статистики України, у 2017–2018 рр. порівняно з 2015–2016 рр. обсяги імпорту скрапленого газу збіль-

шилися на 36%, легкових автомобілів, що були у використанні, на які ставка втричі більша, ніж на нові, – у 5 разів⁷³.

Щодо платежів ввізного мита, то період 2015–2018 рр. характеризується коливанням надходження таких платежів до Державного бюджету. Проте варто зазначити, що за станом на жовтень 2019 р. надходження від ввізного мита сягають 31248 млн грн, що на 17,7% більше, ніж аналогічний показник 2018р. (рис. 1.11).

Можна стверджувати про наявність високої питомої ваги митних платежів у структурі дохідної частини Державного бюджету України. Так, за станом на 2018 р. на митні платежі припадає майже 35% всіх доходів бюджету, а також наявна зростаючої тенденція щодо їхніх надходжень.

Слід зауважити, що митні інституції в Україні є не тільки органами, які забезпечують у зоні своєї діяльності виконання завдань, покладених на фіскальну службу, а й важливою організаційною складовою митної системи, що дає змогу реалізувати заходи митного контролю при переміщенні товарів через митний кордон України.

Загалом роль митниць у фінансовій діяльності держави і забезпеченні фінансової безпеки визначають таким чином:

- контроль та регулювання товарообміну на митній території України;

- участь у реалізації завдань і протекціоністських заходів щодо захисту внутрішнього ринку;

- стимулювання розвитку національної економіки;

- регулювання відповідного митного режиму переміщення об'єктів торговельного обороту через митний кордон України.

Митний контроль слугує засобом реалізації митної політики держави та одночасно як сукупність заходів, здійснюваних митними адміністраціями з метою забезпечення учасниками зовнішньоекономічної діяльності вимог митного законодавства⁷⁴.

⁷³ Сумарний обсяг імпорту та експорту у розрізі товарних позицій за кодами УКТЗЕД / ДФС України. URL: <http://sfs.gov.ua/ms/f11> (дата звернення: 17.11.2019).

⁷⁴ Десятнюк О.М., Харкавий М. О. Новітня парадигма реалізації митного контролю в умовах спрощення митних процедур. *Ефектив. економіка*. 2015. № 3. URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?n=3&y=2015> (дата звернення: 19.09.2019).

Під час прийняття рішень щодо визначення митної вартості особливо гостро стикаються інтереси учасників зовнішньоекономічної діяльності, з одного боку, і співробітників органів державної фіскальної служби – з іншого. Перші прагнуть до зниження митної вартості, що дає їм можливість отримувати додаткові прибутки та цінові переваги над конкурентами, а другі намагаються контролювати рівень митної вартості з метою недопущення порушень порядку митного оформлення і для забезпечення повноти стягнення платежів до державного бюджету. Саме тому митна вартість – одна з найважливіших проблем у митній справі та управлінні нею⁷⁵.

Митницями ДФС забезпечено виконання заходів щодо контролю правильності визначення митної вартості товарів.

У результаті вжитих заходів у частині контролю правильності визначення митної вартості товарів сума додаткових надходжень коштів від коригування митної вартості за 2017 р. становила 4,22 млрд грн, що на 15,3% менше від показника 2016 р. (рис. 1.12)⁷⁶.

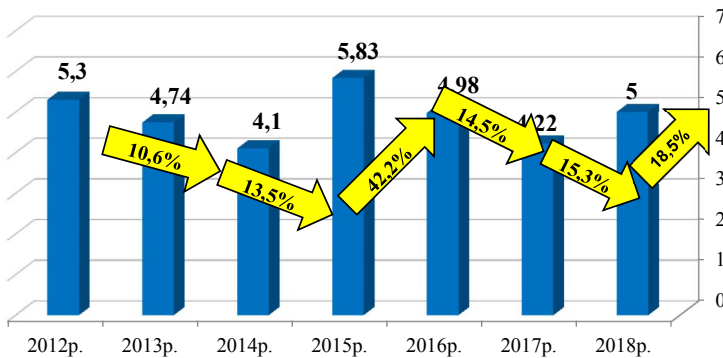


Рис. 1.12. Динаміка додаткових надходжень за рахунок коригування митної вартості, млрд грн

⁷⁵ Тоцька Т. С., Аршиннікова А. В. Недоліки в системі державного контролю митної вартості в Україні. *Вісн. Академії митної служби України*. 2014. № 1. С. 150–158. (Серія: Державне управління).

⁷⁶ Звіт про виконання Плану роботи Державної фіскальної служби України на 2018 рік. URL: <http://sfs.gov.ua/data/files/240396.pdf> (дата звернення: 20.10.2019).

Сума додаткових надходжень коштів від коригування митної вартості у загальних надходженнях до Держбюджету за 2017 р. дорівнює 1,3%.

При цьому дані звітного періоду 2015–2017 рр. не враховують показники діяльності Кримської, Севастопольської (з березня 2014 р.) та частково Луганської й Східної (із серпня 2014 р.) митниць.

За результатами вжитих заходів сума додаткових надходжень коштів від коригування митної вартості за 2018 р. становила 4,65 млрд грн, що на 0,43 млрд грн, або на 10,3% більше від показника 2017 р.

Переважно додаткові надходження до Держбюджету в 2018 р. забезпечено від коригування митної вартості:

- машин, устаткування і транспорту (84–90 групи за УКТ ЗЕД) – 46,5%, додаткових надходжень;
- продовольчих товарів та сільгосппродукції (1–24 групи за УКТ ЗЕД) – 19,2% додаткових надходжень;
- продукції хімічної промисловості, каучуку (28–40 групи за УКТ ЗЕД) – 12,7% додаткових надходжень;
- текстилю, текстильних виробів, взуття (50–67 групи за УКТ ЗЕД) – 7,1% додаткових надходжень;
- паливо-енергетичних товарів (27 група за УКТ ЗЕД) – 6,1% додаткових надходжень;
- металів і виробів з них (72–83 групи за УКТ ЗЕД) – 3,0% додаткових надходжень.

Загалом за рахунок коригування митної вартості зазначених товарів у 2018 р. забезпечено близько 94,5% додаткових надходжень до Державного бюджету.

Ще одним об'єктом, що потребує більш детального контролю з боку митних органів та стає площиною для зловживань суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності, є правильність визначення країни походження товару.

Визначення країни походження – це фактичне підтвердження «громадянства» переміщуваних товарів тоді, коли держави-учасниці міжнародних торговельних відносин бажають застосовувати

одна до одної певні пільги чи вживати заходів із дискримінації проти окремих груп товарів.

Походження товарів як об'єкт митного контролю перевіряється з метою оподаткування товарів, що переміщуються через митний кордон України, застосування до них заходів нетарифного регулювання ЗЕД, заборон і/або обмежень щодо переміщення через кордон України, а також забезпечення обліку цих товарів у статистиці зовнішньої торгівлі⁷⁷

Динаміку надходжень митних платежів від контролю правильності визначення країни походження товарів відображено графічно (рис. 1.13).

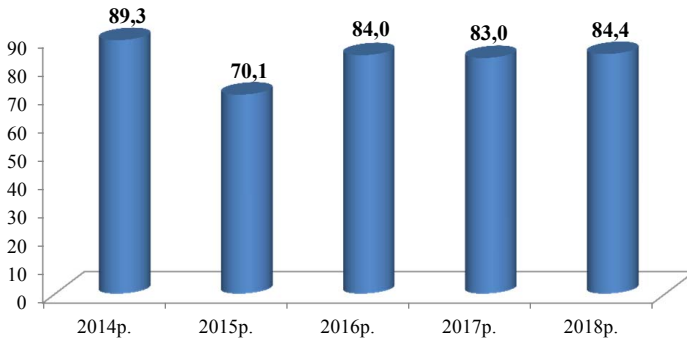


Рис. 1.13. Додаткові надходження митних платежів від контролю за визначенням країни походження товару в 2014–2018 рр., млн грн

Аналіз статистики надходжень від здійснення контролю за правильністю визначення країни походження свідчить про невеликий фіскальний ефект процедури порівняно з іншими вищеописаними процедурами митного контролю.

Щодо динаміки таких надходжень, то за період 2014–2018 рр. цей показник коливався в середньому на рівні 85,2 млн грн, за винятком 2015 р. коли величина додаткових надходжень від

⁷⁷ Комаров О. В. Механізми адміністрування митних ризиків в системі державного регулювання зовнішньоекономічної діяльності : дис. ... канд. з держ. управл. Дніпро, 2017.

контролю за визначенням країни походження товару становила 70,1 млн грн.⁷⁸

Отже, підсумовуючи вищесказане, можна дійти висновку, що роль митниць державної фіскальної служби в наповненні бюджету залишається великою, оскільки більше, ніж 30% дохідної частини Державного бюджету України припадає саме на митні платежі.

Щодо ефективності митного контролю, то, незважаючи на зменшення частки надходження додаткових митних платежів, здійснення митного контролю є вкрай важливим. Він залишається ефективним засобом виявлення митних правопорушень, що відповідно дає змогу захищати митні інтереси України та відстоювати інтереси вітчизняного виробника, паралельно наповнюючи бюджет.

За оцінками експертів, на сьогодні значна частка експортно-імпорتنих операцій має латентний характер, що містить високий ступінь загрози національній та економічній безпеці країни. Усе вищевикладене доводить важливість ролі митних органів у боротьбі з незаконним переміщенням товарів через кордон держави та необхідність перманентного зміцнення цієї функції.

Митна діяльність має важливу особливість: вона впливає на активність зовнішньоекономічної діяльності, якщо ж у ЗЕД починають переважати пасивні форми адаптації до світової економіки над активними, то це слід сприймати як неефективну діяльність усіх суб'єктів ЗЕД і особливо митної служби⁷⁹.

Міжнародна торгівля є двигуном функціонування національної митної системи, тому зростання її обсягів пріоритетним чином визначає характер та інтенсивність роботи митних органів. За офіційними даними Державної служби статистики України, простежується зниження обсягів експорту з країнами світу впродовж 2014–2018 рр. і обсягів імпорту протягом 2014–2018 рр. Це тоді, як вже за 2016–2018 рр. спостерігається динамічне зростання обсягів міжнародної торгівлі України з країнами

⁷⁸ Звіт про виконання Плану роботи Державної фіскальної служби України на 2017 рік. URL: <http://sfs.gov.ua/data/files/223549.PDF> (дата звернення: 20.10.2019).

⁷⁹ Пашко П. В. Митна безпека (теорія, методологія та практичні рекомендації) : моногр. Одеса: АТ «ПЛАСКЕ», 2009. 628 с.

світу, зокрема обсяги експорту в 2018 р. Збільшилися приблизно на 9,4% порівняно з попереднім роком, а обсяги імпорту – на 15,3%⁸⁰.

Дещо іншу ситуацію простежуємо у динаміці обсягів зовнішньої торгівлі країни з європейськими державами, оскільки вже з 2015 р. обсяги експорту та імпорту починають зростати. Найбільш інтенсивне збільшення спостерігається протягом 2016–2017 рр., а саме обсяги експорту в 2017 р. зросли приблизно на 30% порівняно з попереднім роком, тоді як обсяги імпорту – більше, ніж на 21%⁸¹.

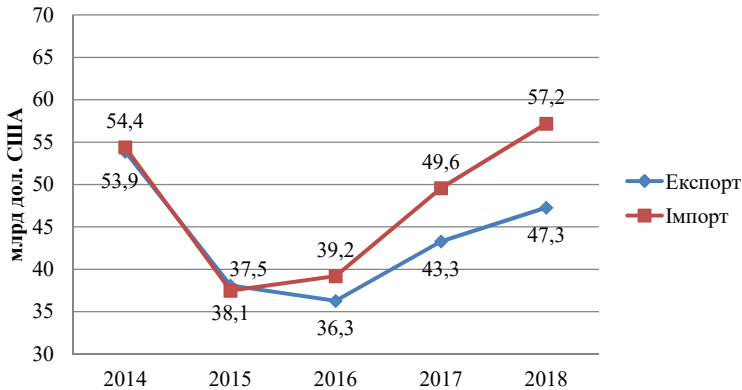


Рис. 1.14. Динаміка експортно-імпортних операцій між Україною та світом у 2014–2018 рр.

Якщо зіставити динаміку зовнішньої торгівлі України у світовому й європейському масштабах, то обсяги експорту зростають у вищих темпах на європейському рівні, тоді як у світовому вимірі домінують обсяги імпорту.

⁸⁰ Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua> (дата звернення: 26.08.2019).

⁸¹ Архірейська Н. В. Аналіз ефективності і процедур митного контролю. *Вісн. АМСУ*. 2014. № 1 (51). С. 160–165. (Серія «Економіка»).

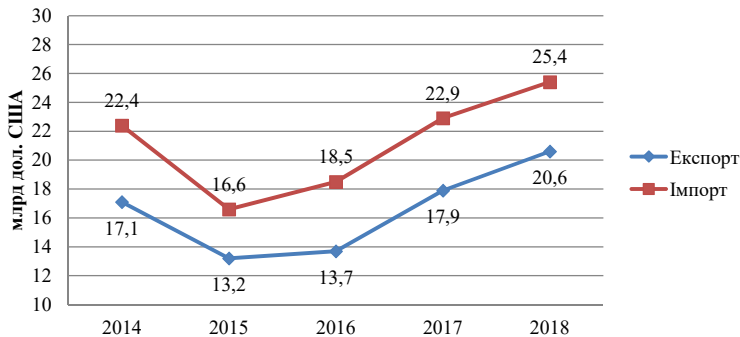


Рис. 1.15. Динаміка експортно-імпортних операцій між Україною та країнами Європи в 2014–2018 рр.

Вищенаведені тенденції зміни показників міжнародної торгівлі зумовлені насамперед виникненням військово-політичного конфлікту з Росією та європейською інтеграцією України. Таке динамічне нарощення обсягів зовнішньої торгівлі України впродовж останніх двох років зумовлює передусім зростання навантаження на митні органи і відповідно необхідність підвищення рівня якості й оперативності їхньої пропускної здатності у контексті формування безпечних міжнародних ланцюгів постачання.

Водночас слід вказати, що митна служба володіє значними резервами до покращення результатів своєї діяльності та підвищення рівня митної безпеки, який все ж не можна вважати задовільним через високий рівень тінізації економіки і велику кількість порушень митного законодавства.

Випереджаючі темпи надходження митних платежів свідчать про вагу митної політики та митної справи у забезпеченні розбудови сталого економічного простору держави, формуванні єдиного підходу щодо функціонування внутрішнього і зовнішнього середовищ у площині реалізації інтеграційних процесів, економічної безпеки тощо.

Регулятивний потенціал держави – це важливий мобілізаційний ресурс системи у забезпеченні митних інтересів. Незважаючи на те, що сучасна наукова думка у контексті провадження та реалізації митної політики сконцентрована здебільшого на досліджен-

ні фіскальної й контролюючої складової діяльності, саме регулятивний компонент здатений гарантувати повноцінне забезпечення митних інтересів держави⁸².

Підбиваючи підсумки дослідження цієї проблематики, можемо констатувати, що проведений аналіз підходів щодо застосування інструментарію фіскального і регулятивного потенціалу держави дав змогу виокремити основні його складові, що безпосередньо впливають на забезпечення митних інтересів держави. Саме захист національних інтересів є пріоритетним завданням митних органів в умовах сьогодення. Необхідно чітко розставляти пріоритети під час регулювання зовнішньої торгівлі, затвердити принципи взаємності в наданні зовнішньоторговельних переваг та дотриманні партнерами вимог справедливої конкуренції, забезпечити детальне юридичне відпрацювання всіх інструментів регулювання ЗЕД, у т. ч. чітке формування процедурних аспектів. В умовах реформування національних митних органів важливе завдання – це підготовка обґрунтованої й об'єктивної інформаційної бази про реальний стан митної безпеки держави, її проблеми і слабкі сторони, на основі чого надалі мають формуватись цілеспрямовані заходи щодо покращення відповідних параметрів.

1.4. Компонентність фіскальної парадигми антициклічного регулювання економіки: митно-безпековий контекст

При дослідженні сутнісних ознак митної безпеки держави набули поширення два підходи, згідно з якими представники першого підходу тлумачать поняття «митна безпека» аналогічно до положень Митного кодексу України, а представники другого – в її визначення вносять комплекс відповідних засобів, методів та інструментів забезпечення стабільності, протидії, нейтралізації й попередження ймовірних ризиків і загроз митній безпеці держави.

⁸² Шевчук С. В. Визначення сутності інструментів та важелів регулятивного потенціалу держави забезпечення митних інтересів України. *Інвестиції: практика та досвід*. 2019. № 4. С. 48–53.

При цьому слід зазначити, що саме фіскальна складова відіграє вирішальну роль у забезпеченні економічної безпеки загалом та митної безпеки зокрема, оскільки вона спрямована на захист національних економічних інтересів у зовнішньоекономічній і митній сферах одночасно. Розширюючи горизонти дослідження фіскально-регулюючих аспектів митної безпеки держави, доцільно, на нашу думку, розглянути теоретичні аспекти фіскальної політики в контексті антициклічного регулювання.

Досліджуючи та аналізуючи фіскальну політику та економічні цикли, варто звернути увагу на сутнісні характеристики цих понять, їхнє трактування в економічних теоріях і методологічні особливості співіснування. Економічний цикл – це періодично повторювані стадії пожвавлення, піднесення, спаду та депресії. Кожна з таких стадій настає під впливом різних факторів і відрізняється за специфічними ознаками. Безпосередньо вміння розрізнити та пояснити особливості кожної зі стадій дає можливість розробити методологічну модель управління економічними циклами і використовувати найбільш ефективні інструменти антициклічного регулювання економіки, серед яких ми зосередили увагу на інструментах фіскальної політики. Тому в цьому разі головною метою антициклічного регулювання економіки є забезпечення економічної рівноваги й недопущення настання кризи через вироблення та імплементацію фіскальної парадигми анициклічного регулювання економіки.

З допомогою методу діалектики дослідимо сутність понять «криза» та «економічна рівновага». В наукових дослідженнях ці поняття трактуються по-різному і залежать від того, в який історичний період та представниками якої економічної школи їх розглядали.

Відповідно до «Великого тлумачного словника української мови», поняття криза (від грецьк. κρίσις – рішення, поворотний пункт) означає розклад, занепад, загострення (політичних, економічних, соціальних) протиріч, а також переломний момент хвороби, коли стан хворого поліпшується чи погіршується⁸³.

Вперше термін «криза» почали застосовувати у медицині й театральному мистецтві. В медицині цей термін означав різку змі-

⁸³ Великий тлумачний словник сучасної української мови (з дод. і доповн.) / уклад. і голов. ред. В. Т. Бусел. 5-те вид. К., Ірпінь: Перун, 2005.

ну стану хворого, після якого він одужував або помирав. У театральному ж мистецтві криза означала кульмінацію чи вирішальний момент у п'єсі⁸⁴.

У суспільних процесах цей термін розпочав використовуватися у XVII – XVIII ст., і переважно це стосувалося військової та політичної сфер.

В економіці вперше термін «криза» використали, описуючи «тюльпанову» кризу 1636–1637 рр., яка виникла у Голландії й призвела до значного погіршення соціально-економічного становища країни.

Пізніше причини виникнення та наслідки криз в економіці дослідив А. Сміт, який у своїй праці «Дослідження про природу та причини багатства народів» зазначав, що криза – це «перегрів» економіки в результаті спекулятивних дій, зокрема на ринку облігацій⁸⁵. Інший послідовник класичної економічної теорії Д. Рікардо стверджував, що криза виникає в результаті перевиробництва якогось товару⁸⁶. Представники пізніх класиків, зокрема Ж.-Б. Сей, розглядали кризу як диспропорції, які виникали у виробництві, обміні й споживанні, водночас вчений відкинув можливість масштабної економічної кризи⁸⁷.

Кризу як причину недоспоживання вперше описав С. Сисмонді, фактично заперечивши теоретичні положення представників класичної економічної теорії і ставши ідеологом державного втручання в економічне життя. Зокрема, вчений вказував: криза є не випадковістю, а істотними виявами іманентних протиріч, що виникають у бурхливій формі та охоплюють широкі сфери і повторюються через певні періоди. Всі країни, де «...виробництво перевищує споживання, спрямовують свої погляди на зовнішній ринок... але світовий ринок так само обмежений, як і ринок кожної країни». Це призводить

⁸⁴ Веснин В. Р., Юрьєва Т. В. Теория антикризисного управления : уч.-практ. пособ. Москва: Евраз. откр. ин-т, 2010. 215 с.

⁸⁵ Драганов Б. Х. та ін. Теплотехніка : підруч. для студ. вищ. техн. навч. закл. / за ред. Б. Х. Драганова. Київ: ІНКІОС, 2005. 504 с.

⁸⁶ Пушкарева В. М. История финансовой мысли и политики налогов : уч. пособ. Москва: Финансы и статистика, 2003. 256 с.

⁸⁷ Суторміна В. М., Федосов В. М., Андрущенко В. Л. Держава – податки – бізнес (Із світового досвіду фіскального регулювання економіки). Київ: Либідь, 1992. 328 с.

«...до перевищення виробництва над попитом і тоді, швидко випереджаючи споживання, виробництво породжує сильні негаразди»⁸⁸.

Теорію недоспоживання як основної причини економічної кризи підтримав та розвинув Т. Мальтус, який пов'язував її виникнення з перевиробництвом і недоспоживанням, заробітну плату вчений розглядав як своєрідний прожитковий мінімум, за допомогою якого забезпечувалося споживання, а процесу реалізації міг допомогти середній клас⁸⁹.

К. Маркс причину економічних криз вбачав у капіталізмі, зокрема він зазначав, що до промислової революції XVIII ст. періодичного повторення бумів та депресій не спостерігалось і лише з розвитком промисловості економіка почала переживати спади й піднесення⁹⁰. До методологічних причин кризи він зарахував знову ж таки можливість капіталістичного виробництва необмежено розширюватися, поряд з тим, що платоспроможність попиту є обмеженою, – це принцип суперечності⁹¹.

Теорія кризи К. Маркса виявилася достатньо життєздатною, йому вдалося передбачити циклічність капіталістичної економіки з періодичними підйомами та спадами, що виникали на початку XX ст. і залишаються актуальними для економіки сьогодення.

Проте дослідження природи та причин виникнення криз актуалізувалися у 30-х рр. XX ст., причинами цього стала «велика депресія» (1929–1933 рр.) – найбільш масштабна економічна криза XX ст. Серед найвідоміших представників цього періоду був Дж. Кейнс, який довів, що криза – це проблема, яку здатна вирішити і врегулювати держава через використання інструментів фіскального та монетарного характеру.

Ще одним прихильником теорії недоспоживання був А. Шпітгоффу, який зауважував, що причиною кризи є зниження рівня доходів громадян і нагромадження капіталу. Зниження заробітної

⁸⁸ Экономическая теория / ред. В. Д. Камаева. 10-е изд., перераб. и дополн. Москва: ВЛАДОС, 2003. 592 с.

⁸⁹ Там само.

⁹⁰ Маркс К. Капитал : в 3 т. Москва: Госуд. Из-во полит. Лит., 1955. 2230 с.

⁹¹ Там само.

плати призводить до скорочення споживання на ринках товарів та послуг, у результаті чого виникає криза⁹².

Значний внесок у вивчення і дослідження теорії криз зробив Й. Шумпетер, який у праці «Теорія економічного розвитку» (1912 р.) визначив базові характеристики теорії криз та дослідив причини циклічності економіки. Як основну причину настання кризи вчений визначив інновації. Інновація – це процес «творчого руйнування»⁹³.

Процес адаптації до «нового» може призвести до породження дисбалансів в економіці. На початковому етапі дії нової технології часто не вистачає кваліфікованих працівників і відсутні необхідні засоби виробництва, ці фактори, власне, призводять до порушення рівноваги.

Надзвичайно глибоко питання кризи досліджено у праці Л. фон Мізеса «Причини економічної кризи» (1931 р.), Причини її виникнення вчений вбачає у зниженні рівня ділової активності, зумовленому самовільними змінами банками процентної ставки на кредити. Він наголошує, що в результаті підвищення відсоткової ставки виробники змушені підвищувати ціну своєї продукції, через що зменшуються попит та купівельна спроможність громадян і виникає інфляція. Отже, істинна причина кризи полягає у маніпулюванні комерційними банками природною процентною ставкою⁹⁴. Саме такі фактори і призводять до виникнення дисбалансів в економіці та девальвації національної валюти.

Надзвичайно цікавими щодо природи кризи є погляди монетаристів, які стверджували, що криза – це невід’ємна складова економічного циклу і вона виникає внаслідок порушення рівноваги будь-якого характеру: зміни монетарної й фіскальної політики, появи нових видів продукції чи нових методів виробництва, трансформації потреб громадян у споживчих товарах та видів трудової діяльності, зміни ціни на природні ресурси і сировину. Саме ці фактори порушують рівновагу сукупного попиту та пропозиції, що і є кри-

⁹² Экономическая теория / ред. В. Д. Камаева 10-е изд., перераб. и дополн. Москва: ВЛАДОС, 2003. 592 с.

⁹³ Шумпетер Й. Теория экономического развития / отв. ред. А. Г. Милейковский. Москва: Прогресс, 1982. 456 с.

⁹⁴ Мизес Л. Экономический кризис и его причины. Санкт-Петербург: Либроком, 2003. 224 с.

зою. Такі трактування природи й причин виникнення кризи подано у праці «Економікс» С. Фішера, Р. Дорнбуша та Р. Шмалензі⁹⁵.

Водночас в «Економікс» К. Макконнелла і С. Брю, криза в економіці розглядається як ситуація, за якої зменшується ділова активність. Причину такого зниження вчені вбачали у скороченні валових інвестицій, які стають меншими, ніж амортизація, або ж коли в економіці споживається більше капіталу, ніж створюється⁹⁶. Саме через такі процеси відбувається порушення економічної рівноваги та виникають економічні дисбаланси.

Не можна оминати трактування кризи, яке запропонував видатний український дослідник М. Туган-Барановський, котрий фактично розглядав її як явище економічної кон'юнктури, пов'язане з підйомами і спадами. Він обґрунтував, що перехід однієї стадії в іншу породжує кризу⁹⁷.

Хоч М. Туган-Барановський по-своєму трактує кризу, основна суть такого поняття зводиться до того, що це порушення якогось звичайного стану (стану рівноваги).

Ще один цікавий погляд на проблему кризи як частину рівноваги розкрив А. Богданов. У своїй науковій праці «Тектологія» (1989 р.) він переконував: «Рівновага є окремим випадком кризи; криза є порушенням рівноваги і водночас переходом до нового стану рівноваги», а найголовніше вчений констатував, що основна характеристика кризи – це її відсутність⁹⁸. Інакше кажучи, він вважав, що кризи не існує, а це лише один з елементів рівноваги, яка переходить з одного стану в інший. Однак таке розуміння поняття «криза» є дещо незрозумілим, оскільки, на наш погляд, порушення рівноваги звичайного стану в економіці супроводжується кризою.

Проаналізувавши сутнісні характеристики кризи, які пропонують предствники різних епох та наукових теорій, спостерігаємо

⁹⁵ Fischer S., Dornbusch R., Schmalensee R. Economic. McGraw-Hill, 1988. 813 p.

⁹⁶ Макконнелл К. Р., Брю С. Л. Экономикс: принципы, проблемы и политика Москва: ИНФРА-М, 2003. 972 с.

⁹⁷ Туган-Барановский М. И. Избранное. Периодические промышленные кризисы. История английских кризисов. Общая теория кризисов. 3-е совершенно перераб. изд. Санкт-Петербург, 1914 / Переизд.: Петроград – Москва, 1923; Москва: РОССПЭН, 1997. 574 с.

⁹⁸ Богданов А. А. Тектология (Всеобщая организационная наука) : в 2 кн. / Отд-ние экон. АН СССР, Ин-т экон. АН СССР. Москва: Экономика, 1989. 351 с.

одну спільну особливість у всіх поданих вище визначеннях – це відхилення від стану рівноваги.

Саме тому для ще більш глибокого розуміння циклічності економіки, економічних процесів і методів впливу на них доцільно зрозуміти, що таке рівновага та чому порушення цього стану породжує кризу.

З етимологічної точки зору, рівновага – це поняття, яке розглядається з декількох позицій:

– механічна рівновага, також відома як статична рівновага, – стан тіла, що перебуває у спокої або рухається рівномірно, в якому сума сил і моментів, що діють на нього, дорівнює нулю⁹⁹;

– хімічна рівновага – положення, в якому хімічна реакція відбувається з тією ж швидкістю, що й зворотна реакція, і в результаті не відбувається зміни кількості кожного компонента;

– рівновага термодинамічної системи, або термодинамічна рівновага, стан, при якому термодинамічні параметри усіх тіл, що входять до термодинамічної системи, тривалий час не змінюються. Такий стан існує тоді, коли тиск, температура та хімічний склад системи в усіх її частинах є однаковими. Якщо в термодинамічній системі, яка не має теплоізоляційних і абсолютно жорстких перегородок, тіла або їхні частини перебувають не в однаковому стані, то за відсутності нових зовнішніх впливів через певний час у системі настане термодинамічна рівновага¹⁰⁰;

– рівновага Неша у теорії ігор – оптимальна стратегія для всіх гравців у грі, спрямована на те, що жоден гравець не зможе отримати прибуток, змінюючи свою стратегію, поки всі інші не змінять свої стратегії¹⁰¹;

– економічну рівновагу прийнято розглядати як ситуацію, в якій усі фактори, що здійснюють вплив на економічну змінну, повністю врівноважують один одного таким чином, що в результаті змінна величина не змінюється (наприклад, рівноважна ціна)¹⁰².

⁹⁹ Енциклопедія кібернетики : у 2 т. Київ: Голов. Ред. УРЕ, 1973. 584 с.

¹⁰⁰ Драганов Б. Х. та ін. Теплотехніка : підруч для студ. вищ. техн. навч. закл. / за ред. Б. Х. Драганова. Київ : ІНКОС, 2005. 504 с.

¹⁰¹ Пономаренко О.І., Перестюк М. О., Бурим В. М. Сучасний економічний аналіз : у 2 ч. Ч. 2. Макроекономіка : навч. посіб. Київ: Вища шк., 2004. 207 с.

¹⁰² Там само.

Саме економічна рівновага була об'єктом дослідження у працях багатьох науковців у різні історичні періоди, але найбільшого розвитку такі дослідження набули у ХХ ст. Проте наукові теорії, розроблені у XVIII – XIX ст., також відіграли значну роль у формуванні методологічних засад економічної рівноваги.

Зокрема, варто звернути увагу на наукові результати таких вчених: А. Маршалла, І. Фішера, Л. Вальраса, В. Парето, К. Маркса, які одні з перших зацікавилися проблемою економічної рівноваги, її сутністю та методами досягнення. Так, А. Маршалл запропонував концепцію рівноважної ціни, яка полягала у тому, що рівноважна ціна досягається в результаті збалансування попиту і пропозиції¹⁰³. Така концепція є актуальною й досі, але лише в умовах досконалої конкуренції – тоді, коли ціна формується під впливом попиту та пропозиції. В умовах же монополії ця концепція не спрацьовує, бо ціна за таких умов не визначається під впливом зрівноваження попиту і пропозиції, а встановлюється монополістом в односторонньому порядку. Однак методологічну основу концепції рівноважної ціни А. Маршалла становить саме баланс попиту і пропозиції, що важливо при дослідженні саме етимологічної сутності економічної рівноваги.

У концепції А. Маршалла економічна рівновага розглядалася як урівноваження попиту і пропозиції на товар на окремому ринку, тоді як досягти рівноважної ціни на всіх ринках неможливо.

Тоді І. Фішер сформулював рівняння обміну, що відображає рівність між грошовою масою та швидкістю їхнього обігу й ціною і кількістю товарів. Зокрема, вчений обґрунтовує, що економічна рівновага – це рівновага між пропозицією грошей та попитом на товар¹⁰⁴.

У концепціях неокласиків економічна рівновага розглядалася з позиції окремого товару, вони вважали, що баланс можливий лише на окремих ринках і тільки при зрівноваженні попиту та пропозиції на певний товар. Водночас Л. Вальрас, основоположник

¹⁰³ Бартечев С. А. Экономические теории и школы (история и современность) : курс лекций. Москва : БЕК, 1996. 352 с.

¹⁰⁴ Понятие и сущность кризисов, фазы экономического кризиса / Веб-сайт. URL: <http://eumtr.ru/?p=933> (дата звернення: 12.09.2019).

теорії економічної рівноваги, наголошував: «В умовах ринку рівновага встановлюється на основі співвідношення попиту та пропозиції. Лише в умовах вільної конкуренції можливо забезпечити економічну рівновагу (рівноважну ціну). В той час як рівноважна ціна – це ціна на конкретному ринку, за якої попит та пропозиція є однаковими, відсутні дефіцит, надлишки товарів та послуг. За умови досягнення рівноважної ціни не спостерігаються тенденції до зростання чи зниження обсягів виробництва (попит повністю забезпечується пропозицією, а пропозиція відповідає потребам споживачів товарів і послуг)»¹⁰⁵.

Основними постулатами теорії «економічної рівноваги» Л. Вальраса є:

1. Зміни цін впливають на попит та пропозицію, і навпаки; зміна попиту впливає на пропозицію, і навпаки. Отже, їхній взаємозв'язок впливає на встановлення рівноваги.

2. Рівноважна ціна встановлюється у результаті конкуренції, співвідношення попиту та пропозиції, наявності ресурсів й інших факторів.

3. Загальна рівновага здійснюється щодо всіх товарів. Це пояснюється тим, що потреба у такому товарі залежить від наявності інших товарів.

4. Рівновагу характеризує, як правило, мінова вартість. Мінова цінність товарів – це рівень економічної рівноваги. В умовах конкуренції діють механізми, які усувають диспропорції та встановлюють таку мінову вартість, що ґрунтується на ціні рівноваги. В умовах монополії диспропорції зберігаються.

5. Рівновага досягається на основі дії всіх учасників ринку.

6. Рівновага здатна забезпечити максимально високий рівень задоволення потреб (безумовно, за наявності ресурсів).

7. Попит на кожний товар залежить не тільки від його ціни, а й від цін на всі інші товари. Наприклад, зростання цін на деякі товари може призвести до зменшення попиту на менш корисні товари. Так, підвищення ціни на продукти харчування призводить

¹⁰⁵ Юхименко П. І., Леоненко П. М. Історія економічних учень : підруч. / П. І. Юхименко, П. М. Леоненко – Київ: Знання, 2008. 639 с.

до відмови громадянами від передплати на газети і журнали, що спричиняє різке скорочення їхніх тиражів.

8. Конкуренція слугує визначальним фактором при встановленні рівноваги. Цінові сигнали регулюють ринок, з допомогою таких сигналів досягається рівновага.

9. Для рівноваги потрібний ринковий механізм, який є набагато більш ефективним, ніж планова система¹⁰⁶.

Беззаперечно, запропоновані Л. Вальрасом постулати «економічної рівноваги» залишаються актуальними й досі. Відповідно до них, основні фактори, які визначають економічну рівновагу, – це попит та пропозиція, під впливом яких встановлюється ціна. До того ж вчений зауважує, що за умови монополії на ринку основні принципи економічної рівноваги порушуються, бо ціна в таких умовах формується під приводом інших факторів, зокрема диктування ціни продавцем. Схожою є ситуація у плановій економіці, коли ціна встановлюється державою.

Великий внесок у розвиток теорій про економічні процеси і встановлення рівноваги та подолання кризи зробив К. Маркс. Він стверджував: «Рівновага суспільного відтворення – це такий стан, за якого між різними складовими продукту за їх натурально-речовою формою, вартістю і структурою, а також функціональним призначенням існують кількісно-якісні пропорції»¹⁰⁷.

Отже, у працях науковців середини XIX ст. – початку XX ст. економічна рівновага трактувалася винятково як проблема зрівноваженої ціни. Однак у більш пізніх економічних теоріях у період кризи та післякризовий період проблема економічної рівноваги набула дещо іншого характеру і розглядалася як частина економічного циклу, яку потрібно підтримувати, тобто управляти нею переважно за допомогою дискреційних та недискреційних інструментів фінансового характеру, тоді як стан економічної рівноваги визначався за допомогою економіко-матема-

¹⁰⁶ Леон Вальрас. Вікіпедія / Веб-сайт. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9B%D0%B5%D0%BE%D0%BD_%D0%92%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D1%80%D0%B0%D1%81 (дата звернення: 20.10.2019).

¹⁰⁷ Пономаренко О. І., Перестюк М. О., Бурим В. М. Сучасний економічний аналіз : у 2 ч. Ч. 2. Макроекономіка : навч. посіб. Київ: Вищ. шк., 2004. 207 с.

тичних моделей і обґрунтовувався на основі аналізу багатьох факторів.

Серед найбільш відомих наукових досліджень того часу варто виділити моделі економічної рівноваги Дж. Кейнса, Р. Харрода, Е. Домара, Р. Солоу, на не меншу увагу заслуговують напрацювання монетаристів М. Фрідмена, А. Шварца, Е. Долана. Так, Дж. Кейнс вказував, що рівновага досягатиметься у разі рівності між попитом та сукупним доходом і забезпечуватиметься тоді, коли заощадження дорівнюватимуть інвестиціям¹⁰⁸.

У більш пізні періоди кейнсіанська теорія економічної рівноваги була вдосконалена та доповнена. Зокрема, модель Р. Харрода передбачає, що економічна рівновага настає в результаті досягнення рівності між інвестиціями і заощадженнями, а в моделі Е. Домара за основу економічної рівності береться рівність між грошовим доходом (попитом) та виробничими потужностями (пропозицією)¹⁰⁹.

На увагу заслуговує неокласична модель Р. Солоу, який, використовуючи виробничу функцію Кобба–Дугласа, описав вплив технічного прогресу, праці й капіталу на економічне зростання¹¹⁰.

Якщо розглядати принципи економічної рівноваги, які запропонували монетаристи, то варто зауважити таке. М. Фрідман і А. Шварц, коментуючи економічну рівновагу, стверджують, що такий стан можна забезпечити за умови підтримки оптимальної грошової маси в обігу, а це відповідає реальному рівню економічного зростання. За таких умов формуються передумови для рівноваги між фінансовим та реальним секторами економіки¹¹¹.

Серед напрацювань представників неокласичного синтезу на найбільшу увагу заслуговує багатофакторна економічна

¹⁰⁸ Кейнс Дж. М. *Общая теория занятости, процента и денег*. Москва: Гелиос АРВ, 1999. 352 с.

¹⁰⁹ *Экономическая теория* / ред. В. Д. Камаева 10-е изд., перераб. и дополн. Москва: ВЛА-ДОС, 2003. 592 с.

¹¹⁰ Пономаренко О. І., Перестюк М. О., Бурич В. М. *Сучасний економічний аналіз* : у 2 ч. Ч. 2. *Макроекономіка* : навч. посіб. Київ: Вища шк., 2004. 207 с.

¹¹¹ Фрідман М., Шварц А. *Монетарная история Соединенных Штатов. 1867–1960*. Москва: Ваклер, 1991. 880 с.

модель IS–LM, яку розробив Д. Хікс. Вона представляє собою графік, системою координат якого є рівень національного доходу (Y) і значення процентної ставки (r). Ситуацію на ринку товарів та послуг відображає крива IS. Умовою рівноваги товарного ринку є рівність інвестицій і заощаджень: $I = S$. Функція інвестицій залежить від співвідношення граничної ефективності капіталовкладень та ставки позичкового процента. Через це обсяг інвестицій може визначатися як функція позичкового процента: $I = I(r)$. Заощадження ж відповідно до «головного психологічного закону» визначаються рівнем національного доходу, тобто $S = S(Y)$. Таким чином, отримують функцію IS: $I(r) = S(Y)$ ¹¹².

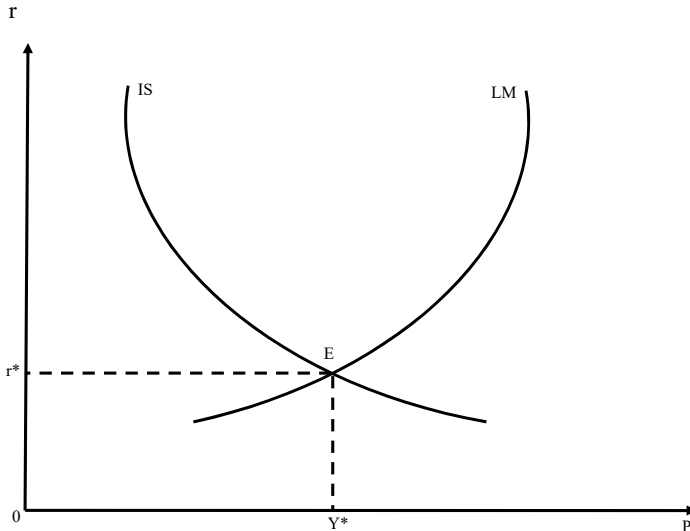
Рівновагу на грошовому ринку відображає крива LM. Попит на гроші визначається трансакційними мотивами (потреба у грошах для здійснення угод з купівлі-продажу) й є функцією доходу: $L_1 = L_1(Y)$ або спекулятивними мотивами (перевага цінних паперів з метою отримання процента), тому спекулятивний попит – це спадна функція норми банківського процента: $L_2 = L_2(r)$. Сукупний попит на гроші буде: $L = L_1 + L_2$, $L = L_1(Y) + L_2(r)$ або $L = L(Y, r)$. Пропозиція грошей M вважається величиною заданою, і, прирівнявши її до попиту на гроші, отримуємо умову рівноваги на грошовому ринку або функцію LM: $L(Y, r) = M$.

Точка перетину кривих IS та LM (E) означає таке співвідношення між рівнем національного доходу і позичкового процента, за якого заощадження дорівнюють інвестиціям, а попит на гроші – їхній пропозиції, тобто обидва сектори – товарний та грошовий – перебувають у рівновазі.

Модель IS–LM дає можливість простежити вплив на економічні процеси окремих складових державної економічної політики, зокрема крива IS відображає вплив фінансово-бюджетної, а крива LM – грошово-кредитної політики держави.

¹¹² Кириленко В. В., Стрішенець О. М., Фаріон М. М. Історія економічних вчень : посіб. / за ред. В. В. Кириленка. Тернопіль: Екон. думка, 2007. 233 с.

Графічне відображення моделі Хікса виглядає таким чином (рис. 1.16):



Позначення:
 r – обсяг продукції;
 P – ціна;
IS – крива попиту;
LM – крива пропозиції.

Рис. 1.16. Модель IS–LM Хікса

Проаналізувавши погляди вчених щодо визначення поняття і пояснення двох найбільш важливих економічних станів – «кризи» та «рівноваги», приходимо до таких висновків: всім визначенням кризи властиві однакові особливості – це порушення рівноваги. Рівновага ж загалом є урівноваженням попиту і пропозиції. Відмінність полягає лише в різних факторах, які розглядаються при визначенні рівноваги та настанні кризи.

Різні визначення економічної рівноваги і погляди вчених на її сутність дали нам змогу трактувати це поняття таким чином: економічна рівновага настає в результаті досягнення однакових значень попиту та пропозиції на окремих ринках товарів, і якщо

у країні вдається досягнути якомога більшого таких зрівноважень, то можна стверджувати про досягнення загальнодержавної числа економічної рівноваги. Однак, відхилення попиту чи пропозиції від певного зрівноваженого значення на тому чи іншому ринку товарів породжує кризу та якщо такі відхилення спостерігаються на багатьох ринках, то у країні настає загальноекономічна криза. Водночас варто наголосити, що ринки є взаємопов'язаними, часто зміна попиту чи пропозиції на одні товари призводить до порушення рівноваги на ринках інших товарів.

З огляду на вищезазначене, криза – це різке і неочікуване порушення рівноваги, чи відхилення від звичайного стану економіки, пов'язане з перевиробництвом продукції (надмірні імпорт та внутрішнє виробництво) – надмірна пропозиція – або/чи недоспоживанням продукції, що пов'язано з низькою купівельною спроможністю громадян, нездатністю задовольнити попит на необхідному для звичайного стану рівні, у результаті чого настають соціально-економічні дисбаланси: зростає інфляція, швидкими темпами знижуються доходи громадян, девальвує національна валюта, погіршуються інвестиційний клімат і ділова активність підприємств, у результаті чого загалом погіршується соціально-економічний стан у країні.

Здійснений аналіз дає змогу стверджувати про дуалістичну теорію походження кризи та забезпечення економічної рівноваги – такі економічні стани формуються під впливом зміни попиту або пропозиції й незалежно від того, на яких ринках такі відхилення відбуваються. Однак причини таких відхилень можуть бути різними, а саме: інновації, технологічні трансформації, нові галузі економіки, перевиробництво, інвестиції, рівень доходів громадян, заощадження, капіталовкладення, грошова маса та ін., які по-різному впливають на попит і пропозицію. Тому вважаємо за доцільне розглянути декілька сценаріїв управління економічними циклами. Адже залежно від причин порушення економічної рівноваги (зміни попиту чи пропозиції) держава здатна використовувати ті чи інші інструменти фіскальної політики (податкові механізми, політику

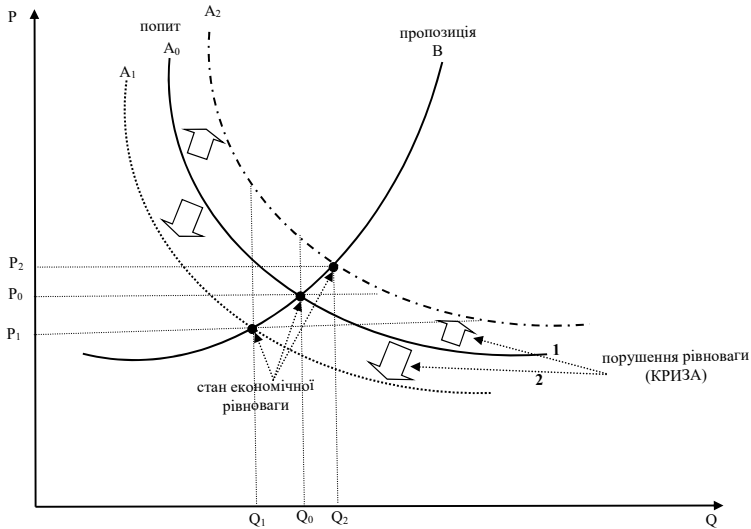
видатків та боргову політику), таким чином повертати економічні процеси до стану рівноваги і не допускати настання економічних криз у майбутньому.

Використовуючи «теорію ігор», яку запропонував та розробив Д. Нешом, можемо скласти і змодельовати сценарії поведінки держави в умовах порушення економічної рівноваги через відхилення попиту та/чи пропозиції.

У загальному розумінні «теорія ігор» полягає у встановленні оптимальної (у тому чи іншому значенні) стратегії поведінки в конфліктних ситуаціях. Метою теорії ігор є визначення оптимальної стратегії для кожного гравця.

Стратегією гравця називається сукупність правил, що обумовлюють вибір його дій при кожному особистому ході залежно від існуючої ситуації. Проте часто під час гри виникають конфлікти між її учасниками. У цьому разі конфлікт розуміється як ситуація, в якій стикаються інтереси двох чи більше сторін, котрі переслідують різні (інколи протилежні) цілі. Кожна зі сторін-учасниць конфліктних ситуацій може у певний спосіб впливати на хід подій, але вона не має змоги повністю ним керувати. Конфліктні ситуації виникають під час вирішення різних економічних проблем (відносини між організаціями-виробниками і споживачами, торгівля, економічна конкуренція тощо).

З огляду на це ми запропонували дві графічні інтерпретації економічної рівноваги та виникнення кризи: на рис. 1.17 показано порушення рівноваги через зміни попиту, тоді як на рис. 1.18 причиною порушення рівноваги є саме зміни пропозиції. Такі графіки стають актуальними для окремого ринку і можуть відображати загальнодержавну економічну ситуацію. На основі цих моделей держава здатна приймати ефективні рішення у сфері фіскальної політики, які мають забезпечити повернення економіки до стану рівноваги.



Позначення:

P – ціна продукції;

Q – кількість продукції.

Рис. 1.17. Порушення економічної рівноваги через відхилення кривої попиту*

*розроблено автором.

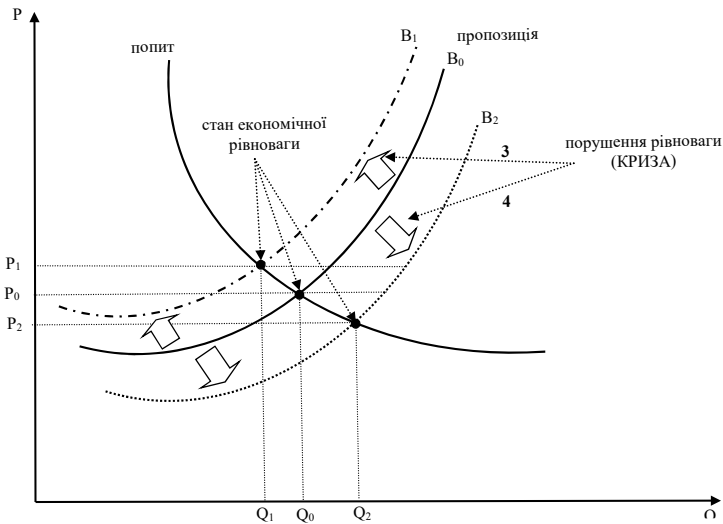
Аналізуючи рис. 1.17, виділимо два варіанти (сценарії) використання інструментів фіскальної політики при відхиленні кривої попиту:

- перший сценарій: крива A_0 переміщається ближче до осі ординат та займає положення A_1 , у такій ситуації відбувається переміщення рівноваги з точки перетину прямих P_0 і Q_0 до точки перетину P_1 та Q_1 . Таке переміщення кривої попиту зумовлює до корегування пропозиції – зниження ціни призводить до її зменшення. Причиною зсуву попиту є зниження купівельної спроможності громадян. Таку ситуацію можна вважати початком кризи: підприємство не здатне реалізувати весь вироблений товар, знижується його прибутковість. Щоб повернути криву

попиту до попереднього стану рівноваги, держава може підвищити видатки бюджету соціального характеру і знизити податкове навантаження на доходи громадян. Такі фіскальні заходи приведуть до підвищення купівельної спроможності, що сприятиме зростанню попиту на товари. Однак збільшення видатків соціального характеру та зниження рівня податків на доходи мають бути компенсовані. Для того, щоб не порушити бюджетний баланс (дефіцит бюджету не може перевищувати певний встановлений законодавством рівень), держава може вдаватися до залучення додаткових фінансових кредитних ресурсів (збільшити розмір державного боргу) або підвищити податкове навантаження на непрямі податки (ставки імпортного мита, ПДВ і акцизний податок при імпорті товарів);

- другий сценарій: при переміщенні кривої попиту вверх (точка зрівноваженої ціни переміщається від перетину прямих P_0 та Q_0 до перетину прямих P_2 і Q_2). За такої ситуації громадяни здатні придбати більше товарів за вищу ціну, ніж це було при економічній рівновазі, що свідчить про зростання купівельної спроможності та покращення економічної ситуації у країні. В цій ситуації також зростає пропозиція, але така ситуація може призвести до перегріву економіки, зростання інфляції, знецінення національної валюти, нераціонального використання заощаджень і зниження якості продукції. Для повернення кривої попиту до стану рівноваги держава може підвищити податкове навантаження на доходи громадян та скоротити соціальні видатки. Додатково отримані фінансові ресурси держава здатна спрямувати у резервні бюджетні фонди, або скоротити рівень державного боргу.

Два наступних сценарії відображають застосування інструментів фіскальної політики в результаті зміни пропозиції (рис. 1.18):



Позначення:

P – ціна продукції;

Q – кількість продукції.

Рис. 1.18. Порушення економічної рівноваги через відхилення кривої пропозиції*

*розроблено автором.

• третій сценарій: відхиляється крива пропозиції B_0 до B_1 , у результаті чого точка рівноваги зміститься вліво вгору від перетину прямих P_0 і Q_0 до точки перетину P_1 та Q_1 . Відповідно до такого сценарію, ціна підвищується і водночас зменшується кількість реалізованої продукції – що також зменшує попит. За такої ситуації підприємство може стикнутися з такими проблемами: недоотримання прибутку, необхідність скорочення штату працівників та замороження частини виробництва. У цій ситуації держава здатна стабілізувати пропозицію, повернувши її до стану рівноваги на основі використання певних заходів фіскального характеру. Зокрема, доцільно: знизити ставки

непрямих податків, що сприятиме зменшенню ціни товару; підвищити рівень капітальних видатків та використати інструмент державних закупівель, що дасть змогу підвищити рівень потреби у продукції й її пропозицію; запровадити пільги з корпоративного податку, які би дали можливість реінвестувати заощаджені кошти у підприємство і запровадити нові технології, в результаті чого знизяться вартість та ціна продукту. Проте такі дії уряду можуть призвести до виникнення потреби в додатковому залученні державних ресурсів з інших джерел, яке виявляється у скороченні соціальних видатків і здійсненні додаткових фінансових запозичень державою;

• четвертий сценарій: приймають рішення у сфері фіскальної політики в результаті зміщення кривої пропозиції B_0 до B_2 , через що рівновага переміщається з точки перетину прямих P_0 та Q_0 до точки перетину P_2 та Q_2 . За цих умов відбувається зниження ціни продукції з одночасним збільшенням її продажів. Така ситуація свідчить про пожвавлення виробництва та економіки країни загалом та зростання попиту. Взагалі ці тенденції є позитивними, але вони можуть призвести до перегріву, перевиробництва продукції й інфляційних процесів. Повернути криву пропозиції до стану рівноваги можна за допомогою підвищення ставок непрямих податків і корпоративного податку, що призведе до підвищення ціни та переміщення кривої пропозиції до попереднього значення. В результаті додаткових бюджетних надходжень держава буде здатна скоротити державний борг і водночас підвищити рівень соціальних та капітальних видатків у частині розвитку інфраструктури. Це також дасть змогу створити резервний фонд для подолання майбутніх економічних, соціальних і фінансових ризиків.

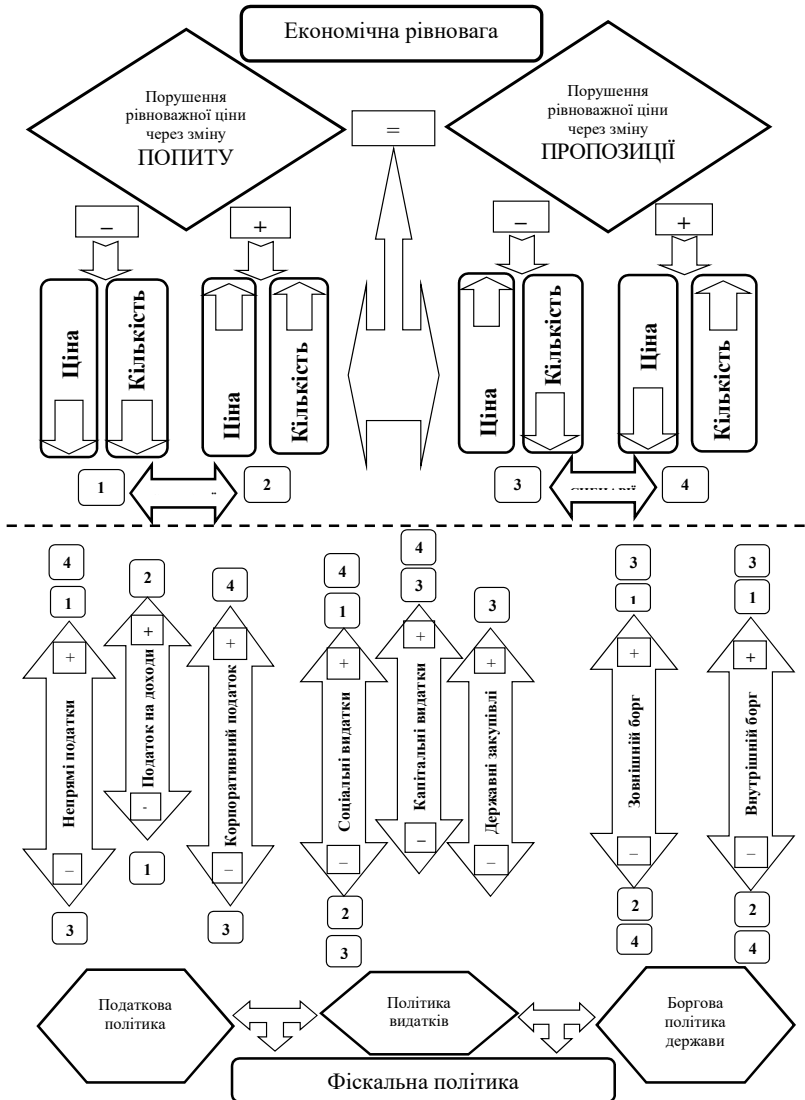


Рис. 1.19. Комплексний теоретико-методологічний алгоритм забезпечення економічної рівноваги засобами фіскальної політики*

*розроблено автором.

Нарис. 1.19 цифрами «1», «2», «3» та «4» позначено сценарії, які можуть використовуватися державою у сфері фіскальної політики в умовах тієї чи іншої економічної кон'юнктури. Використовуючи теорію ігор, ми розробили методологічну поведінкову модель, яка передбачає застосування інструментів фіскальної політики за різних сценаріїв порушення економічної рівноваги, суб'єктами (учасниками) такої гри є держава (суб'єкт, який реалізує фіскальну політику), підприємства (суб'єкти, які формують пропозицію) і громадяни-споживачі (суб'єкти, які забезпечують попит). Основне завдання такої моделі – це розробка сценаріїв забезпечення економічної рівноваги у країні. Графічна інтерпретація полягає у побудові комплексного теоретико-методологічного алгоритму використання інструментів фіскальної політики державою для досягнення економічної рівноваги.

Таким чином, розроблений комплексний теоретико-методологічний алгоритм, який відображає вплив інструментів фіскальної політики на економічну кон'юнктуру в країні та полягає у формуванні чотирьох сценаріїв використання податкових, видаткових і боргових інструментів держави з метою досягнення економічної рівноваги, дає змогу впливати на цінову політику для врегулювання попиту та пропозиції у країні. Такий алгоритм може застосовуватися при проведенні антициклічного регулювання економіки в будь-якій ринковій країні, яка функціонує на засадах конкуренції та відкритих ринків. Проте недоцільно використовувати таку модель у країнах, де порушена конкуренція у тоталітарних країнах, де існують диктатура й планова економіка, бо вона не буде ефективною в умовах монополії.

Представлені сценарії досягнення економічної рівноваги, без сумніву, впливають також на митну безпеку держави, оскільки їхня імплементація передбачає застосування митних інструментів – імпортного ПДВ, акцизів при ввезенні підакцизних товарів на митну територію держави. Отже, базовим завданням урядових інституцій при використанні таких теоретичних сценаріїв є збалансування митних, фіскальних, бюджетних та боргових інтересів держави, суб'єктів господарювання і громадян-виборців.

РОЗДІЛ II

ПРОТИДІЯ МИТНІЙ ЗЛОЧИННОСТІ В УКРАЇНІ У КОНТЕКСТІ ПОСИЛЕННЯ МИТНОЇ БЕЗПЕКИ

2.1. Митні делікти та їхня класифікація в Україні

Ефективність функціонування митної системи країни залежить від дотримання суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності та працівниками митних органів митного й іншого законодавства. Адже митна сфера завжди була і залишається однією з найризиковіших з позиції порушення митного законодавства. Це зумовлено великою прибутковістю операцій, що пов'язані з перевезенням через митний кордон товарів та транспортних засобів із приховуванням від митного контролю.

Проблеми порушення митного законодавства актуалізуються тим, що сучасні умови соціально-економічного розвитку характеризуються високою мобільністю факторів виробництва, а це зумовлює постійні транскордонні переміщення товарів, транспортних засобів і особистих речей. Вхідження України до Світової організації торгівлі й асоціація з Європейським Союзом ставлять перед державою завдання щодо виконання митних умов названих організацій. Це, з одного боку, дає можливість нашим громадя-

нам та підприємцям скористатися перевагами участі в СОТ і безвізовим режимом з ЄС, а з іншого – вимагає дотримання низки вимог та правил. Насамперед постає необхідність лібералізації митних зобов'язань у частині зниження тарифного регулювання і нетарифних заходів, а це провокує ризики порушення митного законодавства та викликає загрози зниження митної безпеки України.

Порушення законодавства, яке регулює порядок переміщення через митний кордон товарів і транспортних засобів, характеризується різними поняттями. У фаховій літературі з питань митної справи вживаються поняття «митні делікти», «митна злочинність», «митні правопорушення», «порушення митного законодавства», «порушення митних правил», «контрабанда» тощо. Окремі вчені ототожнюють багато з цих понять, інші – намагаються обґрунтувати різницю між ними, що залежить від завдань, які ставляться в тих чи інших наукових дослідженнях.

Розглянемо змістові особливості окремих із цих понять у контексті виокремлення сутності поняття «митні делікти». Є. Додін, аналізуючи поняття «порушення митних правил», зазначає, що це митна злочинність та митна деліктність, які займають особливе місце в системі протиправної поведінки, загрожують не тільки національній, але й міжнародній безпеці, незалежно від того скоєні ці діяння транснаціональними організованими злочинними угрупованнями або однією фізичною особою, резидентом чи нерезидентом нашої країни тощо¹¹³. Таким чином, вчений практично ототожнює поняття «митна злочинність» і «митна деліктність». Водночас він зазначає, що митна злочинність – це відносно нове поняття у фінансовій, правовій науці України. Більш того, воно й досі не використовується у термінології та вітчизняних законодавчих актах. Не слід забувати про стабільне існування митних злочинів протягом багатьох епох, незважаючи на те, що їхня характеристика постійно змінювалася зі зміною їхньої суспільної оцінки. Тривалий час сукупність

¹¹³ Додін Є. В. Організація заходів протидії митній злочинності та митної деліктності. *Вісн. Запор. націон. універ.* 2012. № 1(1). С. 79–85.

дій, що порушували моральні, етичні й інші аналогічні погляди щодо дотримання порядку зовнішньої торгівлі між державами, племенами, іншими видами об'єднань людей, у тому числі щодо «мовчазної торгівлі», яка існувала в історії первісного людського суспільства, знаходили відповідну негативну оцінку з боку суспільства¹¹⁴.

«Злочинність є одночасно і наука, і мистецтво, і ідеологія, і релігія, і політика, і економіка, і спорт, оскільки вона органічно містить елементи всіх цих достойних сфер людської діяльності. Але вона є і дещо більшим, оскільки пронизує собою всі згадані сфери зверху донизу, і без неї не може існувати жодна з них»¹¹⁵. Отже, злочинності властивий невід'ємний та органічний зв'язок із всіма сферами життя людини.

Митні злочини – це особлива і специфічна група злочинів, тому щодо них держава вимушена знайти також специфічні, адекватні цим злочинам заходи (санкції, методи) їхньої протидії. При цьому потрібно враховувати два фактори: по-перше, специфічність злочинів, тією чи іншою мірою пов'язаних з порушенням порядку переміщення товарів (предметів) через митний кордон України; по-друге, переростання митних деліктів із національних у транс-національні.

Визначення поняття «митні правопорушення» наводить М. Кравець, яке він розуміє як порушення, котрі посягають на суспільні відносини, що складаються у галузі державної митної політики та державної митної справи¹¹⁶. До митних правопорушень науковець зараховує контрабанду і порушення митних правил та обґрунтовує, що останні є найпоширенішим видом митних правопорушень. Ми погоджуємося з наведеним визначенням поняття «митні правопорушення» й обґрунтуємо їхнє співвідношення з поняттям «порушення митного законодавства». На нашу думку, «митні правопорушення» – це ширше поняття, ніж «порушення митного законодавства». Наша позиція

¹¹⁴ Додін Є. В. Митна злочинність: поняття та структура. Митна справа. 2010. № 3. С. 17–29.

¹¹⁵ Бачинин В. А. Філософія права і преступлення. Харьков: Фолио, 1999. 607 с.

¹¹⁶ Кравець М. Порушення митних правил у структурі митних правопорушень. *Юрид. вісн.* 2014. № 2. С. 74–80.

ґрунтується на тому, що діяльність у сфері державної митної справи і державну митну політику можуть визначати не лише норми Митного кодексу України та іншого митного законодавства, а й нормативно-правові акти, які мають більш загальний характер. Наприклад, одним із видів правопорушень є підробка документів, що у майбутньому може спричинити митне правопорушення щодо заниження сплати митних платежів. Однак відповідальність за підробку документів визначається не митним законодавством, а це свідчить про те, що таке протиправне діяння – це не лише порушення митного законодавства. Таким чином, митні правопорушення пов'язані з порушенням законодавства різних галузей права, а порушення митного законодавства – однієї галузі права – митного.

Дуже часто для характеристики протиправних дій у сфері митної справи використовують поняття «митні делікти». Для обґрунтування сутності цього поняття звернемося до етимології поняття «делікт». У «Великому тлумачному словнику сучасної української мови» (за редакцією В. Бусела) слово «делікт» трактується як незаконна дія, порушення, злочин¹¹⁷.

Поняття «делікт» походить з римського права. До головних видів деліктів у Римі належали: особиста образа, крадіжка, неправомірне знищення або пошкодження чужого майна. Делікти в римському праві поділялися на приватні або цивільно-правові (*delictum – privatum*) і квазіделікти, інші порушення (*quasidelictum*)¹¹⁸.

Залежно від порушених норм законодавства розрізняють адміністративно-правові, цивільно-правові, кримінально-правові та трудові делікти (рис. 2.1).

¹¹⁷ Великий тлумачний словник сучасної української мови : 250000 / уклад. та голов. ред. В. Т. Бусел. Київ, Ірпінь: Перун, 2005. VIII, 1728 с.

¹¹⁸ Герчаківський С. Д., Дем'янюк О. Б. Митна справа : навч. посіб. Тернопіль: Екон. думка, 2011. 148 с.

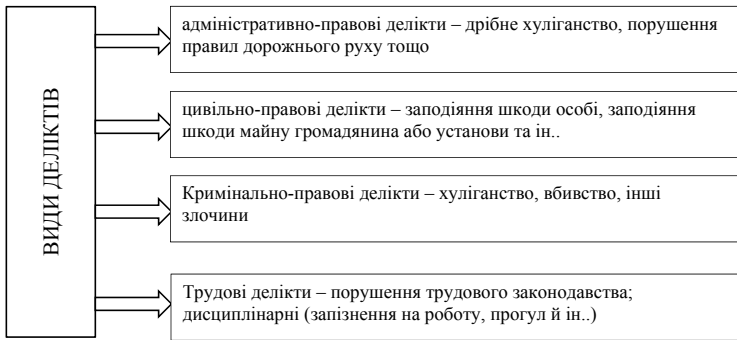


Рис. 2.1. Види деліктів залежно від норм, які порушуються

Джерело ¹¹⁹.

Отже, ми доходимо висновку, що делікт – це правопорушення, що передбачає для особи, яка його вчинила, відповідальність різного виду.

С. Дьоміна стверджує, що поняття «правопорушення» й «делікт» є тотожними. Науковець обґрунтовує таку позицію тим, що як правопорушення, так і делікт слід розуміти як незаконну дію, злочин або проступок. Вчені виділяють правопорушення (делікти) цивільні, адміністративні, кримінальні та ін. Зокрема, якщо кажуть «адміністративне правопорушення», то також мають на увазі «адміністративний делікт». Правовідносини, що виникають, розвиваються, існують, видозмінюються і припиняються у сфері справляння податків та зборів, – це суспільні відносини, що формуються під час здійснення фіскальними органами своєї діяльності¹²⁰.

Ми погоджуємося з тим, що «делікт» і «правопорушення» в загальному розумінні є тотожними поняттями. Різницю між ними неможливо та нема змісту з'ясувати у фінансових дослідженнях. Натомість у дослідженнях юридичного спрямування і за допомогою специфічних методів юридичної науки доцільно вияви-

¹¹⁹ Дьоміна С. Адміністративна деліктність в митній справі. URL: <http://radnuk.info/home/24279-2013-05-29-18-01-00.html> (дата звернення: 15.12.2019).

¹²⁰ Там само.

ти відмінності між досліджуваними поняттями. В контексті цього дослідження ми абстрагуємося від наявності відмінностей між поняттями «правопорушення» та «делікт» і погоджуємося з твердженням про їхню тотожність. Отже, за викладеною вище логікою дослідження митні делікти є не чим іншим як митними правопорушеннями.

Будь-які делікти, у тому числі й митні, мають свою структуру. Склад делікту містить ознаки, що характеризують зовнішній акт поведінки особи, його спрямованість та наслідки й ознаки, які характеризують самого правопорушника і його психічне ставлення до вчиненого¹²¹. Отже, у структурі митних деліктів наявні чотири елементи: об'єкт, об'єктивна сторона, суб'єкт та суб'єктивна сторона (рис. 2.2).

Об'єктом делікту є суспільні відносини, на які спрямовується дія або бездіяльність і яким завдається шкода внаслідок вчинення правопорушення. Відповідно об'єкт митного делікту – це суспільні та фінансові відносини, що виникають у процесі переміщення товарів і транспортних засобів через митний кордон держави. Об'єкт митного делікту формується відповідно до функцій митних органів та завдань державної митної справи. Ми вважаємо, що найважливішими зі згаданих функцій і завдань є захист внутрішнього ринку від небезпечного й неякісного імпорту та формування надходжень до державного бюджету від митних платежів. Відповідно, завдання митниці – не пропустити товари, які взагалі заборонено переміщувати, і забезпечити повноту та своєчасність надходження митних платежів від ввезення інших товарів і транспортних засобів. Таким чином у наслідок невиконання першого з наведених завдань страждають суспільні відносини, які можуть виникнути у процесі використання заборонених до ввезення предметів, а внаслідок невиконання другого – фінансові відносини між суб'єктами ЗЕД та державою щодо сплати митних платежів.

¹²¹ Старилів Ю. М. Нарушения налогового законодательства и юридическая ответственность. Воронеж: ИПФ «Воронеж», 2001. 284 с.

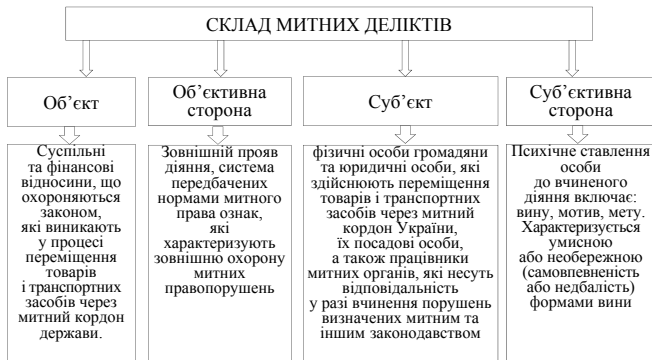


Рис. 2.2. Склад митних деліктів

Джерело: складено на основі^{122,123}.

Об'єктивна сторона митного делікту вказує на його вираження зовні, вона містить ті елементи протиправної поведінки, якими він характеризується, як певний акт зовнішнього вияву в об'єктивній дійсності. За своєю сутністю об'єктивна сторона правопорушення є зовнішнім актом людської поведінки, що має просторово-часові характеристики. Об'єктивна сторона правопорушення утворюється із сукупності визначених у нормі права ознак як обов'язкових (діяння, з певними – наслідки й причинний зв'язок), так і факультативних (час, місце, обставини, спосіб, знаряддя та засоби вчинення правопорушення). Додаткові ознаки одержують правове значення лише у разі прямої вказівки у нормі права¹²⁴.

В українському законодавстві обумовлено, що митні правопорушення можуть вчинятись як шляхом дії, так і шляхом бездіяльності. Про це йдеться в окремих статтях як Митного кодексу України¹²⁵, так і Податкового кодексу України¹²⁶. Зокрема, у статті 458 Митного кодексу України зазначено, що порушення митних правил може відбуватись

¹²² Гончар Г. П. Теоретичні та прикладні аспекти фіскальних деліктів. *Приазов. екон. вісн.* 2019. № 4 (15). С. 247–252.

¹²³ Герчаківський С., Герчаківська О. Девіантна поведінка суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності та особливості протидії. *Світ фінансів.* 2016. № 2 (47). С. 53–66.

¹²⁴ Гончар Г. П. Теоретичні та прикладні аспекти фіскальних деліктів. *Приазов. екон. вісн.* 2019. № 4 (15). С. 247–252.

¹²⁵ Митний кодекс України від 13 берез. 2012 № 4495-17 / Верхов. Рада України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4495-17> (дата звернення: 01.12.2019).

¹²⁶ Податковий кодекс України : Закон України від 2 груд. 2010 № 2755-VI / Верхов. Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17> (дата звернення: 01.12.2019).

шляхом вчинення протиправних, винних (умисних або з необережності) дій чи бездіяльності. Також у главі 4 Митного кодексу України йдеться про оскарження рішень, дій або бездіяльності органів доходів та зборів, їхніх посадових осіб й інших працівників і відповідальність за них. У цьому контексті наведено визначення бездіяльності як невиконання органами доходів та зборів, їхніми посадовими особами й іншими працівниками обов'язків, покладених на них відповідно до Митного кодексу України та інших актів законодавства України, або неприйняття ними рішень з питань, переданих до їхніх повноважень, протягом строку, визначеного законодавством¹²⁷. При цьому відповідальність за порушення сплати митних платежів встановлена Податковим кодексом України, у статті 109 якого зазначено, що податкові правопорушення – це протиправні діяння (або бездіяльність)¹²⁸.

Поняття суб'єкта митного делікту також необхідно виводити з норм Митного і Податкового кодексів України. У статті 459 Митного кодексу України вказано, що суб'єктами адміністративної відповідальності за порушення митних правил можуть бути громадяни, які на момент вчинення такого правопорушення досягли 16-річного віку, а при вчиненні порушень митних правил підприємствами – посадові особи цих підприємств¹²⁹. Відповідно до статті 110 Податкового кодексу України, суб'єктами податкових правопорушень є платники податків, податкові агенти та/або їхні посадові особи, які несуть відповідальність у разі вчинення порушень, визначених законами з питань оподаткування й іншим законодавством, контроль за дотриманням якого покладено на контролюючі органи¹³⁰. Крім цього, у визначенні податкового правопорушення, яке наведено у статті 109 Податкового кодексу України, до суб'єктів такого правопорушення також зараховано посадових осіб контролюючих органів, тобто як органів Державної податкової служби України, так і органів Державної митної служби України.

¹²⁷ Митний кодекс України від 13 берез. 2012 № 4495-17 / Верхов. Рада України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4495-17> (дата звернення: 01.12.2019).

¹²⁸ Податковий кодекс України : Закон України від 2 груд. 2010 № 2755-VI / Верхов. Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17> (дата звернення: 01.12.2019).

¹²⁹ Митний кодекс України від 13 берез 2012 № 4495-17 / Верхов. Рада України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4495-17> (дата звернення: 01.12.2019).

¹³⁰ Податковий кодекс України : Закон України від 2 груд. 2010 № 2755-VI / Верхов. Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17> (дата звернення: 01.12.2019).

Зважаючи на зазначене, ми доходимо висновку, що суб'єктами митних деліктів є фізичні особи – громадяни – та юридичні особи, які здійснюють переміщення товарів і транспортних засобів через митний кордон України, їхні посадові особи, а також працівники митних органів, які несуть відповідальність у разі вчинення порушень, визначених митним та іншим законодавством.

Останній елемент структури митного делікту – це суб'єктивна сторона, яка вказує на його внутрішнє вираження, що виявляється у психічному ставленні особи до вчиненого діяння (вина, мотив, мета)¹³¹. Суб'єктивна сторона характеризується умисною або необережною (самовпевненість або недбалість) формою вини.

Для глибокого розуміння сутності митних деліктів необхідно дослідити мотиви і причини їхнього вчинення. Причини будь-яких злочинів зумовлюються загальними причинами девіантної поведінки людини. Природа людини визначає її бажання та потреби, які відповідно детермінують її «необхідно обумовлені» злочинні вчинки, «органічно» відображаючи індивідуальну природу людини – її характер¹³². Важливим у розумінні природи девіантної поведінки є визначення мотиваційної компоненти, бо мотив – це безпосередня причина вчинку. Таких безпосередніх причин злочинних вчинків у людини багато. До основних причин належать: «...бідність та багатство, прагнення до слави та пошани, несправедливість, нерівноправ'я, приниження, зневажливе ставлення, любов, ненависть, заздрість, марнославство, самолюбство, гнів, користь, наглисть, страх, почуття переваги, роздратування, пригнічений стан, надлишок енергії...»¹³³. Останні визначаються бажаннями і потребами людини – її природою, над якою людина не має влади.

Особливість митних злочинів виявляється у скоєнні їх значною мірою організованими злочинними формуваннями, хоча, за статистикою, таких злочинів відносно небагато. Предметом посягання організованих злочинних формувань є наркотичні засоби, зброя, ядерні матеріали та компоненти хімічної зброї, автотранспортні засоби,

¹³¹ Гончар Г. П. Теоретичні та прикладні аспекти фіскальних деліктів. Приазов. екон. вісн. 2019. № 4 (15). С. 247–252.

¹³² Нежурбіда С. І. Причини злочину та злочинності: погляди сучасних соціальних філософів. *Проблеми філософії права*. 2010–2011. Т. VIII–IX. С. 249–253.

¹³³ Поздняков Е. А. *Философия преступления*. Москва, 2001. 576 с.

рідкоземельні матеріали, культурні цінності й ін. Скоєння митних злочинів у зовнішньоекономічній діяльності зумовлено деякими специфічними процесами. Це непродумані заходи економічної політики, зокрема невикористано високий ставки мита, необґрунтовані преференції, висока ступінь складності технологічних процесів у сфері митної справи, часто невикористана заплутана система документообороту, обліку і контролю й ін. Вказані обставини об'єктивно штовхають частину учасників зовнішньоекономічної діяльності до пошуку «обхідних» шляхів при переміщенні товарів та залучення до цієї діяльності співробітників митних органів¹³⁴.

Для виділення певного переліку видів митних деліктів та з метою їхнього дослідження відповідно до обраного критерію доцільно приділити увагу їхній класифікації. Класифікація митних деліктів згідно з тими чи іншими класифікаційними ознаками має як теоретичне, так і практичне значення. Згідно з відповідальністю, яка настає за вчинення делікту як у наукових дослідженнях, так і у вітчизняному законодавстві митні делікти поділяються на контрабанду та порушення митних правил (рис. 2.3).

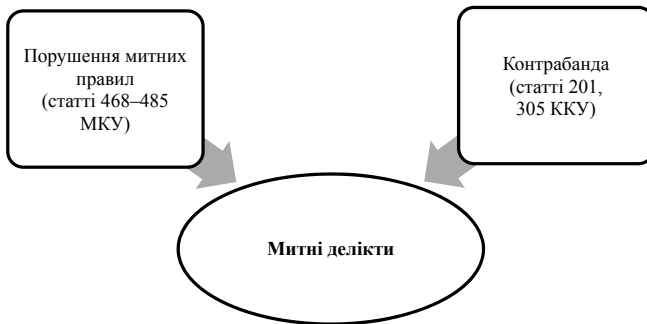


Рис. 2.3. Види митних деліктів згідно з відповідальністю, яка настає за їхнє вчинення

Джерело: складено на основі^{135,136}.

¹³⁴ Додін Є. В. Організація заходів протидії митній злочинності та митної деліктності. *Вісн. Запор. Нац. універ.* 2012. № 1(1). С. 79–85.

¹³⁵ Кримінальний кодекс України від 05.04.2011 № 2341-14 / Верхов. Рада України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2341-14> (дата звернення: 01.12.2019).

¹³⁶ Митний кодекс України від 13 берез. 2012 № 4495-17 / Верхов. Рада України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4495-17> (дата звернення: 01.12.2019).

За вчинення контрабанди передбачена кримінальна відповідальність Кримінальним кодексом України. Визначення контрабанди наведено у статті 201 ККУ як 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 інформації¹³⁷.

Згідно зі статтею 458 Митного кодексу України, порушення митних правил є адміністративним правопорушенням, яке охоплює протиправні, винні (умисні або з необережності) дії чи бездіяльність, що посягає на встановлений МКУ й іншими актами законодавства України порядок переміщення товарів, транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України, пред'явлення їх митним органам для проведення митного контролю та митного оформлення, а також здійснення операцій з товарами, які перебувають під митним контролем або контроль за якими покладено на митні органи МКУ чи іншими законами України і за які МКУ передбачена адміністративна відповідальність¹³⁸.

Главою 68 Митного кодексу України визначено 18 видів порушень митних правил:

1. Порушення режиму зони митного контролю (стаття 468).
2. Неправомірні операції з товарами, митне оформлення яких не закінчено, або з товарами, що перебувають на тимчасовому зберіганні під митним контролем (стаття 469).
3. Недоставлення товарів, транспортних засобів комерційного призначення та документів до органу доходів і зборів, видача їх без дозволу органу доходів і зборів або втрата (стаття 470).

¹³⁷ Кримінальний кодекс України від 05.04.2011 № 2341-14 / Верхов. Рада України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2341-14> (дата звернення: 01.12.2019).

¹³⁸ Митний кодекс України від 13 берез. 2012 № 4495-17 / Верховна Рада України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4495-17> (дата звернення: 01.12.2019).

4. Порушення порядку проходження митного контролю в зонах (коридорах) спрощеного митного контролю (стаття 471).

5. Недекларування товарів, транспортних засобів комерційного призначення (стаття 472).

6. Пересилання через митний кордон України у міжнародних поштових та експрес-відправленнях товарів, заборонених до такого пересилання (стаття 473).

7. Перешкоджання посадовій особі органу доходів і зборів у доступі до товарів, транспортних засобів, документів (стаття 474).

8. Неподання органу доходів і зборів звітності щодо товарів, які перебувають під митним контролем (стаття 475).

9. Переміщення товарів через митний кордон України з порушенням прав інтелектуальної власності (стаття 476).

10. Порушення встановленого законодавством порядку ввезення товарів на територію вільної митної зони, вивезення товарів за межі цієї території та/або встановленого законодавством порядку проведення операцій з товарами, поміщеними в режим вільної митної зони (стаття 477).

11. Порушення порядку зберігання товарів на митних складах і здійснення операцій із цими товарами (стаття 478).

12. Порушення порядку або строків розпорядження товарами, розміщеними у магазині безмитної торгівлі (стаття 479).

13. Порушення порядку здійснення операцій з переробки товарів (стаття 480).

14. Перевищення строку тимчасового ввезення або тимчасового вивезення товарів (стаття 481).

15. Переміщення або дії, спрямовані на переміщення товарів, транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України поза митним контролем (стаття 482).

16. Переміщення або дії, спрямовані на переміщення товарів через митний кордон України з приховуванням від митного контролю (стаття 483).

17. Зберігання, перевезення чи придбання товарів, транспортних засобів комерційного призначення, ввезених на митну територію України поза митним контролем або з приховуванням від митного контролю (стаття 484).

18. Дії, спрямовані на неправомірне звільнення від сплати митних платежів чи зменшення їхнього розміру, а також інші протиправні дії, спрямовані на ухилення від сплати митних платежів (стаття 485)¹³⁹.

Одна з класифікаційних ознак митних деліктів – це об’єкт. За таким критерієм у науці розрізняють чотири об’єкти посягання на суспільні відносини у сфері державної митної справи, а отже – чотири групи митних деліктів, зокрема правопорушення, пов’язані з такими правовідносинами:

1. Здійснення митного контролю (статті 468, 470, 471, 474, 475, 479, 484 Митного кодексу України).

2. Здійснення митного оформлення (статті 469, 472, 478 Митного кодексу України).

3. Переміщення через митний кордон товарів і транспортних засобів (статті 473, 476, 477, 480, 481, 482, 483 Митного кодексу України).

4. Сплати митних платежів (стаття 485 Митного кодексу України)¹⁴⁰.

Митні делікти вчиняються при переміщенні товарів і транспортних засобів через митний кордон держави. Таке переміщення може здійснюватися в різних митних режимах, найпоширенішими з яких є імпорт, експорт та транзит. Відповідно до цього також можна класифікувати митні делікти як такі, які вчиняються при:

1. Імпорту.
2. Експорту.
3. Транзиту.

Найпоширеніший митний режим із позиції вчинення митних деліктів – імпорт. Це пов’язано з тим, що при експорті й транзиті в більшості випадків відсутні митні платежі, тому в таких митних режимах може більшою мірою бути наявна контрабанда товарів. Натомість при імпорту вичайно необхідно сплатити мито, ПДВ і акцизний податок при ввезенні підакцизних товарів, що спонукає

¹³⁹ Митний кодекс України від 13 берез. 2012 № 4495-17 / Верхов. Рада України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4495-17> (дата звернення: 01.12.2019).

¹⁴⁰ Соломенко Г. В. Адміністративно-правові засади боротьби з порушеннями митних прав: дис. ... канд. юрид. наук.: 12.00.07. Ірпінь, 2017. URL: [er.nau.edu.ua > bitstream > NAU > D_2018_120007](http://er.nau.edu.ua/bitstream/NAU/2018_120007)_Соломенко ГВ.

суб'єктів ЗЕД шукати механізми зниження податкового навантаження та спричиняє численні митні делікти у формі порушення митних правил.

Одним із видів класифікації митних деліктів може бути поділ за ступенем завданої шкоди. Згідно з цим критерієм митні делікти поділяються так:

– незначні – порушення, що не завдають матеріальної шкоди державі;

– істотні – порушення, що завдають несуттєвої матеріальної шкоди державі, за умови їхнього вчинення з необережності;

– грубі – порушення, скоєння яких завдало реальної шкоди економічним інтересам держави, які, як правило, мають на меті отримання вигоди для осіб, які їх вчинили і мають форму умислу¹⁴¹.

За формою вчинення протиправних діянь митні делікти доцільно класифікувати на такі, які вчиняються шляхом дій (тих чи інших дій) та бездіяльності (утримання від виконання тих чи інших дій).

У кінцевому підсумку будь-які митні делікти вчиняють люди, тобто фізичні особи. Однак вони можуть виступати як приватні особи, так і посадові особи підприємств. Таким чином, залежно від суб'єктів митних деліктів їх можна класифікувати на такі, які вчиняють:

1. Фізичні (приватні) особи;
2. Посадові особи підприємств.

Залежно від тривалості вчинення митних деліктів їх можна поділити на разові та триваючі, тобто ті, які вчиняють періодично.

Подана класифікація не є винятковою і може бути доповнена тим чи іншим критерієм. Проте вона не тільки дає можливість теоретичної систематизації митних деліктів, а й формує основу для практичного застосування заходів протидії митним деліктам.

Для більш детального усвідомлення сутності митних деліктів наведемо конкретні їхні види. До найбільш поширених митних деліктів в Україні належать: приховування валютної виручки

¹⁴¹ Ченцов В. В., Кувакін С. В., Мазур А. В. та ін. Митне право України : навч. посіб. для студ. вищ. навч. закл. / за заг. ред. В. В. Ченцова ; Акад. митної служби України. Київ: Істина, 2007. 327 с.

при експортно-імпорتنих операціях за межами країни; надання фальшивої інформації про виникнення права на експортне відшкодування податку на додану вартість; оформлення фіктивних документів про участь у діяльності іноземних інвесторів; ввезення товару шляхом обходу митних постів та пунктів пропуску; ввезення товару із заниженням його кількості у супровідних документах; псевдотранзит товару і його фактична реалізація на митній території України; ввезення готової продукції у вигляді комплектних виробів; відображення в деклараціях неправдивої інформації про характеристику ввезених товарів (наприклад, код товару, країна походження, митна вартість товару); ввезення готової продукції під виглядом давальницької сировини.

Приховування валютної виручки за кордоном при експортно-імпорتنих операціях найчастіше здійснюється за допомогою заниження фактурної та митної вартості товарів. Це дає змогу знижувати суми, які підлягають оподаткуванню, при сплаті відповідно вивізного чи ввізного мита, акцизного податку, ПДВ. Цей спосіб зловживання поєднується з псевдодемпінгом.

Подання фальшивої інформації для повернення з бюджету ПДВ полягає в тому, що суб'єкти підприємницької діяльності з метою отримання грошових коштів з бюджету надають фіктивні документи про проведення господарських операцій і виникнення права на відшкодування податку на додану вартість з бюджету.

Доволі поширеною на практиці є схема здійснення зовнішньоекономічної діяльності під прикриттям псевдоекспорту та псевдоімпорту¹⁴². Платник ПДВ (декларант) ухиляється від сплати податку під час подання митної декларації на товари чи послуги, фактичні поставки яких не відбуваються. Тоді сума нарахованого ПДВ у складі договірної ціни перераховується на лоро-рахунок, оминаючи бюджет. Загрозливих масштабів набувають заниження і скорочення ввізного мита через незаконне користування пільгами за допомогою фальсифікації митних документів: зміни назви, коду товару; заниження митної вартості; зміни якості, виду товару та ін.

¹⁴² Воронкова О. Способи ухилення від оподаткування та шляхи протидії податковим правопорушенням в Україні. *Наук. вісн. Акад. ДПС України*. 2002. № 3. С. 96–103.

Ухилення від сплати податків шляхом приховування імпорту у вигляді транзиту через митну територію полягає у такому. Товар відправляють за адресою підприємства-резидента його ж транспортом і ввозять на територію України контрабандним шляхом. Як правило, для цього використовують автомобільний транспорт. Для приховування факту незаконного ввезення товару може складатися пакет фіктивних документів про перевезення товару територією України. Один із різновидів таких правопорушень – це так званий «перерваний транзит». Товар документально транспортується через територію України на адресу підприємства-нерезидента, розташованого за межами митної території України. Фактично товар розвантажується на території України та реалізується без сплати відповідних митних платежів. Для виявлення таких порушень митні органи зобов'язані перевірити дійсність вивезення таких вантажів через митний кордон України. Система контролю дозволяє це зробити, але відповідні органи не завжди проводять таку перевірку з різних причин, у тому числі з мотивів отримання неправомірної вигоди.

Багато митних деліктів пов'язані з несплатою митних платежів. Вони є засобом здійснення фіскальної функції митної системи, тому під впливом зовнішніх і внутрішніх факторів законодавець практично в більшості країн у різні часи змінював своє ставлення до кваліфікації правопорушень, що були пов'язані з незаконним переміщенням товарів та деяких інших предметів матеріального й інтелектуального видів через митний кордон України, вважаючи ухилення від сплати митних платежів митним злочином або фінансовим порушенням. Це стало підставою для керівників Європейського Співтовариства створити єдині правила здійснення митної справи для всіх країн ЄС, досягнути уніфікації у регулюванні більшості митних відносин, визначити коло порушень митного законодавства і встановити єдину відповідальність за їхнє скоєння. Для реалізації цих прагнень Європейський Парламент 10 лютого 2010 р. ухвалив Резолюцію «Про поліпшення управління в податкових питаннях», де висвітлено питання боротьби з ухиленням від сплати податків, які пов'язані з перетинанням державного кордо-

ну. В резолюції зазначено, що рівень ухилення від податків становить удвічі більшу суму, ніж увесь бюджет Євросоюзу. Він зможе рухатися у напрямку до більш справедливої податкової політики, спрямованої на зменшення рівня ухилення від податків при здійсненні міжнародної торгівлі, таким чином протидіючи офшорним компаніям¹⁴³.

У світовій та вітчизняній науці доволі ґрунтовно систематизовано приклади і способи ухилення від оподаткування, зокрема проаналізовано сутність так званих фіскальних термітів (*fiscal termites*)¹⁴⁴. Водночас перманентно ведуться дискусії навколо проблематики трактування ухилення від сплати податків. Відомим є рішення у справі «Gregory vs. Helvering» (федеральний суддя Хенд, Верховний Суд США, 1935 р.): «Не підлягає сумніву законне право платника податків знижувати розмір належних до сплати податків або навіть уникати їх способом, який дозволений Законом... Кожен має право вести свій бізнес таким чином, який знижує до мінімуму його податкові платежі; ніхто не зобов'язаний планувати свої доходи і витрати для максимальної зручності Міністерства фінансів; для громадян не існує ніякого патріотичного обов'язку збільшувати свої податкові платежі». Така правова позиція дає змогу мінімізувати (уникати) сплату податкових платежів легальними способами та відображається в нормативно-правових актах. Наприклад, у США мінімізація податкових платежів не є кримінальним правопорушенням. Будь-яка спроба зменшити, звільнитися, мінімізувати чи частково уникнути сплати податків законними методами дозволяється.

Проблематика ухилення від сплати митних платежів в українському законодавстві врегульована статтею 212 КК України «Ухилення від сплати податків, зборів (обов'язкових платежів)»¹⁴⁵, а також на рівні Митного кодексу України, зокрема у частині характеристики одного з порушень митних правил, а саме: «Дії, спря-

¹⁴³ Резолюція Європейського парламенту: у напрямку до справедливої європейської податкової політики. *Митна справа*. 2010. № 2. С. 43.

¹⁴⁴ Андрущенко В. Л., Тучак Т. В. Морально-етичні імперативи податків та оподаткування (західна традиція) : моногр. Київ: Алерта, 2013. 384 с.

¹⁴⁵ Кримінальний кодекс України від 05.04.2011 № 2341-14 / Верхов. Рада України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2341-14> (дата звернення: 01.12.2019).

мовані на неправомірне звільнення від сплати митних платежів чи зменшення їх розміру, а також інші протиправні дії, спрямовані на ухилення від сплати митних платежів»¹⁴⁶.

Правопорушення полягає у заявленні в митній декларації неправдивих відомостей, тобто недостовірних відомостей, які необхідні для прийняття рішення про випуск, у тому числі умовний, товарів і транспортних засобів, розміщення їх в обраний митний режим, або відомості, які впливають на нарахування обов'язкових платежів (неправомірне звільнення від сплати податків та зборів або зменшення їхнього розміру), а також у порушенні визначених строків сплати митних платежів. Для кваліфікації дій за цією статтею Митного кодексу України не мають значення мотив і мета їхнього вчинення, а також те, чи настали від цього шкідливі наслідки.

Підбиваючи підсумки дослідження сутності та класифікації митних деліктів, ми доходимо висновку, що останні стають наслідком протиправної поведінки людини, яка може мати різні мотиви, але найбільш визначальним з них є матеріальне збагачення. Митні делікти в Україні – це поширене правопорушення унаслідок наявності кордону з Європейським Союзом та можливості заробітків на різницях цін і асортименті товарів між Україною та країнами ЄС.

2.2. Феноменологія митної злочинності та її вияви у глобальному і національному вимірах

Протидія злочинності у митній сфері – одна з найважливіших форм боротьби митних органів з протиправними виявами, що спрямована на попередження митних деліктів, виявлення причин і умов, які сприяють вчиненню митних правопорушень. При цьому важливим є розвиток податкової культури, виховання громадян та суб'єктів ЗЕД у дусі позитивного сприйняття імперативів законодавства, митних норм і правил.

¹⁴⁶ Митний кодекс України від 13 берез. 2012 № 4495-17 / Верхов. Рада України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4495-17> (дата звернення: 01.12.2019).

Питання, що пов'язані з існуванням митної злочинності у світі та Україні, профілактикою митних правопорушень і девіантною поведінкою суб'єктів митної системи, вивчали фахівці в галузі митного права, теорії управління та фінансів. Окремим науковим і прикладним проблемам протидії девіантній поведінці приділяли увагу в своїх працях такі вчені: К. Антонов, О. Бандурка, А. Берлач, А. Войцещук, В. Володимиров, О. Долженков, Є. Додін, А. Закалюк, І. Іващук, Г. Кириченко, Ю. Ляпунов, О. Максимов, В. Мартинюк, Є. Скулиш, Б. Тишкевич, Ю. Сучков, В. Філонов, І. Шинкаренко й ін. Проблеми митної злочинності та девіантної поведінки суб'єктів, які здійснюють зовнішньоекономічну діяльність, набувають актуальності з огляду на їхню недостатню розробленість і фрагментарність у сучасній вітчизняній фінансовій науці.

У дослідженні, присвяченому боротьбі з митними правопорушеннями і контрабандою, Є. В. Додін обстоює ідею введення у науковий обіг поняття «митна злочинність», яку він розуміє як сукупність злочинів, що вчиняються у сфері митної діяльності або митної справи. До критеріїв вирізнення митних злочинів зараховано ознаки об'єктивної сторони: порушення правил переміщення через митний кордон України різних об'єктів; місце вчинення злочинів – митний кордон України; спосіб вчинення – переміщення поза митним контролем або з приховуванням від митного контролю; предмети злочинних посягань – предмети контрабанди, які вилучені з цивільного обігу або обіг яких обмежено. Характеризуючи сучасну митну злочинність, вчений наголошує, що це транснаціональна організована злочинність, яка загрожує державному та суспільному ладу. Систему митних злочинів утворюють діяння, пов'язані з порушенням митних правил, а саме: з контрабандою різних предметів, незаконним обігом дисків для лазерних систем зчитування, матриць, обладнання і сировини для їхнього виробництва; з ухиленням від сплати податків, зборів (обов'язкових) платежів та ін.

Вкажемо, що особливий феномен існування митної злочинності пов'язаний з існуванням специфічних форм девіацій у мит-

ній сфері. Девіантні форми поведінки сьогодні не тільки стрімко поширюються, а й набувають особливих рис, незвичних та навіть лякливих для суспільства. Іноді девіації прямо ведуть до протиправних і злочинних дій, тому стає зрозумілим інтерес до цього феномену як з боку теоретиків та практиків, так і з боку суспільства загалом.

Девіантна поведінка (відхильна поведінка) – це поведінка індивіда або групи, яка не відповідає загальноприйнятим нормам, унаслідок чого відбувається порушення цих норм. Проблема девіантної поведінки та її корекції завжди була важливою у педагогіці, психології й кримінології, але останнім часом вона набуває масового характеру в інших сферах¹⁴⁷. Не винятком стали також митна справа і зовнішньоекономічна діяльність, де проблематика правопорушень та митної злочинності надзвичайно актуалізується.

Залежно від способів взаємодії з реальністю і порушенням тих чи інших норм суспільства, у тому числі у митній сфері, вияви девіантної поведінки поділяються на п'ять видів (рис. 2.4).



Рис. 2.4. Види девіантної поведінки та їхні характеристики*

*Побудовано автором.

¹⁴⁷ Герчаківський С. Д., Герчаківська О. Я. Девіантна поведінка суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності та особливості протидії. *Світ фінансів*. 2016. Вип. 2. С. 53–66.

Природа людини визначає її бажання та потреби, які відповідно детермінують її «необхідно обумовлені» злочинні вчинки, «органічно» відображаючи індивідуальну природу людини, зокрема її характер. Індивідуальна природа людини, її характер¹⁴⁸, пов'язана і взаємообумовлена уявою, стає внутрішнім фактором поведінки людини та визначає її індивідуальну схильність до тієї чи іншої поведінки, а отже, й злочинної, девіантної. Девіантна поведінка веде до вчинення злочину, правопорушення. Адже правопорушення – це порушення права, акт, протиправний праву, його нормам, закону. Вчинити правопорушення означає «переступити» право. «Кожне окреме правопорушення як явище реальної дійсності є конкретним: воно вчиняється конкретно особою, в певному місці та у певний час, суперечить чинній правовій нормі, характеризується точно визначеними ознаками»¹⁴⁹. Властивості та ознаки правопорушень ідентифікують загальні риси девіантної поведінки.

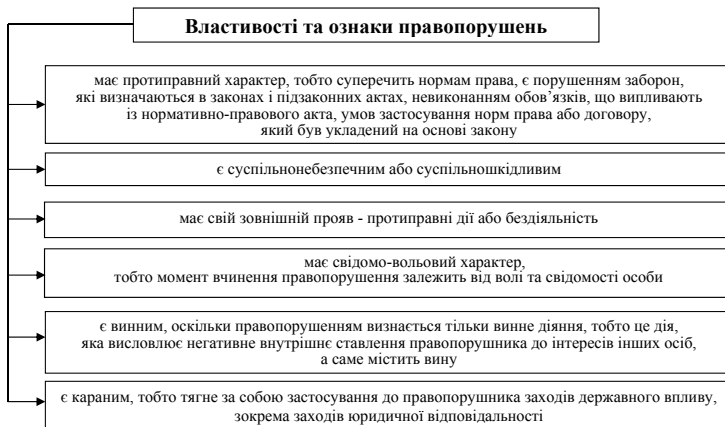


Рис. 2.5. Властивості й ознаки правопорушення*

*Побудовано автором на основі¹⁵⁰.

¹⁴⁸ Нежурбіда С. І. Причини злочину та злочинності: погляди сучасних соціальних філософів. *Проблеми філософії права*. 2010–2011. Том VIII–IX. С. 249–253.

¹⁴⁹ Малєин Н. С. Правонарушение: понятие, причины, ответственность Москва: Юрид. лит., 1985. – 192 с.

¹⁵⁰ Кравець М. Порушення митних правил у структурі митних правопорушень. *Юрид. вісн.* 2014. № 2. С. 74–80.

Загальновизнаною є класифікація правопорушень за ступенем суспільної небезпеки і завданої шкоди¹⁵¹. Відповідно до такого критерію правопорушення поділяються на: а) злочини – це передбачені кримінальним законодавством, протиправні суспільно небезпечні діяння, які завдають чи можуть завдати істотної шкоди певним охоронюваним державою суспільним відносинам; б) проступки – це протиправні, винні діяння, які не настільки небезпечні, як злочини, але які завдають шкоди особі, суспільству, державі, вчиняються в усіх врегульованих правом сферах суспільного життя, мають різні об'єкти посягання та призводять до юридичних наслідків за їхнє вчинення – стягнень.

Класичними митними деліктами, що формують цілісність поняття «митна злочинність», є контрабанда та порушення митних правил. З 2011 р. у правовому аспекті поняття «контрабанда» в Україні не пов'язане із загальними торговими потоками, оскільки, згідно з Кримінальним кодексом України, до предметів контрабанди належать: винятково культурні цінності, отруйні, сильнодіючі, вибухові речовини, радіоактивні матеріали, зброя або боєприпаси (крім гладкоствольної мисливської зброї або бойових припасів до неї), частини вогнепальної нарізної зброї, спеціальні технічні засоби негласного отримання інформації (стаття 201 ККУ), наркотичні засоби, психотропні речовини, їхні аналоги чи прекурсори або фальсифіковані лікарські засоби (стаття 305 ККУ). Натомість Митним кодексом України передбачена адміністративна відповідальність за різні способи незаконного переміщення товарів через митний кордон України й ухилення від оподаткування митними платежами (переміщення їх поза митним контролем або з приховуванням від митного контролю; недекларування товарів; дії, спрямовані на неправомірне звільнення від сплати митних платежів чи зменшення їхнього розміру, а також інші протиправні дії, спрямовані на ухилення від сплати митних платежів, та ін.).

¹⁵¹ Цвік М.В., Петришин О.В., Авраменко Л.В. та ін. Загальна теорія держави і права : навч. посіб. Харків: Право, 2009. – 584 с.

Контрабанда – один із небезпечних злочинів у господарській діяльності й суспільному житті. Ця проблема не обходить жодну країну, тому протягом останніх років ДФС України поряд зі спрощенням митних процедур та вжиттям ряду організаційних і практичних заходів веде активну роботу щодо підвищення ефективності й результативності протидії економічній контрабанді та захисту цього ринку. Основні показники правопорушень у сфері митної справи за 2013–2018 рр. наведено в табл. 2.1.

Таблиця 2.1

Аналіз протидії митним деліктам в Україні за 2013–2018 рр.

Основні показники	2013 р.	2014 р.	2015 р.	2016 р.	2017 р.	2018 р.
Заведено справ про порушення митних правил	23299	15108	17808	23235	32282	48877
на суму, млн грн	796,15	704,22	1814,22	2093,79	1596,40	3444,67
Розглянуто справ про порушення митних правил митницями ДФС	6947	5292	7004	12839	21652	39191
Накладено штрафів, млн грн	54,90	67,36	615,63	555,87	503,28	9822,75
Стягнуто штрафів, млн грн	14,67	12,48	20,38	31,32	59,28	124,61
Справи про порушення митних правил, передані на розгляд судів	15228	9944	9771	8833	7791	6239
на суму, млн грн	698,86	610,62	1773,00	1906,29	1472,61	2530,17
Конфіскацію застосовано, млн грн	195,04	182,17	898,48	354,42	432,22	268,50
Припинено справ про ПМП	1406	963	798	748	1061	916
на суму, млн грн	399,67	291,12	465,50	539,11	822,84	784,38
Накладено штрафів, млн грн	134,27	138,76	830,21	299,92	400,31	213,60

Розрахунок обсягів ввезення товарів в Україну через контрабандні схеми базується на класичній методології, яка полягає у виявленні розбіжностей у статистичних даних імпорту в Україну (вітчизняна митна служба) й експорту країн – основних

торгових партнерів України. Відповідно виявлена різниця є потенційним обсягом зловживань із мінімізації митних платежів / контрабанди.

Результати проведеного дослідження¹⁵² потенційних обсягів зростання контрабанди в Україну показують її суттєве збільшення в наступні роки. Окрему увагу потрібно звернути на розподіл контрабандних поставок за основними категоріями товарів. Як бачимо, найбільш ризиковими товарними групами є: машини та електроніка – 21,4%, хімічна продукція – 14,3%, транспорт – 10,6%, текстиль і одяг – 9,8% та аграрний сектор – у середньому по 5% на кожну підгалузь: продукти тваринного походження, продукти рослинництва і продукти харчування.



Рис. 2.6. Обсяги контрабандних поставок в Україну у 2013–2021 рр. (млрд дол.)¹⁵³

Якщо робити акцент на географічному розподілі, то найбільші порушення у торгівлі спостерігаються із «сусідами» України по сухопутному кордону та найбільшими торгово-економічними партнерами в зовнішніх відносинах: Польща (16,7%), Росія (15,7%), Німеччина (9,5%), Угорщина (7,1%) і Китай (3,9%).

¹⁵² Аналіз обсягів контрабанди в Україні: обсяги, прями та непрямі втрати бюджету і економіки. *Special report*. 2018. 28 с.

¹⁵³ Там само.

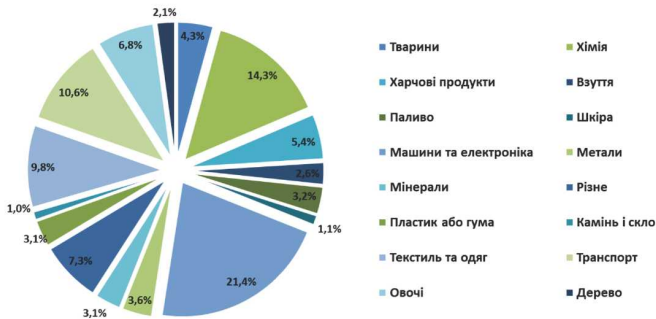


Рис. 2.7. Розподіл контрабандних поставок в Україну за товарними групами у 2018 р. (%)¹⁵⁴

Окремо важливо зауважити, що оцінка питомої ваги Китаю у контрабандних потоках є дещо заниженою порівняно з фактичною, що пов'язано зі згаданими вище «чорними» поставками. Так, рівень тіньової економіки в Китаї становить у середньому 12,1%, що еквівалентно 1,5 трлн дол.; значна частка експорту відвантажується у тіньовому режимі та не відображається у торговій статистиці цієї країни.

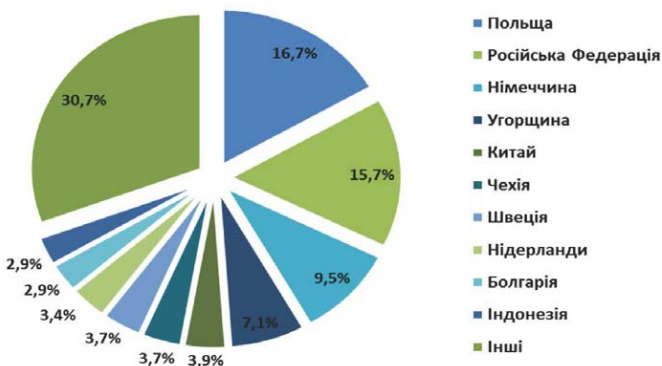


Рис. 2.8. Основні країни-джерела контрабандних поставок в Україну (%)

¹⁵⁴ Аналіз обсягів контрабанди в Україні: обсяги, прямі та непрямі втрати бюджету і економіки. *Special report*. 2018. 28 с.

Зазначимо, що частково різниця між офіційними експортом-імпортом на прикладі Польщі й Угорщини також може бути пояснена тим, що країни ЄС мають єдину митну територію і часто при поставках товарів в Україну проводять митне оформлення експорту в митницях на кордоні з Україною. Відповідно ці поставки вважаються експортом прикордонної країни, зокрема Польщі, Угорщини та ін.

В Україні такі поставки враховуються в імпорті за країною походження товару, а у випадках, коли країна походження не декларується або зазначається як «ЄС», – як імпорт з Угорщини (країна відправлення товару). Наприклад, французький товар, який український підприємець купив у німецького дилера, оформлений на експорт у польській митниці на кордоні з Україною, в ЄС буде вважатись експортом Польщі, а в Україні – імпортом з Франції (за країною походження товару). Або, до прикладу, якщо в Польщі оформлено експорт до України фініків, інжиру, ананасів, авокадо, манго й аналогічних продуктів на суму 949 тис. дол., які в імпорті України враховані відповідно до своїх країн походження товару – Бразилії, Ізраїлю, Іспанії, Панами, Перу та ін.

Проаналізуємо окремо особливості здійснення такого підвиду митної злочинності, як контрабанда наркотичних речовин. Поняття «нарконтрабанда» охоплює такі дії, які визнаються Кримінальним кодексом України злочинними, а саме¹⁵⁵:

– контрабанда наркотичних засобів, психотропних речовин, їхніх аналогів чи прекурсорів або фальсифікованих лікарських засобів, тобто їхнє переміщення через митний кордон України поза митним контролем або з приховуванням від митного контролю (стаття 305);

– контрабанда наркотичних засобів, психотропних речовин, їхніх аналогів чи прекурсорів або фальсифікованих лікарських засобів, вчинена організованою групою, а також якщо предметом контрабанди були наркотичні засоби, психотропні речовини, їхні аналоги чи прекурсори або фальсифіковані лікарські засоби в особливо великих розмірах (стаття 305);

¹⁵⁵ Кримінальний кодекс України : Закон України від 05.04.2001. № 2341-III. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/2341-14>.

– незаконне виробництво, виготовлення, придбання, зберігання, перевезення, пересилання чи збут наркотичних засобів, психотропних речовин або їхніх аналогів (стаття 307);

– незаконне виробництво, виготовлення, придбання, зберігання, перевезення чи пересилання прекурсорів (стаття 311).

Протягом 2017 р. найбільша кількість випадків затримань припадає на поштовий зв'язок – 595 випадків, автомобільний вид транспорту – 409, залізничний – 120, пішки – 55, морський – 35, авіаційний – 34 випадки. При цьому найчастіше небезпечні речовини намагалися ввезти в Україну – 942 випадки, а вивезти – 306 випадків. Випадки незаконного переміщення наркотичних засобів, психотропних речовин, їхніх аналогів і прекурсорів були виявлені на кордоні з Росією – 95 випадків, з Білоруссю – 110, з Молдовою – 93, з Польщею – 74, з Угорщиною – 60, з Румунією – 7, зі Словаччиною – 6 випадків. Упродовж 2016 р. митницями ДФС виявлено 1122 факти незаконного переміщення наркотичних засобів, психотропних речовин та прекурсорів (за 2015 р. виявлено 970 фактів). Найбільша кількість випадків затримань припадає на автомобільний вид транспорту – 540 випадків, залізничний – 106, авіаційний – 31, морський – 23, поштовий зв'язок – 383, пішки – 39 випадків¹⁵⁶.

Так, виявлено випадки незаконного переміщення наркотичних засобів, психотропних речовин, їхніх аналогів і прекурсорів на кордоні з Росією – 221 випадок, з Молдовою – 182, з Білоруссю – 132, з Угорщиною – 85, з Польщею – 72, з Румунією – 15, та з Словаччиною – 10 випадків. З метою встановлення джерел та каналів переміщення наркотичних засобів і осіб, які беруть у цьому участь, відповідно до статті 456 «Контрольовані поставки наркотичних засобів, психотропних речовин і прекурсорів» Митного кодексу України, оперативними підрозділами правоохоронних органів України спільно з підрозділами митниць ДФС проведено 76 контрольованих поставок означених речовин. Загалом протягом 2013–2018 рр. митними органами України ви-

¹⁵⁶ Національний звіт за 2017 рік щодо наркотичної ситуації в Україні (за даними 2016 року). Поглиблений огляд наркоситуації в Україні. URL: <http://www.ummcda.org.ua/index.php/86-natsionalnij-zvit-za-2017-rik-shehodo-narkotichnoji-situatsiji-v-ukrajini-za-danimi-2016-roku>.

лучено 2778 кг важких наркотиків, а саме: героїну, кокаїну, канабісу. Ці дані подано на рис. 2.9.

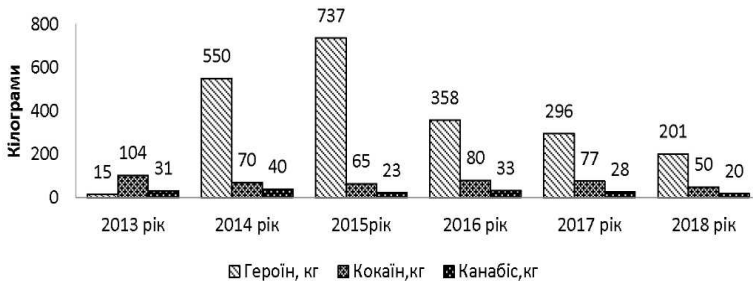


Рис. 2.9. Кількість вилучених важких наркотиків, кг¹⁵⁷

Водночас привертає увагу щорічне збільшення фактів незаконного переміщення наркотичних засобів, психотропних речовин та прекурсорів з використанням поштових і експрес-відправлень. Зокрема, у 2014 р. виявлено 101 факт незаконного переміщення наркотиків з використанням поштових відправлень, що становило 9% від загальної кількості означених правопорушень, у 2015 р. – 189 фактів (19%), у 2016 р. – 383 факти (34%), у 2017 р. – 595 фактів (42%). Найбільшу кількість фактів виявлення наркотиків у поштових відправленнях зафіксовано з таких країн: Нідерланди, Ізраїль, Німеччина, Китай, Таїланд¹⁵⁸.

Аналіз роботи щодо боротьби з контрабандою наркотиків свідчить, що контрабандисти постійно вдосконалюють та змінюють методи й спрямованість своєї злочинної діяльності та використовують головні шляхи переміщення наркотиків через територію України, які показано нижче¹⁵⁹.

¹⁵⁷ Найденко О. С., Резнікова Є. С. Боротьба з контрабандою як один із методів забезпечення митної безпеки держави. *Modern Economics*. 2019. № 17. С. 172–176.

¹⁵⁸ Національний звіт за 2017 рік щодо наркотичної ситуації в Україні (за даними 2016 року). Поглиблений огляд наркоситуації в Україні. URL: <http://www.ummcda.org.ua/index.php/86-nationalnij-zvit-za-2017-rik-shchodo-narkotichnoji-situatsiji-v-ukrajini-za-danimi-2016-roku>.

¹⁵⁹ Оверченко І. С., Олійник О. І., Стеблинська О. С., Брітанов А. В. Методичні рекомендації з питань боротьби з незаконним обігом наркотичних засобів, психотропних речовин і прекурсорів в установах виконання покарань та слідчих ізоляторів. Київ: Держ. Пенітенц. служба України, 2015. 70 с.



Рис. 2.10. Головні шляхи переміщення наркотиків через територію України¹⁶⁰

Підсумовуючи вищевикладене, можемо констатувати, що зовсім не випадково серед найважливіших проблем уряд виділив проблему забезпечення ефективної протидії поширенню наркотиків і наркозлочинності в Україні. Нині реальну загрозу для нашої держави становлять незаконні дії з опієм, героїном, кокаїном та синтетичними наркотичними засобами, які переправляються через територію України. Держава зацікавлена у виявленні й затриманні осіб, які контрабандним шляхом перевозять наркотичні засоби територією держави.

Ще одним актуальним на сьогодні митним деліктом вважаємо незаконне переміщення зброї через митний кордон, що, без сумніву, впливає як на митну безпеку України, так і на національну безпеку держави загалом. Організована злочинна діяльність у сфері торгівлі зброєю та боєприпасами становить загрозу для більшості країн світу, зокрема й для України. Протягом останнього десятиліття Україна завоювала репутацію одного з найактивніших у світі постачальників незаконної стрілецької зброї. Злочинна торгівля зброєю не лише використовується для ведення збройних конфліктів і здійснення вбивств, а й впливає на руйнування економік і окремих громад країни.

¹⁶⁰ Контрабанда наркотиків як транснаціональна загроза. URL: <https://www.researchgate.net/publication/323870817>.

Основи розуміння незаконного обігу зброї у світі закладено через визначення поняття «військова контрабанда». До предметів військової контрабанди зараховано не тільки ті матеріали та устаткування, які можуть слугувати військовим цілям, а й ті, які самі по собі можуть однаково слугувати як для мирних, так і для військових цілей, а саме: зброя будь-якого виду (також мисливська) а та окремі частини, що належать до неї; снаряди, заряди і патрони будь-якого виду й окремі частини, що належать до них; порох та вибухові речовини, що використовують спеціально на війні; гарматні верстати, ящики, передки, фургони, польові кузні й окремі частини, що належать до них; предмети, призначені спеціально до військового обмундирування і спорядження; спеціальна військова зброя будь-якого виду; предмети табірнього спорядження та окремі частини, що належать до них; броня; військові судна, шлюпки й окремі частини, що за своїми особливостями не можуть бути використані інакше, як на військовому судні; інструменти і прилади, призначені винятково для виготовлення бойових запасів, та предметів військового сухопутного або морського спорядження.

Комплекс організаційних, правових й інших заходів глобального, регіонального і національного рівнів визначають Програма дій щодо запобігання та викоренення незаконної торгівлі стрілецькою зброєю й легкими озброєннями, Протокол проти незаконного виготовлення та обігу вогнепальної зброї, її складових частин і компонентів, а також боєприпасів до неї (затверджений Резолюцією Генеральної Асамблеї ООН № 55/255 від 31 травня 2001 р.), що доповнює Конвенцію ООН проти транснаціональної організованої злочинності, та Програма дій ООН із запобігання й викоренення незаконної торгівлі вогнепальною зброєю та легким озброєнням у всіх її аспектах і боротьбі з нею.

Незаконну торгівлю зброєю можна умовно поділити на чорний та сірий експорт. Під час чорного експорту передання озброєння здійснюють усупереч міжнародному і/або національному законодавству без санкції державних органів певної країни. Такий експорт здійснюють переважно групи фізичних осіб, які іноді створюють із цією метою спеціальні фірми. Сутнісна ознака чор-

них постачань озброєння – їхня мотивація – це збагачення приватних осіб. Чорний експорт фактично тотожний контрабанді. Він порушує передусім національне законодавство країни-експортера.

Сірий експорт є постачанням озброєнь, військової техніки й технологій їхнього виробництва, яке здійснює держава або її окремі інститути, порушуючи норми міжнародного права, а іноді також національне законодавство, але з умовою обов'язкової участі в операції державного апарату країни-продавця. Під час сірого експорту в організацію постачань залучають державний апарат країни-експортера або окремі державні інститути, які безпосередньо беруть участь в операції або знають про неї, але не запобігають їй. Мотивація таких дій може бути подвійною – комерційною чи військово-політичною. Постачання стають сірими, якщо країна-експортер порушує взяті міжнародні зобов'язання або норми міжнародного права¹⁶¹.

За даними ООН, громадяни України та її зареєстровані підприємства неодноразово були причетні до транснаціональних незаконних поставок зброї й боєприпасів. Незважаючи на всі зусилля, зброю українського походження досі поставляють до країн, що перебувають під санкціями ООН, а саме: Конго і Південного Судану. Так, чеська фірма «Гмекс Груп» придбала в Україні 4000 пістолетів Макарова, надавши сертифікат кінцевого користувача, виданий урядом Афганістану. За матеріалами розслідування Державного департаменту США, «Гмекс Груп» здійснювала незаконні поставки стрілецької зброї у країни, що перебувають під санкціями ООН. Директора фірми «Гмекс Груп» засуджено у Чехії за контрабанду гранатометів та стрілецької зброї до Конго і Словаччини¹⁶².

Отже, Україна не лише є вигідною транзитною територією контрабандного руху зброї з огляду на своєму геополітичне розташування, а й має статус країни-виробника і постачальника зброї та боєприпасів у світі. В Україні наявні доволі високі технології озброєнь, а після розпаду Радянського Союзу значна частина складів військового майна Радянської армії залишилася саме в нашій державі.

¹⁶¹ Буряк Р. Незаконная торговля оружием. *Право и защита*. 2009. № 10.

¹⁶² Chivers C., Schmitt E., Wood N. Supplier Under Scrutiny on Arms for Afghans'. *New York Times*. 2008. 27 March P. 5.

У березні-квітні 2017 р. СБУ спільно з іншими правоохоронними органами провела 155 спецоперацій щодо вилучення з незаконного обігу зброї, боєприпасів і вибухових речовин. У результаті цих заходів припинено 92 факти незаконного обігу засобів ураження, ліквідовано 9 каналів їхнього контрабандного ввезення на територію України, вилучено 695 одиниць зброї, понад 1 млн 52 тис. патронів, 215,42 кг вибухових речовин, 573 вибухових пристроїв: гранати, міни тощо¹⁶³.

Організація з безпеки і співпраці в Європі всебічно сприяє Україні в питаннях протидії незаконному переміщенню зброї, боєприпасів та вибухових речовин через митний кордон. Так, Проект ОБСЄ «Боротьба з незаконним обігом зброї, боєприпасів і вибухових речовин на державному кордоні України» спрямований на підвищення потенціалу національних інституцій України в боротьбі з незаконним обігом зброї, боєприпасів та вибухових речовин через державний кордон України в контексті захисту національних інтересів України і боротьби із загрозами у сфері безпеки, що постійно зростають.

Митна злочинність як певний феномен зумовлюється корупційною природою взаємовідносин між усіма суб'єктами митних правовідносин, тому розглядати питання корупції в митній сфері необхідно. Хоча слід визнати, що деякі вітчизняні науковці, зокрема Є. Додін, не вважають корупцію однією з причин вчинення митних злочинів у сфері зовнішньоекономічної діяльності та взагалі уникають дискусії на цю тему.

Корупція в митних органах заподіює шкоди фінансовій, продовольчій, екологічній безпеці України, перешкоджає розвитку зовнішньої торгівлі й припливу зарубіжних інвестицій, псує міжнародний імідж держави, породжує недовіру до митних адміністрацій з боку суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності та партнерів України по торговельних відносинах. Згідно з даними опитування Американської торговельної палати (2017 р.), податкові й митні органи України посідають друге місце після судів серед найбільш корумпованих державних органів. За оцінками експер-

¹⁶³ СБУ ліквідувала 9 каналів контрабандного ввоза зброї в Україну. URL: http://ipress.ua/ru/news_60642.html.

тів Європейської бізнес-асоціації (2018 р.), корупція в митній сфері залишилась на тому ж рівні (58,6%), кожен десятий опитаний вважає, що кількість корупційних правопорушень на митницях збільшується. Відповідно до результатів розслідування німецького видавництва «Suddeutsche Zeitung» через корупцію на митниці Україна щороку втрачає 4,8 млрд євро на рік (або 129,6 млрд. грн). Проведене у 2018 р. міжнародною компанією «Price water house Coopers» опитування суб'єктів господарювання показало, що з фактами корупції та хабарництва зіштовхнулися 73% вітчизняних компаній порівняно з 56% у 2016 р.¹⁶⁴

Корупція в митній сфері має транснаціональний і транскордонний характер. У ній беруть участь митні адміністрації країни-постачальника товару та країни-покупця, країни-транзитери, правоохоронні органи, міжнародні компанії, численні посередники й місцеве населення з прикордонних населених пунктів. Рух через національні кордони контрабанди, фальсифікату і неврахованих товарів забезпечують, як мінімум, митні, прикордонні та контролюючі органи, а також правоохоронні органи двох держав, що мають спільний кордон. Через це наївно думати, що окремо взята реформа митних органів сприятиме подоланню корупції на митницях. У країні, де тіньовий обіг товарів і послуг становить понад 40%, високий рівень корупції на митницях –закономірне явище.

Корупція як суспільнонебезпечне діяння супроводжує людську цивілізацію від початку формування держави та виокремлення групи осіб, які наділені владними повноваженнями. Її першопричини досліджував ще Шарль Монтеск'є: «...відомо вже з досвіду віків, що будь-яка людина, яка володіє владою, схильна зловживати нею, і вона йде в цьому напрямі, поки не досягне належної їй межі»¹⁶⁵. Таку межу ставить за мету вибудувати Антикорупційна стратегія Всесвітньої митної організації (надалі – ВМО), яка передбачає поряд із заходами організаційного та технічного характеру введення і дотримання кодексу честі працівника митниці,

¹⁶⁴ Олійник Д. О. Запобігання корупційним злочинам, що вчиняються при здійсненні митних процедур : моногр. наук. ред. Б. М. Головін. Харків: Право, 2018. 200 с.

¹⁶⁵ Дорофєєва Л. М. Міжнародна антикорупційна практика митних адміністрацій. *Митна безпека*. Випуск 2 . 2018. С. 61.

якісне й професійне управління кадрами, підвищення моральної та організаційної культури.

У кримінології корупцію в митній сфері розуміють як засновану на неформальних нормах систему взаємовигідних відносин суб'єктів і учасників митного процесу, поєднаних із порушенням митних правил та порядку здійснення митних процедур¹⁶⁶. Тому корупція на митницях може полягати у здійсненні різних протиправних дій, які задовольняють інтереси суб'єктів митного процесу. Зокрема, науковці поділяють корупцію на митницях на такі види:



Рис. 2.11. Види корупції на митниці

*Складено автором на основі¹⁶⁷.

Крім загальних стандартів належної поведінки державних службовців, вироблених міжнародною практикою, ВМО розробила принципи ефективного управління і службової етики в митних органах та сформувала основні засади доброчесної поведінки службовців митних адміністрацій. Основна спрямованість документа – це визнання надзвичайної важливості питання протидії корупції для всіх країн і всіх митних адміністрацій та негативного її впливу на можливості митниць виконувати свою місію і престиж держави.

¹⁶⁶ Головкін Б. М. Тіньова зовнішня торгівля і корупція на митницях. *Проблеми законності*. 2017. № 136. С. 223–224.

¹⁶⁷ Коваль Н. О. Протидія корупції в митних органах ДФС. *Lex Portus*. 2017. № 6 (8). С. 96.

До загальних негативних наслідків корупції у митній сфері належать: зниження рівня національної безпеки та захисту суспільства; недоотримання або зменшення доходів державного бюджету і шахрайство; відплив та зменшення іноземних інвестицій; посилення тягаря витрат для суспільства; створення бар'єрів для міжнародної торгівлі й економічного зростання; зниження суспільної довіри до державних органів; зниження рівня довіри і співробітництва між митними органами та іншими державними установами; зниження рівня добровільного дотримання митного законодавства, а також низький рівень моралі й «честі мундира».

З огляду на обрання Україною курсу на євроінтеграцію наша держава взяла на себе цілком об'єктивні зобов'язання у сфері протидії корупції на митниці. Так, в Угоді про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом і його державами-членами, з іншої сторони, до основних принципів для посилення відносин між Сторонами поряд з верховенством права та належним урядуванням зараховано боротьбу з корупцією. Крім цього, серед проблем, у вирішенні яких співробітничать Сторони у боротьбі з кримінальною і незаконною організованою чи іншою діяльністю, названо не лише незаконне переправлення через державний кордон нелегальних мігрантів, торгівлю людьми та вогнепальною зброєю і незаконний обіг наркотиків, контрабанду товарів та економічні злочини, а й корупцію як у приватному, так і в державному секторі¹⁶⁸.

Серед міжнародних організацій, з якими наша країна активно співробітничас в питаннях запобігання та протидії корупції, необхідно назвати Групу держав Ради Європи із боротьби з корупцією (GRECO), яка була створена з урахуванням розуміння того, що корупція є величезною загрозою правовим нормам, а мета її діяльності—целодосконалення компетентності її членів у боротьбі з корупцією для вжиття заходів через динамічний процес спільного оцінювання методів проведення й однакового впливу згідно з їхніми зобов'язаннями у цій сфері. Україна приєдналась до цієї Групи у січні 2006 р.

¹⁶⁸ Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/984_011.

Як впливає з підсумкового звіту Київського міжнародного інституту соціології щодо порівняльного аналізу загальнонаціональних досліджень про стан корупції в Україні за 2007 р., 2009 р., 2011 р. та 2015 р., митний контроль і митне оформлення посідають п'яте місце в рейтингу двадцяти найбільш корумпованих сфер суспільного життя¹⁶⁹.

У 2014 р. одночасно з підписанням Угоди про асоціацію між Україною та ЄС наша держава взяла на себе зобов'язання у процесі модернізації митних органів і законодавства імплементувати Митні прототипи ЄС «Customs Blueprints», в яких зазначається, що держави Європейської політики сусідства працюють над зміцненням адміністративних та операційних спроможностей своїх митних адміністрацій і приводять свої процесуальні норми й процеси у відповідність зі стандартами ЄС¹⁷⁰.

Опитування представників Європейської бізнес-асоціації в 2018 р. показало, що проблематика корупції в митній сфері залишається надзвичайно актуальною.

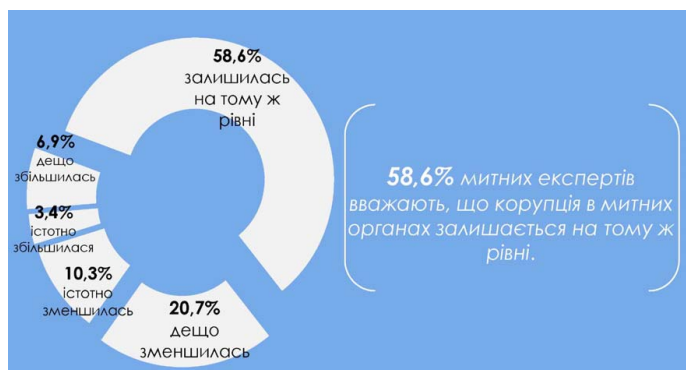


Рис. 2.12. Результати опитування про корупцію в митних органах України у січні-серпні 2018 р.¹⁷¹

¹⁶⁹ Олійник Д. О. Запобігання корупційним злочинам, що вчиняються при здійсненні митних процедур : моногр. / наук. ред. Б. М. Головкін. Харків: Право, 2018. 200 с.

¹⁷⁰ Customs blueprints: path ways to better Customs URL: https://ec.europa.eu/toation_customs/eu-1rammg/customs-blueprints-pathways-better-customsen.

¹⁷¹ Огляд митної сфери в січні-серпні 2018 року. URL: <https://eba.com.ua>.

Поряд з такими невтішними соціологічними результатами Державна фіскальна служба України повідомляє про ефективну антикорупційну діяльність. Упродовж 2018 р. за фактами вчинення посадовими особами органів ДФС корупційних та інших злочинів у сфері службової діяльності органами досудового розслідування розпочато 320 кримінальних проваджень, з яких 241 – за матеріалами підрозділів внутрішньої безпеки. У процесі розслідування кримінальних проваджень, розпочатих за матеріалами підрозділів внутрішньої безпеки, працівникам органів ДФС оголошено 83 повідомлення про підозру у вчиненні злочинів. До суду направлено 39 обвинувальних актів, і 15 осіб судом вже визнано винними у скоєнні злочинів.

За вказаний період на підставі матеріалів підрозділів внутрішньої безпеки спеціально уповноваженими суб'єктами у сфері протидії корупції складено та направлено до суду 173 адміністративних протоколи про скоєння корупційних правопорушень або пов'язаних з корупцією, за якими 26 осіб визнано винними у вчиненні адміністративних правопорушень.

За 2018 р. проведено близько 1,5 тис. службових розслідувань і перевірок, з яких 590 – за скаргами (зверненнями), які надійшли від фізичних та юридичних осіб щодо можливих неправомірних дій, вчинених співробітниками органів ДФС, включаючи 148 повідомлень, що надійшли на сервіс «Пульс». За результатами перевірок у більшості випадків інформація підтвердилась, унаслідок чого, до дисциплінарної відповідальності було притягнуто 224 посадові особи.

З метою забезпечення відкритого доступу громадськості до інформації про антикорупційні заходи, що вживаються ДФС, на офіційному веб-порталі ДФС розміщено інформацію про викриті корупційні правопорушення, вчинені працівниками органів ДФС. Крім цього, у періодичних виданнях, на радіо і телебаченні опубліковано й розміщено близько 700 статей та інших матеріалів. Майже 1,2 тис. повідомлень подано у різних інтернет-виданнях і на сайтах інформаційних агентств. У межах профілактичної роботи підрозділами внутрішньої безпеки в колективах органів

ДФС за рік проведено понад 4,6 тис. лекцій та бесід, спрямованих на забезпечення дотримання вимог антикорупційного законодавства і формування у співробітників стійкої нетерпимості до корупції¹⁷².

Таким чином, етична поведінка – один із таких стандартів, стратегічними завданнями реалізації якого мають стати: розвиток та реалізація етичних принципів для митної адміністрації, які передбачають обов'язкові стандарти професійної й особистої поведінки, що повною мірою схвалені, дотримуються і підтримуються керівництвом; розвиток та впровадження систем у сфері набору персоналу, навчання внутрішнього контролю і комунікацій, які забезпечують виконання та визнання етичних принципів; розвиток і впровадження системи управління та організації, за допомогою якої забезпечується усунення чи зменшення можливостей для неправомірної поведінки і корупції, та створення системи внутрішніх санкцій для неправомірних дій співробітників. У результаті обрання Україною курсу на євроінтеграцію наші громадяни отримали шанс на гідне життя без корупції, яку часто порівнюють із смертельною хворобою, що роз'їдає суспільство зісередини.

Практика антикорупційних заходів митних адміністрацій європейських країн підтверджує, що досягнення таких амбітних цілей має забезпечуватись комплексним механізмом реалізації, який охоплює належне правове і матеріальне забезпечення, високий рівень професійної підготовки, ефективну та уніфіковану систему організації діяльності з акцентом на мінімізації суб'єктивного впливу митного службовця й інші елементи.

Пошук сучасних методів протидії корупції, у тому числі в середовищі митних службовців, має ґрунтуватись на міжнародних стандартах антикорупційної діяльності та потребувати узгодженого застосування профілактичних, попереджувальних і правових заходів, комплексною метою яких стане неухильне дотримання норм законодавства та усунення причин, що створюють передумови для вчинення корупційних правопорушень.

¹⁷² Звіт Державної фіскальної служби України за 2018 рік. Київ: 2018. 112 с.

2.3. Нормативно-правові імперативи протидії порушенням митних правил

Складна економічна ситуація в Україні призводить до посилення негативної тенденції, коли митниця відіграє провідну роль у забезпеченні бюджетних надходжень, а митні платежі – одне з головних джерел формування дохідної частини державного бюджету. Це зумовлює критичну залежність національної економіки від імпорту, а також провокує підвищення фіскального навантаження на міжнародну торгівлю і не сприяє покращенню бізнес-клімату в Україні.

У сучасній вітчизняній економіці зберігається тенденція до зростання рівня порушення митних правил та ввезення контрабандних товарів, що створює реальну загрозу економічній безпеці держави. Особливу небезпеку містять контрабандне ввезення і вивезення таких предметів, як наркотичні засоби, зброя, сигарети й культурні цінності, тому що виникли високоорганізовані транснаціональні ринки, пов'язані з контрабандою цих товарів. Суспільна небезпека полягає в тому, що при протиправному переміщенні через митний кордон України товарів і предметів порушується порядок державного регулювання зовнішньоекономічної діяльності, який охоплює загальний порядок, а щодо окремих товарів – спеціальний порядок переміщення їх через кордон. Одночасно за умов сучасної політичної ситуації у країні механізми централізованого управління втрачають можливості контролювати такі процеси, з чим пов'язана необхідність ужиття заходів щодо вдосконалення системи протидії митним деліктам у контексті забезпечення фінансово-економічної безпеки держави.

Порушення митних правил (ПМП) – це адміністративне правопорушення, яке містить протиправні, винні (умисні або з необережності) дії чи бездіяльність, що посягає на встановлений Митним кодексом України (МКУ) та іншими актами законодавства України порядок переміщення товарів, транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України, пред'явлення їх мит-

ним органам для проведення митного контролю і митного оформлення та здійснення операцій з товарами, які перебувають під митним контролем або контроль за якими покладено на митні органи МКУ чи іншими законами України і за які МКУ передбачена адміністративна відповідальність¹⁷³.

Потрібно вказати, що до способів незаконного переміщення товарів через митний кордон України зараховано: переміщення з приховуванням від митного контролю та переміщення поза митним контролем (рис. 2.13).



Рис. 2.13. Різновиди незаконного переміщення товарів через митний кордон України

Джерело: складено на основі¹⁷⁴.

¹⁷³ Митний кодекс України від 13 берез. 2012 № 4495-17 / Верхов. Рада України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4495-17> (дата звернення: 12.12.2019).

¹⁷⁴ Боротьба з контрабандою та порушенням митних правил [Текст] : підручник / за заг. ред. Войцешука А.Д. – Хмельницький : Видавництво «ІНТРАДА», 2008. – 328 с.

Водночас варто зауважити, що до найбільш поширених правопорушень є належать такі¹⁷⁵:

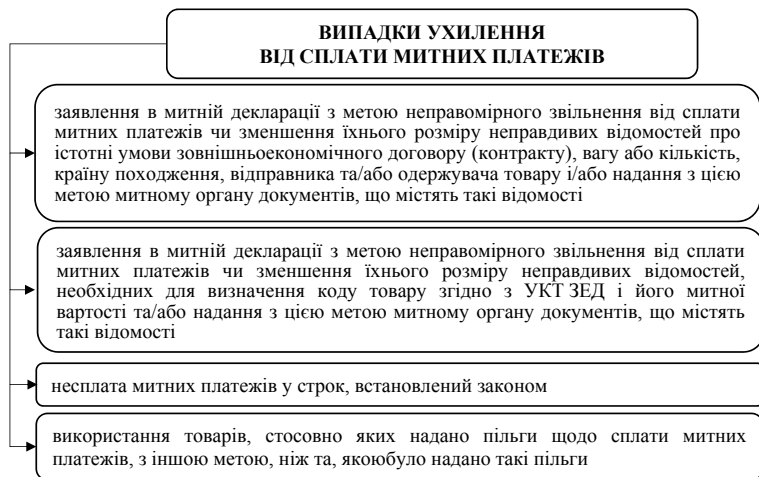
- приховування валютної виручки при експортно-імпортних операціях за межами країни;
- приховування імпорту у вигляді транзиту через митну територію України;
- ввезення товарів шляхом обходу митних постів і пунктів пропуску;
- ввезення товару із заниженням його кількості у супровідних документах;
- псевдотранзит товару та фактична його реалізація на митній території України;
- ввезення готової продукції у вигляді комплектних виробів;
- відображення у деклараціях неправдивої інформації про характеристику ввезених товарів (наприклад, код товару, країна походження, митна вартість товару);
- ввезення готової продукції під виглядом давальницької сировини.

Відповідно особливу увагу слід зосередити на питанні ухилення від сплати митних платежів. Нагадаємо, що до складу митних платежів Митним кодексом України зараховано:

- мито;
- акцизний податок із ввезених на митну територію України підакцизних товарів (продукції);
- податок на додану вартість із ввезених на митну територію України товарів (продукції).

На рис. 2.14 показано протиправні дії, спрямовані на ухилення від сплати митних платежів.

¹⁷⁵ Дем'янюк О.Б., Герчаківський С.Д. Митне адміністрування: навч. посіб. Тернопіль: ТНЕУ, 2016. – 328 с.



**Рис. 2.14. Протиправні дії, спрямовані на ухилення
від сплати митних платежів**

Джерело: складено на основі¹⁷⁶.

Наступною формою девіантної поведінки суб'єктів митної системи є корупція. Так, згідно із Законом України «Про запобігання корупції», корупція - це використання особою, визначеною законом, наданих їй службових повноважень чи пов'язаних із ними можливостей з метою одержання неправомірної вигоди або прийняття такої вигоди чи прийняття обіцянки/пропозиції такої вигоди для себе чи інших осіб або відповідно обіцянка/пропозиція чи надання неправомірної вигоди особі, визначеній законом, або на її вимогу іншим фізичним чи юридичним особам з метою схилити цю особу до протиправного використання наданих їй службових повноважень чи пов'язаних з ними можливостей¹⁷⁷.

На рис. 2.15 показано суб'єктів корупційних діянь у нашій державі, до яких входять посадові й службові особи Державної митної служби України.

¹⁷⁶ Дьяченко О. В. Митний контроль як один із засобів виявлення правопорушень у сфері митного регулювання зовнішньоекономічної діяльності. *Вісн. Хмельн. нац. універ.* 2016. № 2, Т. 1. С. 218–227.

¹⁷⁷ Про запобігання корупції Закон України : від 14.10.2014 № 1700-18 (ред. від 03.08.2017) / Верхов. Рада України. – URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/1700-18>.

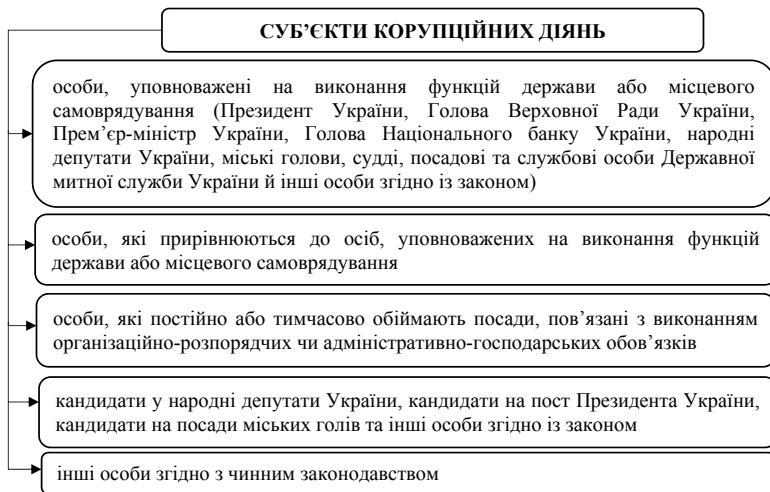


Рис. 2.15. Склад суб'єктів корупційних діянь в Україні
Джерело: складено на основі¹⁷⁸.

Зазначимо, що за індексом сприйняття корупції (шкала від 100 (немає корупції) до 0 (сильна корупція)) Україна в 2018 р. посіла 133 місце в рейтингу (табл. 2.2).

Ще одна форма девіантної поведінки у митній сфері – це протиправні вчинки митних посередників. Загалом митний брокер виступає посередником між власником вантажу та митними органами і на підставі відповідного договору здійснює декларування товарів та транспортних засобів комерційного призначення, що переміщуються через митний кордон України.

При цьому він свідомо може заявляти неправдиві дані в митних деклараціях, що відповідно зумовлює фіскальні втрати держави.

¹⁷⁸ Про затвердження положень про Державну податкову службу України та Державну митну службу України : Постанова КМУ від 06.03.2019 № 227. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/227-2019-%D0%BF>.

Таблиця 2.2

**Індекс сприйняття корупції (CPI) у 2018 р.
в окремих країнах світу**

Країна	Місце в рейтингу	Кількість балів
Данія	1	90
Нова Зеландія	1	90
Фінляндія	3	89
Швеція	4	88
Швейцарія	5	86
Норвегія	6	85
Сінгапур	7	84
Нідерланди	8	83
Канада	9	82
Німеччина	10	81
Польща	28	62
Україна	133	29
Сомалі	172	10

Джерело: складено на основі¹⁷⁹.

Таким чином, девіантна поведінка суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності, митних органів і митних посередників зумовлює значні фіскальні втрати для держави, що відповідно потребує дослідження масштабів таких втрат та перспективних напрямів протидії у контексті забезпечення митної безпеки України.

Отже, в умовах сьогодення виникає необхідність створення прозорої, комплексної й ефективної законодавчої системи, яка дасть змогу органам митного спрямування сприяти міжнародній торгівлі, забезпечуючи при цьому безпеку держави та її громадян і захист фінансових інтересів країни¹⁸⁰.

З урахуванням означених аспектів констатуємо, що з грудня 2019 р. в Україні запрацювала нова митниця. За останніх сім років митна та податкова служби не раз проходили через процедури

¹⁷⁹ Corruption Perceptions Index 2017 / Transparency International. URL: https://www.transparency.org/news/feature/corruption_perceptions_index_2017.

¹⁸⁰ Квелішвілі І. Проблеми контролю визначення митної вартості у національному законодавстві: судження експертів. *Актуальні проблеми держ. управл.* 2016. Вип. 3. С. 42–46.

реформування, які спочатку запроваджували, а потім скасовували. У грудні 2012 р. уряд об'єднав митницю й податкову службу в Міністерство доходів і зборів. Після Революції Гідності його ліквідували. На базі міністерства відновили Державну податкову службу та Державну митну службу. Однак уже у травні 2014 р. Кабінет Міністрів України створив Державну фіскальну службу, що об'єднала в собі митницю і податкову службу. Наприкінці 2018 р. Міністерство фінансів України заявило, що ДФС знову поділять на податкову та митну служби.

Важливість злагодженої роботи митниці складно переоцінити, 35% надходжень до бюджету перераховує саме ДМС. За рік це дорівнює майже 360 млрд. грн... Нова інституційна структура буде враховувати 16 (а не 26, як раніше) регіональних митниць.

Від нормативно-правового регулювання митного адміністрування, належного кадрового забезпечення фіскальних органів і ефективного функціонування митної галузі залежить розвиток цивілізованості та відкритості держави для міжнародного співробітництва загалом. У результаті сучасних перетворень, зокрема інтеграції України у світове співтовариство, відповідно змінюється характер роботи співробітників митних органів насамперед у тих, на яких поширюється дія спеціальних правил про проходження служби у фіскальних органах, зростають вимоги до їхньої кваліфікації та підвищується відповідальність за виконання завдань. Гармонізація норм національного митного законодавства з міжнародними нормами значно підвищить ефективність митного адміністрування.

Дослідження сучасного законодавства України у сфері митної діяльності дає змогу дійти висновку, що відповідальність за порушення митних правил є міжгалузевим інститутом, який поєднує в собі правові норми різних галузей законодавства.

Тому при визначенні місця порушень митних правил у загальній системі митних правопорушень доцільно керуватися нормативно-правовим поняттям «порушення митних правил». Так, згідно зі статтею 458 МК України, порушення митних правил – це адміністративне правопорушення, що містить протиправні, винні (умисні або з

необережності) дії чи бездіяльність, що посягає на встановлений Митним кодексом України й іншими актами законодавства України порядок переміщення товарів, транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України, пред'явлення їх органам доходів і зборів для проведення митного контролю та митного оформлення, а також здійснення операцій з товарами, які перебувають під митним контролем або контроль за якими покладено на органи доходів і зборів МК України чи іншими законами України, за які Митним кодексом України передбачено адміністративну відповідальність.

У сучасному суспільстві виникає необхідність посилення боротьби зі злочинністю та порушеннями встановлених правил у сфері митної діяльності й посилення значення і ролі адміністративної відповідальності у цій сфері. Все це зумовлює актуальність та важливість повного і ґрунтовного комплексного наукового дослідження значного обсягу проблемних питань у сфері практичної діяльності Державної фіскальної служби України, зокрема щодо реалізації механізму запобігання та протидії порушенням митних правил у сучасних умовах.

Ефективне запобігання і протидія порушенням митних правил – це об'єктивна необхідність подальшого позитивного розвитку України як правової, демократичної й соціальної держави. З урахуванням вищевикладеного, потрібно детально дослідити правовий інструментарій та механізм адміністративно-правового запобігання і протидії порушенням митних правил.

Проте неможливо не погодитися з думкою О. В. Константи, яка розглядає організаційно-правові заходи боротьби з порушеннями митних правил як сукупність владних, правообмежувальних за змістом психологічних або фізичних дій, які застосовують посадові особи митних та інших юрисдикційних у галузі митної справи державних органів на основі адміністративно-правових за суттю норм митного законодавства. Такі дії вчиняються незалежно від волі й бажання суб'єктів митних операцій і передбачають спонукання відповідних осіб виконувати встановлені митні процедури щодо переміщення товарів та транспортних засобів через митний

кордон України, сплати митних податків і зборів, проходження митного контролю та оформлення відповідних документів. Ці заходи становлять правозастосовчу частину адміністративно-правових засобів забезпечення митного правопорядку і слугують додатковим, порівняно з переконанням, способом практичного здійснення регулювання митної діяльності¹⁸¹.

Більшість науковців та теоретиків права зосереджує свою увагу на встановленні причин і умов, що сприяють порушенням митних правил. Характерним є те, що умови, які сприяють вчиненню порушень митних правил, – це комплекс явищ соціальної дійсності, що самі по собі не можуть породити порушення митних правил (слідство), але служать певними обставинами, які сприяють їхньому виникненню й існуванню.

Потрібно наголосити, що до обставин, які впливають на вчинення правопорушень у митній сфері, належать:

- безкарність за будь-які проступки;
- недосконалість нормативно-правової бази у сфері регулювання імпорту і боротьби з контрабандою;
- неефективність профілактичних заходів;
- корупційні вияви в митних органах, органах охорони державного кордону, інших правоохоронних та контролюючих органах тощо¹⁸².

У контексті нашого дослідження слід вказати, що стан економіки, рівень її розвитку й ефективність безпосередньо залежать від спроможності держави здійснювати управління виробництвом і обігом виробленого у ньому матеріального продукту¹⁸³.

Таким чином, стає зрозуміло, наскільки саме організаційно складним та водночас відповідальним є процес пізнання і формування конкретного організаційно-правового механізму протидії митним правопорушенням, який сприяв би забезпеченню

¹⁸¹ Константа О. В. Адміністративно-правові заходи боротьби з порушеннями митних правил : автореф. дис. ... канд. юрид. Наук. Харків, 2008. 20 с.

¹⁸² Серих О. В. Індивідуальна профілактика в системі заходів профілактики порушень митних правил. *Митна безпека*. 2014. № 2. С. 95–101.

¹⁸³ Яромій І. В. Проблемні аспекти діяльності суб'єктів запобігання та протидії порушенням митних правил. *Наук. вісн. публік. та приват. права*. 2018. Вип. 4. С. 209–213.

ефективного розвитку економіки нашої країни. Однак достатньо проблемною виглядає можливість забезпечення цієї мети винятково правовими засобами (інструментами). З огляду на це цілком зрозуміло, що юристи та економісти постійно приділяють увагу питанню про взаємозв'язок економіки й права.

Все це дає підстави зробити висновок, що механізм організаційно-правового забезпечення протидії порушенням митних правил доцільно розглядати через теоретичний аналіз механізму адміністративно-правового регулювання і винятково як його складову частину.

Загалом механізм адміністративно-правового запобігання та протидії порушенням митних правил характеризується такими особливостями і рисами: він є певною сукупністю засобів (адміністративно-правових), застосування яких призначення для врегулювання суспільних відносин у сфері запобігання та протидії порушенням митних правил; запобігання порушенням митних правил – це комплекс заходів, які здійснюють спеціально уповноважені суб'єкти з метою превенції причин і умов, що сприяють порушенням митних правил, та попередження їхніх виявів у майбутньому.

Адміністративно-правовий механізм запобігання і протидії порушенням митних правил містить такі елементи:

- норми адміністративного права;
- адміністративно-правові відносини;
- адміністративно-правові методи;
- процедури реалізації норм адміністративного права.

Все це дає змогу зробити висновок про те, що адміністративно-правовий механізм запобігання та протидії порушенням митних правил – це динамічна сукупність взаємопов'язаних і взаємодіючих у певній послідовності адміністративно-правових заходів та засобів, з допомогою яких поведінка суб'єктів приводиться у відповідність з вимогами і дозволами правових норм, що складається з трьох стадій: видання правових норм, виникнення конкретних прав та обов'язків і реалізації прав та обов'язків суб'єктами таких відносин. Це цілий процес і сукупність операцій,

спрямованих на організацію дії та впливу норм адміністративного права на волю і поведінку суб'єктів відносин з приводу запобігання правопорушенням, за допомогою якого виникають відповідні правовідносини. З урахуванням цього можна виділити такі елементи адміністративно-правового механізму запобігання порушенням митних правил, а саме: правові норми, які встановлюються законами й підзаконними правовими актами, правовідносини, що виникають у цій сфері та врегульовані нормами права, а також дії суб'єктів щодо реалізації прав і обов'язків, передбачених нормами права. Таким чином, з огляду на суспільну важливість розглянутих вище проблем сьогодні виникає необхідність щодо нормативно-правового врегулювання форм, методів і видів профілактичної діяльності щодо запобігання та протидії порушенням митних правил, а також порядку здійснення превентивних заходів органами ДМС України¹⁸⁴.

Отже, пріоритетними підходами та стандартами, які варто впроваджувати в Україні з урахуванням зарубіжних концепцій митного контролю в контексті мінімізації митних ризиків і протидії порушенням митних правил, є такі:

1. Урегулювання митного та кримінальних кодексів через урахування відповідних законів, які будуть перешкоджати мотивам вчинення митних правопорушень.

2. Залучення іноземних колег і запозичення досвіду у сфері протидії митним правопорушенням.

3. Удосконалення законодавства щодо функціонування в Україні інституту уповноваженого економічного оператора.

4. Закріплення у Митному кодексі України поділу митного контролю за ступенем проведення на попередній, поточний та наступний (або постаудит)¹⁸⁵.

5. Проведення аналізу ризиків ще на етапі подання попередніх відомостей (декларацій) щодо товарів, що прямують на митну територію України.

¹⁸⁴ Переверзева Г. Г. Удосконалення митно-тарифного регулювання в Україні. *Вісн. КрНУ ім. М. Остроградського*. 2016. Вип. 4 (75). С. 79–82.

¹⁸⁵ Беценко М. А., Толошняк В. Прагматизм здійснення митного контролю і митного оформлення транспортних засобів в Україні. *Економіка та митно-прав. відносини*. 2019. № 9–10. С. 72–81.

6. Коригування законодавства у напрямку незаконного переміщення бурштину й інших контрабандних товарів через митний кордон України, а саме ухвалення закону, який буде визначати кримінальну відповідальність за незаконне переміщення через митний кордон України.

7. Урегулювання законодавства у напрямку переміщення транспортних засобів, які знаходяться на іноземній реєстрації та перебувають в Україні у митному режимі транзит (5/10 днів).

8. Законодавче закріплення права підрозділів боротьби з контрабандою і порушеннями митних правил новоствореної ДМС України на здійснення оперативно-розшукової діяльності.

9. Налагодження транскордонного співробітництва з митними службами іноземних держав¹⁸⁶.

10. Забезпечення застосування сучасних засобів технічного контролю та методик підготовки кінологічних команд у митній сфері й ін.

Ефективно організований митний контроль призначений попередити такі економічно та суспільно негативні явища, як порушення митних правил і контрабанда, які є ключовими ризиками та загрозами економічній безпеці України.

Комплексним завданням діяльності митних органів має бути постійне вдосконалення системи управління ризиками, що об'єднує нормативно-правові, методологічні, інформаційно-технічні, технологічні, організаційні й кадрові аспекти. З огляду на це основними напрямками реалізації системи управління ризиками визначено посилення експертної та аналітичної роботи з виявлення ризиків і розроблення методик виявлення ризиків.

У сучасній діяльності митних інституцій дедалі сильнішою стає роль міжнародних організацій. Це зумовлено тим, що Україна – це повноцінний член Світової організації торгівлі та Всесвітньої митної організації. Вступ до нових міжнародних організацій з питань митної справи й удосконалення наявних зв'язків дасть змогу вирішити всі існуючі проблеми, які постають перед Україною, та

¹⁸⁶ Годованець О. В. Митний контроль: сутність та економічний зміст. *Наук. вісн. Херсон. держ. універ.* 2016. Вип. 20 (1). С. 159–163. (Серія: Екон. Науки).

оптимізувати національне митне законодавство на основі приведення його у відповідність з міжнародними стандартами¹⁸⁷.

Україна, інтегруючись до міжнародних організацій, підпадає під вплив світових тенденцій щодо зростання обсягів торгівлі; запровадження принципів вибіркової митного контролю; ліквідації торговельних бар'єрів; збільшення ролі митних інституцій у сфері боротьби з різними правопорушеннями; підвищення контролю за імпортом з метою захисту здоров'я населення й охорони навколишнього середовища; покращення інформаційного забезпечення за рахунок застосування сучасних інформаційних систем, обладнання та однорідних стандартів щодо обміну інформацією. Для того, щоб встигати за світовими тенденціями, потрібно належним чином фінансувати митні інституції, забезпечувати навчання службових осіб, удосконалювати процедури митного оформлення і контролю та ін.

2.4. Контрабанда та її роль у порушенні контурів митної безпеки і викривленні фіскальної політики України

Контрабанда створює загрозу митній безпеці зокрема й економічній та соціальній безпеці загалом, оскільки вона є одним із ключових фіскально-дестабілізуючих факторів і негативно впливає на розвиток національної економіки.

Загальне поняття контрабанди визначено у Міжнародній конвенції про взаємну адміністративну допомогу у відверненні, розслідуванні та припиненні порушень митного законодавства, до якої Україна приєдналася 23 травня 2000 р. Згідно з п. (d) статті 1 цієї конвенції, термін «контрабанда» трактується як митне шахрайство, що полягає у переміщенні товарів через митний кордон у будь-який прихований спосіб¹⁸⁸.

¹⁸⁷ Герчаківський С. Д., Герчаківська О. Я. Девіантна поведінка суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності та особливості протидії. *Світ фінансів*. 2016. Вип. 2 (47). С. 53–66.

¹⁸⁸ Яланський О. С. «Товарна» контрабанда в Україні – щодо доцільності криміналізації. *Молод. вчений*. 2017. № 11. С. 1034.

У перекладі з італійської мови (від *contra* – проти, і *bando* – урядовий указ) контрабанда означає незаконне переміщення товарів через митний кордон. Кримінальний кодекс України трактує контрабанду як переміщення через митний кордон України поза митним контролем або з приховуванням від митного контролю культурних цінностей, отруйних, сильнодіючих і вибухових речовин, радіоактивних матеріалів, зброї або боєприпасів (крім гладкоствольної мисливської зброї або бойових припасів до неї), частин вогнепальної нарізної зброї та спеціальних технічних засобів негласного отримання інформації¹⁸⁹. Таке визначення контрабанди у кримінальному законодавстві було запроваджено з 2011 р., воно відрізняється від раніше використовуваного трактування вилученням із нього переміщення товарів поза митним контролем. Фактично з 2011 р. з-під кримінальної відповідальності вилучено відповідальність за незаконне переміщення товарів через митний кордон. Логічно, що це сприяло зростанню кількості й обсягів незаконного переміщення товарів через митний кордон, оскільки за переміщення товарів поза митним контролем передбачена лише адміністративна і фінансова відповідальність.

У чинному Митному кодексі України не подано визначення контрабанди й не передбачено відповідальності за неї. Хоча встановлена адміністративна відповідальність за порушення митних правил, у тому числі за здійснення так званої «товарної» контрабанди. Визначення контрабанди у митному законодавстві було наведено у редакції Митного кодексу 1991 р., де вона визначалась як переміщення через митний кордон України поза митним контролем або з приховуванням від митного контролю товарів, валюти, цінностей та інших предметів у великих розмірах, а також таке ж незаконне переміщення культурних цінностей, отруйних, сильнодіючих, радіоактивних і вибухових речовин, зброї та бойових припасів (крім гладкоствольної мисливської зброї й бойових припасів до неї), наркотичних засобів, психотропних речовин або прекурсо-

¹⁸⁹ Кримінальний кодекс України від 05.04.2001. № 2341-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#n1353>.

рів¹⁹⁰. Відмінність такого визначення від трактування, поданого у Кримінальному кодексі України, полягає у тому, що контрабандою вважається також незаконне переміщення валюти та наркотичних засобів, психотропних речовин і прекурсорів.

Цікавим з позиції ефективності вітчизняних правових підходів до трактування контрабанди є порівняння із законодавчим регламентуванням поняття контрабанди у зарубіжних країнах. Так, Кримінальний кодекс Китаю містить окремий розділ, присвячений кримінальній відповідальності за контрабанду (статті 151–157 §2 «Контрабанда»). Зокрема, стаття 153 цього Кодексу встановлює відповідальність за контрабанду товарів та предметів з ухиленням від сплати податків. Ця стаття містить три частини, відповідальність за кожною з яких залежить від суми податку, котрий необхідно сплатити¹⁹¹. Водночас законодавство США також передбачає застосування штрафів чи позбавлення волі до 20 років за контрабанду товарів¹⁹².

Можемо підсумувати, що відсутність кримінальної відповідальності за це діяння в Україні популяризує серед підприємців використання у веденні бізнесу незаконних засобів і прийомів, ведення «гри» проти держави, а отже – проти народу України. З огляду на це безперечним є те, що таке правопорушення становить загрозу митній безпеці, правам та свободам людини і громадянина й економічній стабільності держави, а завдання Кримінального кодексу України, згідно зі статтею 1, полягає у правовому забезпеченні охорони цих об'єктів.

З точки зору фіску та митної безпеки країни важливими є розуміння і протидія так званій «товарній» контрабанді. Порушення митних правил та «товарна» контрабанда створюють суттєві фіскальні диспропорції, непрямо впливаючи на поширення іноземних товарів на вітчизняному ринку споживання без сплати належних податків. Інакше кажучи, «товарна» контрабанда розвиває у країні тіньову економіку, зменшує відрахування в бюджет і, як наслідок,

¹⁹⁰ Митний кодекс України від 12.12.1991 № 1970-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1970-12/ed19911212>.

¹⁹¹ Яланський О. С. «Товарна» контрабанда в Україні – щодо доцільності криміналізації. *Молод. вчений*. 2017. № 11. С. 1036.

¹⁹² U. S. Code. Title 18 – Crimes and criminal procedure. Part I – Crimes. Chapter 27 – Customs § 545. Smuggling goods into the United States. URL: <https://www.law.cornell.edu/uscode/text/18/545>.

зменшує фінансування з бюджету на соціальні й економічні цілі. Наявність тіншового сектору при імпорті не дає змоги зменшити податкове навантаження та спотворює конкурентні умови в середині країни. У нашому дослідженні ми приділятимемо увагу «товарній» контрабанді, оскільки саме цей різновид порушень митних правил містить найбільшу загрозу митній і фіскальній безпеці країни. Як зазначалось раніше, за здійснення товарної контрабанди у вітчизняному законодавстві передбачено адміністративну та фінансову відповідальність. Подальший збут контрабандних товарів може принести значний прибуток, з яким не зрівняється навіть штраф з конфіскацією товарів за вчинення такого правопорушення у минулому. Існують випадки вчинення цих правопорушень систематично. Проте часто таким особам взагалі вдається уникати адміністративних і фінансових стягнень.

З позиції забезпечення митної безпеки та дієвості митної й фіскальної політики України важливо контролювати та узаконювати будь-яке переміщення товарів через кордон країни. Це не означає, що потрібно зменшувати чи знижувати важливість контролю за переміщенням зброї, культурних цінностей, наркотичних й отруйних речовин, які становлять загрозу існуванню як окремо взятого населення країни, так і світового суспільства загалом. Однак з позиції митної безпеки та захисту фіскальних інтересів важливо протидіяти переміщенню товарів з порушенням митних правил. Саме поняття митної безпеки в наукових колах пов'язується з митною, фіскальною й економічною сферами. Так, П. Пашко трактує митну безпеку як стан захищеності економічних інтересів держави у митній галузі, який дає можливість у різних зовнішніх і внутрішніх умовах незалежно від будь-яких умов забезпечити переміщення товарів через митний кордон, здійснювати митне регулювання, процедури митного контролю та боротьбу з контрабандою¹⁹³. О. Недобега і М. Кулешина вважають, що митна безпека є невід'ємною складовою частиною економічної безпеки, насамперед через спрямованість на захист національних економічних ін-

¹⁹³ Пашко П., Пісной П. Митна безпека України. *Вісн. Нац. акад. держ. управл.* 2006. № 2. С.139.

тересів та захист національного виробника¹⁹⁴. І. Новосад визначає митну безпеку як стан захищеності фіскальних інтересів держави, що забезпечується заходами митного адміністрування, спрямованого на протидію девіантній поведінці суб'єктів митної системи й ефективну реалізацію митної політики держави¹⁹⁵.

Сьогодні імпорту товарів підлягає оподаткуванню трьома податками, що формують надходження митних платежів: мито, податок на додану вартість з імпорту та імпортний акцизний податок. Висока частка митних надходжень у всіх фіскальних надходженнях свідчить про залежність і зв'язок діяльності щодо протидії «товарній» контрабанді та забезпечення митної безпеки з дієвістю фіскальної політики, у тому числі в аспекті стимулювання національного виробництва за рахунок застосування фіскальних важелів впливу на експортно-імпортні операції (рис. 2.16).

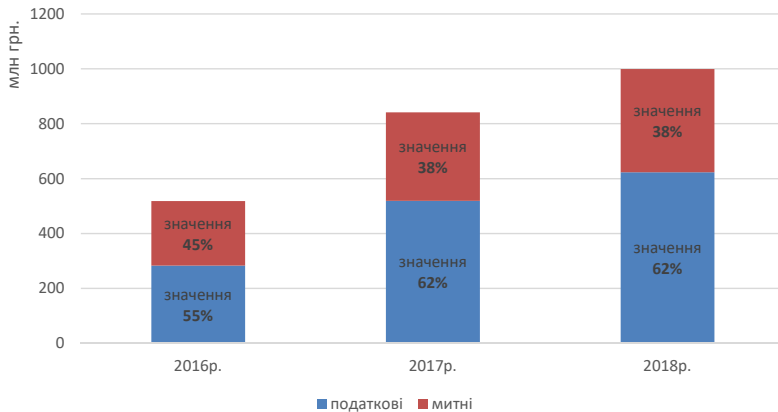


Рис. 2.16. Співвідношення між податковими

та митними платежами, що надходять до зведеного бюджету*

* Джерело: побудовано на основі даних Державної фіскальної служби України.

¹⁹⁴ Недобга, О. О., Кулешина М. І. Митна безпека як складова економічної безпеки України. *Наук. вісті Далів. Універ.* 2013. № 9. URL: https://rep.polessu.by/bitstream/123456789/16425/1/Nedobega_EA_Mitna%20bezpeka%20iak%20skladova%20ekonom%d1%96chno%d1%97%20bezpeki%20Ukra%d1%97ni.pdf.

¹⁹⁵ Новосад І. В. Фіскальна складова митної безпеки України : автореф. дис. ... канд. екон. Наук. Тернопіль, 2018. С. 3.

Як бачимо, у 2016 р. митні платежі майже зрівнялись за надходженнями з податковими платежами (відповідно 45% і 55%). Домінуючу роль у митних платежах займає податок на додану вартість (295 млрд грн із 375 млрд грн у 2018 р.). При цьому в 2018 р. надходження ПДВ за імпорнтними операціями у 3,7 разу перевищили реальні надходження ПДВ з вироблених в Україні товарів (295 млрд грн і 79 млрд грн відповідно)¹⁹⁶.

Враховуючи таку велику частку імпорнтних податків у казні держави та водночас існування явища «товарної» контрабанди, можемо припустити, що за умов її відсутності митні платежі взагалі би перевищували надходження від внутрішніх податків. Це наочно характеризує стан і перспективи фіску та сучасної економіки. На практиці така частка імпорту у формуванні казни держави й наявність контрабанди знижують і так малі фіскальні та економічні стимули для розвитку національного виробництва. Простішим, швидшим і економічно вигіднішим є ввезення готового виробу з-за меж країни. Наслідок, такого ввезення – це, звичайно, стимулювання іноземного виробника. Попит же на іноземну валюту для здійснення розрахунку з іноземним постачальником призводитиме до знецінення національної валюти. Відсутність стимулів до розвитку національного виробництва додатково стимулює міграцію працездатного населення в іноземні країни. Графічно наслідки існування та розвитку контрабанди показано на рис. 2.17.



Рис. 2.17. Макроекономічні наслідки існування контрабанди*

* Джерело: побудовано самостійно.

Реально проблема контрабанди полягає у спотворенні можливостей для «чесного» ведення бізнесу, оскільки офіційний імпортер сировини чи готової продукції опиняється в невідгідному

¹⁹⁶ Надходження податків і зборів Держ. фіск. служба України. 2019. URL: <http://sfs.gov.ua/diyalnist/-/pokazniki-roboti/nahodjennya-podatkov-i-zboriv--obovyaz/nahodjennya-podatkov-i-zboriv>.

становищі порівняно з тим, хто використовує контрабандні схеми ввезення. З огляду на значну існуючої проблеми в Україні підхід до її вирішення має бути комплексним, а не передбачати лише посилення митного контролю. Фактично рівень податкового навантаження при офіційному імпорті за трьома податками, що формують митні платежі, приблизно становить 30% вартості таких товарів. Рівень же «корупційної плати» за неофіційне ввезення цієї партії товарів є значно нижчим. За такої ситуації контрабанда товарів пришвидшує відплив валюти з країни, формуючи дешевшу ціну для кінцевого споживача в Україні. Офіційні ж імпортери формують більшу кінцеву ціну для споживачів, але у підсумку разом із цими споживачами вони збільшують фіскальну складову ВВП, здійснюючи офіційний імпорт. Таким чином, офіційний імпорт створює більше стимулів для соціально-економічного розвитку країни. Адже сплачені податки при офіційному імпорті не лише захищають національного виробника від дешевого імпорту, а й формують фіскальні надходження, що в перспективі можуть бути витрачені на розвиток економіки та покращення соціального становища. Найбільш поширені схеми контрабанди в Україні показано на рис. 2.18.



Рис. 2.18. Типові схеми контрабанди при імпорті в Україні*

* Джерело: побудовано на основі аналітичних досліджень Інституту соціально-економічних трансформацій і Центру соціально-економічних досліджень «CASE-Ukraine».

Суть викривленого декларування полягає у маніпулюванні даними при здійсненні електронного декларування. Такі порушення можуть виявлятися у декларуванні заниженої митної вартості, підміні класифікаційних кодів чи країни походження товару і зміні його найменування з метою уникнення оподаткування або зменшення розмірів, належних до сплати митних платежів.

Порушення за цією схемою може виявлятися також у підміні товарів різних товарних груп (товари «прикриття») іншими товарами, що є значно дешевшими за фактично імпортовані. Інша форма такої схеми – це заниження фізичних параметрів товару. Ще одна форма викривленого декларування виявляється в наданні привілеїв у декларуванні та розмитненні товарів визначеним компаніям.

Класичною історичною формою контрабанди, яка залишається актуальною і сьогодні, є неофіційне ввезення. Схема такого ввезення полягає у ввезенні товарів різними шляхами та способами поза митним контролем. Інакше кажучи, це фактично незаконне провезення чи перетин митного кордону без митного огляду.

Застосування схеми зі зловживання пільгами полягає у використанні існуючих дозволів і норм на перевезення ручної поклажі чи супроводжуваного багажу групами фізичних осіб. Відповідно велика партія товару поділяється на дрібні (дозволені нормами закону) між фізичними особами перед перетином митного кордону. Після проходження всіх процедур митного огляду та контролю вже на території України вона формується у ту саму велику партію товару.

Суть контрабандної схеми «перерваний транзит» полягає у використанні пільгових митних режимів (транзит, митний склад, тимчасове ввезення і т. ін.) для мінімізації або несплати митних платежів. Пізніше відбувається так зване «переривання» транзиту та транзитний товар не вивозиться за межі країни, а реалізується в її межах. Надалі може здійснюватись підробка документів щодо фіктивного вивезення цих товарів. Слід визначати, що в умовах поширення цифрових технологій також у митній сфері й за умови ефективного виконання функціональних повноважень органами державного фінансового контролю реалізувати цю схему надзвичайно складно.

Точно підрахувати втрати від таких митних порушень складно, оскільки застосовуються різні схеми контрабанди, що не підлягають обліку жодною державною установою. Такі схеми можуть відстежувати і часто викриватись вже після здійсненого порушення. Звичайно, що різні установи постійно здійснюють оцінювання фіскальних втрат з метою пошуку шляхів протидії контрабанді.

Так, за розрахунками «Ukraine Economic Outlook», обсяги контрабандних поставок в Україну за період 2013–2017 років у середньому становили 10,6 млрд дол. на рік, а втрати бюджету від недоотриманих митних платежів – у середньому 2,8 млрд дол. на рік¹⁹⁷.

Відповідно до досліджень Інституту соціально-економічної трансформації та Центру соціально-економічних досліджень «CASE-Ukraine», масштаби контрабанди коливаються від 6,8 млрд дол. до 10,15 млрд дол. на рік, а фіскальні втрати – від 2 млрд дол. до 3 млрд дол. на рік¹⁹⁸.

Згідно з дослідженням «Süddeutsche Zeitung», українська скарбниця втрачає до 4,8 млрд дол. на рік унаслідок махінацій на митницях, що, на нашу думку, найбільш об'єктивно відображає обсяги контрабанди з огляду на різнобічність схем і постійну їхню наявність. Такі втрати становлять мінімум третю частину всіх надходжень від митних платежів, а це лише прямі втрати бюджету. Якщо ж врахувати опосередкований вплив на вітчизняне виробництво, стабільність національної валюти та рівень зайнятості в національній економіці, то такий негативний вплив зростатиме мультиплікативно. Купуючи контрабандний товар і отримуючи короткострокову вигоду, український споживач запускає мультиплікатор зниження внутрішнього попиту та, відповідно, згортання виробництва. У підсумку підприємства починають звільняти своїх працівників і зменшувати фонди заробітних плат. Як наслідок, ре-

¹⁹⁷ Кукуруза Г., Лесик М., Ніколаснко С. Аналіз обсягів контрабанди в Україні. Обсяги, прямі та непрямі втрати бюджету та економіки / Незалеж. група з макроекон. аналізу та прогнозу. Київ, 2019. С. 5.

¹⁹⁸ Порівняльний аналіз фіскального ефекту від застосування інструментів ухилення / уникнення оподаткування в Україні: нові виклики / Ін-т соц.-екон. трансформації, Центр соц.-екон. Дослідж. «CASE-Ukraine». Київ, 2019. URL: <https://iset-ua.org/images/Analiz-shem-2019-FINAL.pdf>.

альним платником таких контрабандних схем у підсумку стають саме кінцеві споживачі.

Розвиток та вкорінення контрабанди в Україні зумовлені історичним «мовчанням» органів державного контролю у цій сфері, а інколи – сприянням їй. В Україні склались географічні особливості як щодо структури контрабандного імпорту, так і щодо ієрархічного розподілу влади стосовно товарних потоків та контролю за ділянками кордону. Місцеве ж населення, наближене за місцем проживання до кордону з іншими країнами, через скрутне соціальне становище шукає спосіб додаткового заробітку, беручи участь у схемах контрабанди. Це все призводить до появи й розвитку цілих контрабандних ділянок на кордоні, що використовуються як перевалочні бази. Крім цього, існування явища контрабанди стимулює чинне в Україні правове поле, яке дозволяє неофіційно ввезений товар абсолютно без проблем реалізовувати в Україні. Це дає змогу без будь-яких проблем легально реалізовувати товари, що були ввезені із застосуванням контрабандних схем як у малому підприємстві, так і у великому бізнесі.

Діяльність щодо протидії контрабандним схемам та їхня ліквідація мають ґрунтуватись на протидії основним факторам, які зумовлюють таку контрабанду. Якщо, для прикладу, потрібно протидіяти контрабанді, пов'язаній із викривленням декларування, пересортуванням чи підміною фізичних розмірів, то доцільно було би здійснити ініціювання і запровадження онлайн-обміну інформацією з митними органами різних країн щодо експортно-імпорتنих товарних потоків. Часто такі зловживання відбуваються з корупційними діями. Переважно така корупція базується на розриві в інформаційних потоках з країнами – торговельними партнерами України. Більшість розвинутих країн світу в онлайн-режимі обмінюється даними про експортно-імпорتنі потоки та супровідні митні декларації. Інакше кажучи, існує так званий подвійний контроль з боку країни-експортера і країни імпортера.

Інший спосіб протидії контрабанді стосується не лише одних імпорتنих контрабандних схем, а й способу організації бізнесу всередині країни – вирішення проблеми спрощеної системи

оподаткування. Ті стимули, які ця систем давала для розвитку дрібного підприємництва, вже повноцінно реалізуються не тільки малим бізнесом. Сьогодні така система є легальним способом зниження податкових зобов'язань, методом організації бізнесу з мінімальними вимогами щодо обліку та звітності від цієї діяльності. Особливість спрощеної системи оподаткування – це правові, реальні можливості її суб'єктів реалізовувати таку продукцію без первинної документації, тобто, без документів, що підтверджують їхнє походження. Через відсутність обов'язку мати первинні документи у цих продавців разом із правом продажу таких товарів без реєстраторів розрахункових операцій фактично держава не здійснювала контроль за збутом таких товарів. Законодавчі ініціативи в найближчій перспективі передбачатимуть ширше залучення в торгівлі таких реєстраторів розрахункових операцій. Позитивними доповненнями до цього можуть також бути мінімізація готівкових розрахунків і подальше поширення безготівкових розрахунків. Практика безготівкових розрахунків вже давно стала нормою у розвинутих країнах дає змогу органам державного фінансового контролю здійснювати більш якісний контроль за фінансовими потоками, у тому числі щодо експортно-імпортних операцій. Підсумовуючи цю пропозицію, наголосимо, що правове впорядкування спрощеної системи оподаткування потенційно може мати значно більший вплив на вирішення проблеми контрабанди в Україні, ніж реформування митних органів та подолання корупції в них.

Вирішення проблеми переміщення товарів поза митним контролем теж потрібно пов'язувати з факторами, які впливають на поширення такого явища. Як відомо, домінуюча товарна позиція, яка вивозиться з України поза митним контролем, – це сигарети. Така ситуація виникає через високі цінові розриви між вартістю цих сигарет в Україні й країнах Євросоюзу. Можливим шляхом вирішення такої проблеми може бути підвищення акцизного податку щодо вироблених сигарет на території нашої країни. Використовуючи акциз як надбавку до ціни, уряд наблизить ринкову вартість таких виробів до ціни у країнах ЄС.

Проблему неофіційного імпорту товарів широкого вжитку доцільно вирішувати через аналіз таких товарних груп і вплив на цей імпорт шляхом коригування ставок митних платежів та через відновлення виробництва якісних продуктів споживання в Україні з обов'язковим контролем якості таких товарів. Історичний досвід показує, що в Україні вироблялися й виробляються товари (наприклад, солодоші), які можуть конкурувати як на внутрішньому, так і на зовнішніх ринках збуту. До того ж способами протидії імпорту товарів поза митним контролем можуть бути обладнання проблемних ділянок кордону автоматичними засобами фіксації та підвищення рівня оплати праці прикордонників і митників.

Протидіяти зміні фізичних обсягів товарних позицій, що імпортуються, варто також із застосуванням сучасних засобів технічного контролю. Ці засоби дають змогу виявляти замасковані (приховані) товари від митного контролю. Проблемним видається те, що на сьогодні кількість таких поширених засобів стаціонарного технічного контролю, як «Rapiscan», набагато менша за кількість митних пунктів пропуску. Це свідчить про необхідність подальшого накопичення сучасних засобів технічного контролю за переміщенням товарів через митний кордон.

У сучасному світовому господарстві сформувались країни, здатні пропонувати внутрішнім споживчим ринкам багатьох країн товари з низькою собівартістю (Китай, Індія). Рівень економічного розвитку Китаю дає змогу сьогодні вести торгіву війну зі США, від якої страждають усі інші країни світу. Велика кількість та асортимент таких товарів із низькою собівартістю також спричиняють їхній контрабандний імпорту із Китаю в Україну. При цьому такі товари продаються громадянами інших країн за цінами, які у декілька разів більші, що породжує ажіотаж підприємців на закупівлю китайських товарів. Це є наслідком гальмування національного виробництва, а отже – економіки держави. Відповідно уряду України слід більше використовувати нетарифні заходи й якісні обмеження для захисту внутрішнього ринку і національного виробництва.

З метою протидії порушенням митних правил, контрабанді та зменшенню обсягів неофіційних товарних потоків необхідно забезпечити реалізацію таких заходів:

- максимально автоматизувати процеси обміну інформації з уповноваженими органами іноземних держав зі створенням умов для обміну такою інформацією безпосередньо у момент перетину митного кордону;

- ідентифікувати і накопичувати інформацію отримувачів міжнародних посилок за ідентифікаційним кодом з метою формування історії міжнародних трансакцій такої особи та попередження можливих зловживань щодо несплати митних платежів при використанні міжнародних поштових перевезень;

- трансформувати систему митного контролю на кордоні у комплексну національну систему контролю за рухом товарів на всій території України;

- посилювати технічне забезпечення митних органів (прилади й обладнання, що застосовуються зараз у розвинутих країнах з урахуванням сучасних технологічних досягнень);

- підвищувати оплату плаці працівникам митних органів з одночасним радикальним підвищенням відповідальності за корупційні діяння у митній справі;

- трансформувати митний аудит у форму контролю, яка би справді попереджувала і викривала контрабандні схеми, що спричиняють значні фіскальні втрати;

- здійснити діджиталізацію та автоматизацію всіх процесів декларування товарів й їхнє розмитнення і перехід на повний електронний документообіг;

- відновлювати довіру в суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності та громадян до митних органів шляхом скорочення часових затримок при перетині митного кордону й автоматизації процесів переміщення товарів через митний кордон і під час здійснення його перетину.

Суспільна небезпека, яку становить контрабанда, є надзвичайно високою. Вона здатна пригнічувати розвиток цілих галузей економіки чи взагалі призвести до їхньої втрати; через

контрабанду можуть зникнути робочі місця та надходження до бюджетів або значно зменшитися. Суспільна небезпечність цього явища не знизилася, оскільки контрабанда товарів становить загрозу митної й національної безпеки. Тому тільки зважена фіскальна політика у поєднанні із системними та сучасними заходами щодо попередження і протидії контрабанді можуть гарантувати таку безпеку.

2.5. Судова практика в частині розгляду справ про митні делікти в контексті забезпечення митної безпеки України

Забезпечення митної безпеки України зумовлюється впливом низки факторів у сфері митної злочинності, що характеризуються щорічним зростанням обсягів контрабанди товарів, вилучених митними органами товарів та транспортних засобів, незаконно переміщених через митний кордон України, і тенденційно зростаючою деліктною поведінкою суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності та громадян, які перетинають митний кордон. Означені тенденції виникли, перш за все, внаслідок декриміналізації правопорушень у сфері митної справи і протидії контрабанди, що призвело до суттєвого зниження правоохоронної компоненти механізму боротьби з митними деліктами. В результаті цього правоохоронні органи та перенавантажені справами суди знизили показники застосування заходів кримінальної й адміністративної відповідальності до порушників митного законодавства.

Судова система – кінцева інстанція у переліку структур, які шляхом використання заходів державного впливу здійснюють свої повноваження у протидії митній злочинності та порушенням митних правил забезпеченні законності у правоохоронній діяльності митних органів. Через зростання ролі митної справи в економічному та політичному житті України підвищуються роль і місце су-

дів у системі механізму, що забезпечує законність здійснення цієї справи, особливо її правоохоронного сегмента¹⁹⁹.

Наголосимо, що індивідуальна природа людини, зокрема її характер, пов'язана й взаємообумовлена уявою, стає внутрішнім фактором поведінки людини, визначає її індивідуальну схильність до тієї чи іншої поведінки, а отже – злочинної, девіантної. Девіантна поведінка призводить до вчинення злочину, правопорушення. Адже «правопорушення» – це порушення права, акт, протиправний праву, його нормам, закону. Вчинити правопорушення означає «переступити» право. «Кожне окреме правопорушення як явище реальної дійсності є конкретним: воно вчиняється конкретною особою, в певному місці та у певний час, суперечить чинній правовій нормі, характеризується точно визначеними ознаками»²⁰⁰.

Порушення митних правил є різновидом адміністративного правопорушення, яке містить протиправні, винні (умисні або з необережності) дії чи бездіяльність, що посягає на встановлений Митним кодексом України та іншими актами законодавства порядок переміщення товарів, транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України, пред'явлення їх митним органам для проведення митного контролю й митного оформлення, а також здійснення операцій з товарами, які перебувають під митним контролем або контроль за якими покладено на митні органи і за які передбачена адміністративна відповідальність.

Досліджуючи особливості відповідальності в митній сфері, В. В. Ченцов зазначає, що адміністративна відповідальність за порушення митних правил – це галузевий вид адміністративної відповідальності, специфічна форма негативного реагування з боку держави в особі компетентних органів – митних та судових – на певну категорію протиправних виявів порушень митних правил, згідно з якою особи, котрі вчинили ці правопорушення,

¹⁹⁹ Додін Є. В. Роль суду в забезпеченні законності правоохоронної діяльності митних органів. *Наук. праці Нац. універ. «Одеська юрид. акад.»*. 2011. № 11. С. 91–100.

²⁰⁰ Малеин Н. С. Правонарушение: понятие, причины, ответственность. Москва: Юрид. лит., 1985. – 192 с.

повинні відповідати за свої неправомірні дії й каратися за це адміністративними стягненнями²⁰¹.

Відповідно до статті 494 Митного кодексу України²⁰², про кожний випадок виявлення порушення митних правил уповноважена посадова особа митного органу, яка виявила таке порушення, невідкладно складає протокол. Адміністративні стягнення за порушення митних правил – це заходи відповідальності за митні правопорушення, що передбачені санкцією норми митного права. Попередження, штраф і конфіскація як адміністративні стягнення застосовуються митними й судовими органами та поряд із загальними стягненнями мають ряд спеціальних характерних ознак. Адміністративні стягнення за порушення митних правил завжди відображають реакцію держави на правопорушення у вигляді негативної оцінки як здійсненого правопорушення, так і самого правопорушника. При цьому конфіскація може бути застосована винятково за рішенням суду у випадках, обсязі та порядку, що визначаються Митним кодексом України й іншими законами України.

Конфіскація як адміністративне стягнення за порушення митних правил полягає у примусовому вилученні товарів, транспортних засобів комерційного призначення – безпосередніх предметів порушення митних правил, товарів, транспортних засобів із спеціально виготовленими сховищами (тайниками), що використовувалися для приховування товарів – безпосередніх предметів порушення митних правил від митного контролю (крім транспортних засобів комерційного призначення, які використовуються винятково для перевезення пасажирів і товарів через митний кордон України за визначеними маршрутами та рейсами, що здійснюються відповідно до розкладу руху на підставі міжнародних договорів, укладених відповідно до закону), а також транспортних засобів, які використовувалися для переміщення товарів – безпосередніх предметів

²⁰¹ Адміністративна відповідальність за порушення митних правил : навч. посіб. / за заг. ред. В. В. Ченцова. Дніпропетровськ: АМСУ, 2010. 211 с.

²⁰² Митний кодекс України від 13 берез. 2012 № 4495-VI. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17> (дата звернення: 29.09.2020).

порушення митних правил через митний кордон України поза місцем розташування митного органу – і безоплатній передачі їх у власність держави.

Адміністративній відповідальності за порушення митних правил властиві такі специфічні ознаки:

- вона має окрему нормативну підставу у вигляді Митного кодексу України;

- вона настає за вчинення специфічного правопорушення – порушення митних правил, визначеного у статті 479 Митного кодексу України;

- до порушників митних правил застосовуються специфічні стягнення;

- судовий розгляд справ про порушення митних правил здійснюють адміністративні суди та суди загальної юрисдикції;

- провадження у справах про порушення митних правил здійснюється відповідно до Митного кодексу і Кодексу України про адміністративні правопорушення.

Стаття 522 МК України визначає, що справи про порушення митних правил, передбачені статтями 471–473, 476, 482–484 цього Кодексу, а також усі справи про порушення митних правил, вчинені особами, які не досягли 18-річного віку, розглядаються місцевими судами (суддями).

Державна позиція щодо розгляду такої категорії справ саме судами не є новою. В історії відомі навіть факти функціонування митних судів. До 1727 р. у митних судах розглядалися лише митні спори, що підтверджується п. 1.6 Регламенту комерц-колегій 1724 р., в якому зазначено: *«Ежели кто, иноземцы или российские купцы, товары свои в таможенных неверно явят, или в неуказанных местах выгружат будут, также как в своих, так и иных купеческих делах, что до таможенного дела касается – в том решение надлежит в таможенных, ежели кто таможенным судом будет недоволен, то апелляции быть в комерц-коллегии. А прочим партикулярным делам, до купечества не касающимся, а именно процессам тяжбыным купеческим, как российского, так и иностранного народа людей, которые до таможен не принадлежат*

*быть»*²⁰³. У Статуті про ліхтери та розвантаження морських суден від 17 червня 1727 р. у §15 також передбачалось справи про шкіперів здійснювати в портових митницях усним судом.

Наступний крок уряду, спрямований на посилення статусу митного суду, був зроблений 26 серпня 1727 р. У цей день, згідно з указом Верховної таємної ради, затверджується Статут про митний словесний суд. Згідно з цим указом, при міських ратушах і митницях створювались суди, в яких судочинство здійснювалось усно²⁰⁴.

Порівнюючи функціонал митних судів та теперішньої судової системи, вкажемо на кардинальні зміни у завданнях і характері роботи судів. Зараз суди виступають не тільки як арбітри при вирішенні суперечок у митній сфері, а й як органи кримінальної та адміністративної юрисдикції, як інституції, завданням яких, відповідно до чинного законодавства, є обов'язок всебічно зміцнювати законність, забезпечувати правопорядок, запобігати злочинам й іншим правопорушенням.

Наголосимо, що в останні роки відбулись значні реорганізаційні зрушення у побудові ланок судової системи, по яких у тому числі проходить судовий розгляд справ про порушення митних правил. Так, судова реформа 2016 р. в Україні повернула трирівневу судову систему, оскільки скасування чотирирівневої судової системи було вимогою Венеціанської комісії, яка у своїх висновках № 588/2010 і № 722/2013 неодноразово висловлювала сумніви з приводу доцільності існування в нашій державі чотирирівневої судової системи та попереджала про можливість численних і складних юрисдикційних колізій під час здійснення правосуддя²⁰⁵.

Повернення до трирівневої системи судоустрою України свідчило про ліквідацію та повернення Верховному Суду функцій здійснення правосуддя як суду касаційної інстанції. Водночас реформа зумовила не лише численні кадрові зміни, кваліфікаційне оцінювання суддів і реорганізацію судів загальної юрисдикції, а й створення нових вищих спеціалізованих судів України як судів першої та апеляційної інстанцій.

²⁰³ Додін Є. В. Роль суду в забезпеченні законності правоохоронної діяльності митних органів. *Наук. і праці Нац. універ. «Одеська юрид. Акад.»*. 2011. № 11. С. 91–100.

²⁰⁴ Там само.

²⁰⁵ Чумак В. В. Роль і місце вищих спеціалізованих судів у системі судоустрою України. *Вісн. ХНУВС*. 2020. № 2 (89). С. 250–257.

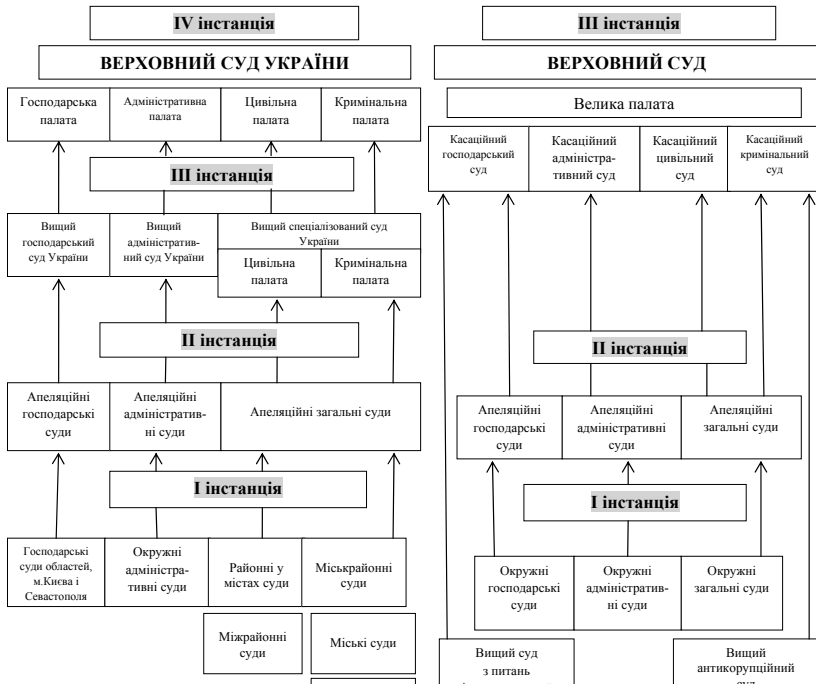


Рис. 2.19. Трансформація рівності судової системи України відповідно до судової реформи 2015–2020 рр.

Отже, сформована система судоустрою України – це сукупність усіх ієрархічно побудованих, структурних елементів системи (судів), наділених винятковою компетенцією на здійснення правосуддя, побудованих за принципами територіальності й спеціалізації, що визначається законом, і об’єднаних спільними засадами їхньої організації та діяльності.

Зараз частина справ про порушення митних правил в Україні розглядається міськими і районними судами, а частина – окружними адміністративними судами. Ця система вдосконалюється та, очевидно, вдосконалюватиметься й надалі з урахуванням фактичного завантаження судів та інших факторів.

Щодо місцевих загальних судів, то у ч. 2 статті 22 Закону України «Про судоустрій і статус суддів» встановлено, що вони розглядають цивільні, кримінальні, адміністративні справи, а також справи про адміністративні правопорушення у випадках та порядку, передбачених процесуальним законом. З огляду на це у науковій юридичній літературі висловлюється слушна думка, що такі суди мають найширшу підсудність і несуть основний тягар виконання функцій судової влади на території України²⁰⁶. Наведені міркування окреслюють найширшу предметну сферу, з якою пов'язана професійна діяльність судді місцевого загального суду.

Очевидно, що така широка компетенція місцевих загальних судів вимагає від суддів, які у них працюють, бути «універсальними юристами» та досконало знати положення не лише однієї галузі права (як, наприклад, господарського – щодо суддів господарських судів), а відразу кількох: кримінального, цивільного, сімейного, трудового, житлового, податкового, митного, земельного, адміністративного й ін. При цьому вказані галузі права безпосередньо не пов'язані між собою: кримінальне право та адміністративне право належать до сфери публічного права, а цивільне – до приватного. Кримінальна і цивільна справи є якісно різними за своєю сутністю, соціальним значенням й правовими наслідками²⁰⁷.

Без сумніву, означена проблематика впливає на якість судового розгляду справ про порушення митних правил в Україні. При цьому зауважимо, що результати правоохоронної діяльності митниць свідчать про сталу динаміку кількості виявлених митницями ПМП (табл. 2.3). Водночас кількість справ з фактично вилученими предметами правопорушень у 2016 р. скоротилась на 6,8% порівняно з 2015 р., а вартість таких предметів – на 2,7%. Вкажемо також на те, що зростає середня вартість предметів ПМП за справами, що передані на розгляд у суд (у дослідженому періоді – 0,2 млн грн), а обсяг конфіскованих судами предметів митних деліктів знизився майже втричі.

²⁰⁶ Дем'яненко І. В. Проблеми навантаження на місцеві загальні суди як основну ланку судової системи України. *Право і суспільство*. 2016. № 1. С. 19–23.

²⁰⁷ Бабкова В. С. Проблеми поглиблення спеціалізації місцевих загальних судів в Україні. *Право і суспільство*. 2017. № 5. С. 195–200.

Таблиця 2.3

Аналіз розгляду судами протоколів про ПМП, тимчасове вилучення предметів правопорушень і застосування адміністративних стягнень за справами про ПМП, млн грн²⁰⁸

Показник		2015 р.	2016 р.	I квартал 2017 р.	Всього
Передано справ про ПМП до суду	кількість	9 711	8 828	1 976	20 515
	на суму	1 770,0	1 900,0	480,0	4 150,0
Середня вартість предметів ПМП за переданими до суду справами		0,18	0,21	0,24	0,20
Прийнято рішення судом	конфіскація предметів правопорушень на суму	898,5	357,0	90,7	1 346,2
	накладено штрафів на суму	830,0	302,0	85,0	1 217,0
Сума стягнутих штрафів	накладених митницями	20,4	31,3	9,8	61,5
	за рішенням суду	18,6	18,2	5,5	42,3
Процент стягнених штрафів за рішенням суду в загальній сумі накладених штрафів, %		2,20	6,03	6,47	3,48

За результатами вжитих митницями організаційно-практичних заходів та проведеної аналітично-пошукової роботи впродовж 6 місяців 2018 р. виявлено 22447 порушень митних правил із вартістю предметів правопорушень на суму понад 986 млн грн. Кількість складених протоколів про порушення митних правил порівняно з аналогічним періодом минулого року збільшилась на 57,6%. У 2614 справах про порушення митних правил тимчасово вилучено предмети правопорушень на суму майже 389,17 млн грн. Безпосередньо митницями розглянуто 17034 справи про порушення митних правил, що становить 88,7% від заведених справ, розгляд яких передано до компетенції митниць (19193 справи). Відповідно застосовано адміністративне стягнення у вигляді штрафу на суму 9,27 млрд грн. На розгляд суду митницями передано 2866 (88,1%

²⁰⁸ Звіт про результати аудиту ефективності виконання органами Державної фіскальної служби України повноважень у сфері державної митної справи та боротьби з правопорушеннями під час застосування митного законодавства. Київ, РПУ. 2017. 67 с.

від заведених справ, розгляд яких передано до компетенції судів) справ про порушення митних правил на суму 702,7 млн грн. За результатами розгляду справ про порушення митних правил судами ухвалено 2853 постанови, що становить 99,5% від кількості переданих до суду справ. Судами за результатами розгляду справ ухвалено рішення про накладення стягнень у вигляді штрафу і конфіскації на суму 209,68 млн грн.²⁰⁹

Аналіз судового розгляду місцевими загальними судами справ про адміністративні правопорушення загалом за різними категоріями та порушення митних правил в 2018–2019 рр. подано у табл. 2.4.

Таблиця 2.4

**Розгляд місцевими загальними судами справ
про адміністративні правопорушення загалом і ПМП
зокрема в 2018–2019 рр.²¹⁰**

Види правопорушень	Перебувало у провадженні справ					Закінчено провадження у справах			Процент закінчених проваджень у справах, %	
	2018 р.	пито-ма вага, %	2019 р.	пито-ма вага, %	дина-міка, %	2018 р.	2019 р.	дина-міка, %	2018 р.	2019 р.
Справи про порушення митних правил	7 165	0,9	9 364	1,12	30,7	6 633	8 187	23,4	92,58	87,43
УСЬОГО за адмінсправами	800 348	100,0	833 541	100,0	4,1	746 747	773 659	3,6	93,30	92,82

Як бачимо, в загальному масиві адміністративних справ, що розглядаються місцевими загальними судами, на справи про порушення митних правил припадає близько 1%. Кількість закінчених проваджень у таких справах в 2019 р. зросла на 23,4%.

²⁰⁹ Інформація щодо стану боротьби з митними правопорушеннями упродовж 6 місяців 2018 року Державної фіскальної служби України. Київ, 2018. URL: <http://www.sfs.gov.ua/diyalnist-/borotba-z-ekonomichnoyu-zlochinnistyu-ta/informatsiya-pro-vjittya-zahodiv-schodobo/346195.htm> (дата звернення: 28.09.2020).

²¹⁰ Аналітичні таблиці щодо стану здійснення правосуддя за 2019 рік. URL: https://court.gov.ua/inshe/sudova_statystyka/analit_tabl_19 (дата звернення: 28.09.2020).

Найчастіше до адміністративної відповідальності за вчинення ПМП притягуються громадяни-резиденти і посадові особи підприємств-резидентів. У разі накладення значної суми штрафів унеможливується вжиття заходів щодо їхнього стягнення з таких осіб. Якщо штрафи добровільно не сплачені, то примусове виконання постанов у справах про порушення митних правил зводиться до фіксування державними виконавцями факту відсутності майна, належного особі-правопорушнику, яке може бути стягнуто.

Отже, діюча процедура примусового виконання постанов у справах про порушення митних правил тавизначення обов'язків щодо добровільної сплати таких адміністративних стягнень є недосконалою. Як наслідок, заходи, вжиті митними органами і Державною виконавчою службою (надалі – ДВС) щодо стягнення адміністративних штрафів за порушення митних правил, були неефективними та нерезультативними. У процесі судового оскарження протягом дослідженого періоду перебувало 16714 справ, пов'язаних з оскарженням суб'єктами ЗЕД рішень митних органів, на загальну суму 8499,7 млн грн, при цьому судами застосовано такі адміністративні стягнення, як накладення штрафів і конфіскація (табл. 2.5).

Таблиця 2.5

Застосування санкцій в процесі судового розгляду справ про митні правопорушення²¹¹

Назва показника	Період		
	2015 р.	2016 р.	I півріччя 2017 р.
Конфіскацію застосовано, на суму, млн грн	898,48	354,40	252,17
Накладення штрафів, на суму, млн грн	830,21	299,90	250,40
Припинено справ, на суму, млн грн	798 465,50	748 539,10	480 306,97

²¹¹ Хома В. О., Царенко В. І. Актуальні проблеми удосконалення системи протидії митним правопорушенням : моногр. Хмельницький: ФОП Мельник А. А., 2018. 194 с.

Аналіз застосування санкцій місцевими загальними судами за справами про порушення митних правил у 2018–2019 рр. подано у табл. 2.6.

Таблиця 2.6

**Застосування місцевими загальними судами санкцій
у справах про ПМП²¹²**

Види правопорушень	Розглянуто про накладення адміністративного стягнення		Попередження		Штраф		Конфіскація	
	2018 р.	2019 р.	2018 р.	2019 р.	2018 р.	2019 р.	2018 р.	2019 р.
справи про порушення митних правил	4 890	6 312	–	6	4 443	5 661	447	645
УСЬОГО за адмінсправами	375 625	406 509	5 892	13 492	346 760	368 257	450	645

Подана аналітика показує, що в 2018–2019 рр. місцевими загальними судами як правило застосовувались штрафи як форма адміністративного стягнення. Хоча потрібно вказати також на суттєве збільшення судами (+198 справ) застосування конфіскацій. Водночас попередження як форма стягнення в останні два роки судами практично не застосовувалось.

Необхідно наголосити на тому, що у взаємовідносинах між суб'єктами ЗЕД та громадянами, з однієї сторони, і представниками митних органів, з іншої сторони, доволі часто виникають митні спори. Такий спір є різновидом публічно-правового спору. Митний спір має свої характерні ознаки митного спору відносять (рис. 2.20).

²¹² Аналітичні таблиці щодо стану здійснення правосуддя за 2019 рік. URL: https://court.gov.ua/inshe/sudova_statystyka/analit_tabl_19 (дата звернення: 28.09.2020).

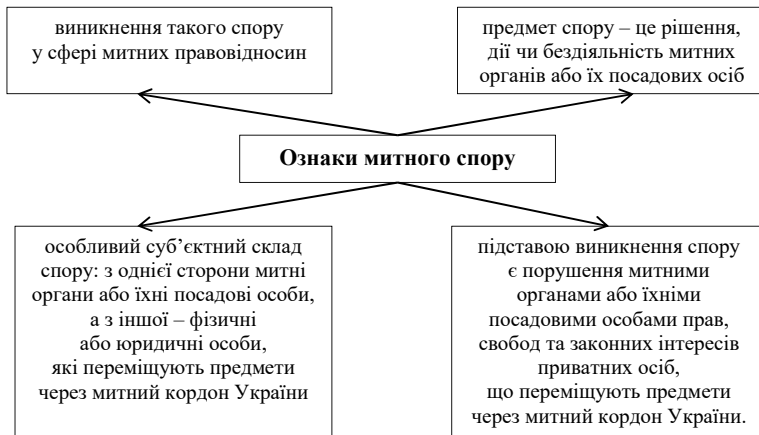


Рис. 2.20. Ознаки митного спору²¹³

Згідно з ч. 1 статті 24 Митного кодексу України, кожна особа має право оскаржити рішення, дії або бездіяльність митних органів, їхніх посадових осіб та інших працівників, якщо вважає, що цими рішеннями, діями або бездіяльністю порушено її права, свободи чи інтереси.

Для вирішення митних спорів передбачено адміністративний і судовий порядки. Судовий розгляд цих спорів здійснюється адміністративними судами у порядку, визначеному КАС України. При цьому слід враховувати, що виникнення митного спору в порядку адміністративного судочинства можливе тільки за умови подання позовної заяви до адміністративного суду. У ч. 1 статті 5 КАС України встановлено, що кожна особа має право у порядку, встановленому цим Кодексом, звернутися до адміністративного суду, якщо вважає, що рішенням, дією чи бездіяльністю суб'єкта владних повноважень порушені її права, свободи або законні інтереси, та просити про їхній захист шляхом:

- визнання протиправним і нечинним нормативно-правового акта чи окремих його положень;
- визнання протиправним та скасування індивідуального акта чи окремих його положень;

²¹³ Толстоуцька М. Митний спір як предмет адміністративного судочинства. *Вісн. АПСВТ*. 2019. № 2. С. 19–26.

- визнання дій суб'єкта владних повноважень протиправними і зобов'язання утриматися від вчинення певних дій;
- визнання бездіяльності суб'єкта владних повноважень протиправною та зобов'язання вчинити певні дії;
- встановлення наявності чи відсутності компетенції (повноважень) суб'єкта владних повноважень;
- ухвалення судом одного з рішень і стягнення з відповідача – суб'єкта владних повноважень коштів на відшкодування шкоди, заподіяної його протиправними рішеннями, дією або бездіяльністю.

За розглядами в судах більшість рішень ухвалювалася на користь платників податків – 59,1% від загальної кількості та 46,3% від загальної суми розглянутих справ, а на користь митниць – відповідно 34,5% і 45,3%.

Аналіз судової практики з митних спорів показує, що до найпоширеніших справ у цій категорії належать:

- оскарження рішень, дій чи бездіяльності щодо коригування митної вартості товару (більше, ніж 50%);
- оскарження рішень, дій чи бездіяльності щодо визначення коду товару за Українською класифікацією товарів зовнішньоекономічної діяльності (УКТЗЕД);
- оскарження рішень, дій чи бездіяльності щодо повернення платникам податків митних та інших платежів, помилково і/або надмірно сплачених до бюджету, контроль за справлянням яких здійснюється митними органами.

Основними підставами виникнення митних спорів в означеній категорії справ були: видача митними органами карток відмови у прийнятті митної декларації, митному оформленні чи пропуску товарів через митний кордон України у випадках незгоди із заявленою оцінкою митної вартості товару та кодом товару згідно з УКТЗЕД; прийняття митними органами податкових повідомлень-рішень про донарахування зобов'язань зі сплати митних платежів; повернення помилково і/або надмірно сплачених до бюджету митних платежів.

Водночас встановлено, що митницями не забезпечено належної взаємодії з ДВС з питань реалізації переданого їм за рішеннями

судів майна, конфіскованого митницями у суб'єктів ЗЕД, які порушили законодавство з питань державної митної справи. Такий аспект нівелює роботу митниці та створює ризики недоотримання бюджетом коштів від реалізації майна органами ДВС. Зокрема, надходження коштів до державного бюджету в 2015–2016 рр. від реалізації органами ДВС конфіскованого за рішеннями суду майна за порушення суб'єктами ЗЕД митних правил становили 35,1 млн грн, або 12,5% від загальної вартості майна, переданого органам ДВС зі складів митниць.

Крім розгляду справ про порушення митних правил на базових рівнях судової системи України, складовими елементами нормативно-правового забезпечення системи запобігання і протидії митним правопорушенням є рішення та постанови судів вищих інстанцій нашої держави. Особливе місце серед них займають постанови Пленуму Верховного Суду України (ВСУ), які дуже чітко фіксують зміни у криміналістичній, кримінологічній і адміністративно-деліктній характеристиках митних правопорушень та рекомендують судам при розгляді цих справ враховувати такі зміни.

Як виявилось, митне законодавство дуже мобільне. Історія розвитку національного митного законодавства нашої держави показує, що тільки воно за роки незалежності України тричі було кодифіковано, причому в кожному разі тією чи іншою мірою змінювалися підстави і порядок відповідальності за митні правопорушення.

Так, наприклад, особливий інтерес становить Постанова пленуму Верховного Суду України «Про судову практику у справах про контрабанду та порушення митних правил» № 8 від 03.06.2005 р., оскільки аналіз окремих її положень дає змогу сформулювати критерій розмежування митного правопорушення та митного злочину – критерій розміру вартості товару чи іноземної валюти, котрий (у) намагались перемістити через митний кордон України. Цей критерій впливає з положень Постанови № 8 про те, що «...коли предметом порушення митних правил є іноземна валюта, вчинене слід кваліфікувати залежно від розміру її вартості, яка визначається за офіційним курсом НБУ на час

вчинення правопорушення, – як злочин чи як адміністративне правопорушення», а також «...якщо особа мала умисел на незаконне переміщення через митний кордон товарів у великих розмірах, але перемістила їх невеликими частинами, вартість кожної з яких є меншою від 1000 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, їй дії належить розглядати як продовжуваний злочин і кваліфікувати за ст. 201 Кримінального кодексу України. Дії, спрямовані на незаконне переміщення товарів у невеликих розмірах, є адміністративним правопорушенням, і відповідальність за них настає за Митним кодексом України»²¹⁴.

Певний юридичний інтерес також становить рішення Конституційного Суду України № 1-рп/2015 від 31.03.2015 р., оскільки воно містить детальне тлумачення такого аспекту митного правопорушення, як користування та розпорядження товарами, митне оформлення яких не закінчене, або товарів, що перебувають на тимчасовому зберіганні під митним контролем на складі тимчасового зберігання, на складі організації-отримувача гуманітарної допомоги або на митному складі. Таке митне правопорушення, згідно з рішенням № 1-рп/2015, визнається винятково адміністративним правопорушенням. Адміністративна відповідальність у цьому разі настає за: 1) зміну стану зазначених вище товарів; 2) користування та розпорядження ними без дозволу митного органу. При цьому як адміністративне правопорушення окремо розглядають користування і розпорядження товарами, митне оформлення яких не закінчено або які перебувають на тимчасовому зберіганні під митним контролем чи поміщені в режим митного складу. Однак користування або розпорядження транспортними засобами особистого користування, які поміщені в митний режим тимчасового ввезення на митну територію України, не є адміністративним правопорушенням²¹⁵.

²¹⁴ Про судову практику у справах про контрабанду та порушення митних правил : Постанова пленуму Верховн. Суду України від 03.06.2005 № 8. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/v0008700-05> (дата звернення: 30.09.2020).

²¹⁵ Рішення Конституційного Суду України у справі за конституційним зверненням Мартинова Володимира Володимировича щодо офіційного тлумачення положень частини другої статті 469 Митного кодексу України від 31.03.2015 № 1-рп/2015. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/v001p710-15> (дата звернення: 29.09.2020).

Аналіз нормативно-правового забезпечення вітчизняної системи запобігання та протидії порушенням митних правил варто доповнити оцінкою правових позицій Європейського суду з прав людини у цій сфері. Моніторинг практики ЄСПЛ у частині справ про митні правопорушення здійснювати необхідно, бо в останні роки показники застосування Конвенції і практики ЄСПЛ українськими суддями зростають. При цьому збільшується не лише кількість судових рішень з такими посиланнями, а й кількість суддів, які використовують практику ЄСПЛ. Відповідно зростають обґрунтованість та релевантність таких посилань – щораз частішими стають випадки посилання на практику ЄСПЛ, а не лише на загальні положення Конвенції. Дослідження зафіксувало кілька випадків, коли у справах із практично ідентичним предметом і аналогічними суб'єктами судді змінювали свою позицію після ознайомлення з правовими позиціями ЄСПЛ (принципового значення не має те, що стало підставою – власна ініціатива чи висловлення позиції/рекомендації вищого суду)²¹⁶.

ЄСПЛ – це міжнародна інституція, яка не виконує функції національного суду та не має повноважень скасовувати або змінювати рішення національних судів. Відповідно до статті 19 Конвенції, Суд створений для забезпечення дотримання Високими Договірними Сторонами їхніх зобов'язань за Конвенцією і Протоколами до неї. Згідно зі статтею 35 Конвенції, ЄСПЛ приймає заяви до розгляду лише після того, як були використані всі внутрішні засоби юридичного захисту, та тільки протягом шести місяців з дати винесення остаточного рішення на національному рівні²¹⁷. Суд не розглядає заяву, яка не відповідає цим умовам прийнятності.

Водночас Конституція України гарантує кожному право після використання всіх національних засобів правового захисту звертатися за захистом своїх прав і свобод до відповідних міжнародних судових установ чи до відповідних органів міжнародних організацій, членом або учасником яких є Україна (ч. 4 статті 55). Україна

²¹⁶ Сердюк О. В. Практика Європейського суду з прав людини в українських судах: прикладні аспекти. *Актуальн. проблеми суч. міжнар. права* : зб. наук. статей за матер. II Харків міжнар.-прав. чит. Харків, 2016. Ч. 1. С. 18–25.

²¹⁷ Конвенція про захист прав людини і основоположних свобод від 04.11.1950 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_004#Text (дата звернення: 30.09.2020).

як член Ради Європи ратифікувала Конвенцію 17 липня 1997 р., а вона набрала чинності для України з 11 вересня 1997 р. Таким чином, наша держава визнала для себе обов'язковою юрисдикцію ЄСПЛ.

Сам Суд ніколи не акцентував на своїй винятковості, але, ухвалюючи рішення, він не обмежений кваліфікацією діяння у внутрішньому праві та тлумачить Конвенцію у гармонії з іншими інструментами міжнародного права. ЄСПЛ може вважати кримінальним будь-яке обвинувачення, яке має характер кримінального (наприклад, адміністративне порушення митних правил). Звичайно Суд це «обвинувачення» розуміє як «важливі наслідки для положення особи»²¹⁸. До того ж ЄСПЛ у своїх рішеннях оцінює дії чи бездіяльність національних установ у контексті захисту конвенційних гарантій і звертає увагу на те, що втручання має бути пропорційним та відповідати серйозності вчиненого правопорушення, а санкція – серйозності злочину, який вона має покарати. Інакше кажучи, Суд надає автономного значення поняттю «кримінальне обвинувачення» в Конвенції.

З рішень ЄСПЛ випливає, що вони є завжди індивідуальними, а всі правові аргументи – обов'язковими, в інших же умовах такі аргументи можуть бути лише додатковим способом тлумачення. Фактично ЄСПЛ презумує унікальність свого рішення і для спростування цієї суто технічної (внутрішньої) презумпції звертається до всієї практики певної предметності. Суд своїми рішеннями та наданими рекомендаціями впливає на становлення, реформування й модернізацію сучасних національних правозахисних систем і практичне застосування європейських правових стандартів при прийнятті рішень національними судами.

Підсумовуючи вищевикладене, можемо констатувати, що механізми захисту конвенційних прав покладає на Суд подвійну функцію: по-перше, здійснювати індивідуальний контроль у разі ухвалення рішень про порушення державою-учасницею Конвенції того чи іншого права; по-друге, формувати принципи та стандарти захисту прав людини. Юрисдикції ЄСПЛ властивий субсидіарний

²¹⁸ Галкін І. Г. Особливості юрисдикції Європейського суду з прав людини. Часопис Київ. Універ. права. 2014. № 4. С. 285–288.

характер, який використовується тільки в межах Конвенції. Положення статті 1 Конвенції описує принцип субсидіарності, який означає, що Суд своєю діяльністю створює додаткові гарантії захисту прав і свобод людини, що є передусім зобов'язанням самих держав-учасниць.

Таким чином, аналізуючи вітчизняну судову практику в частині розгляду справ про митні делікти, окреслимо такі проблемні аспекти:

- достатньо часто рішення та дії митних органів можна оскаржити винятково з формальних причин, що дискредитує компетентність митних органів;

- реєстр судових рішень переповнений рішеннями, при цьому не завжди можна простежити їхню сталість і стверджувати про прогнозованість судової практики;

- якість матеріалів, які передаються до суду працівниками митниці, часто викликає істотні зауваження, що призводить до негативних правових наслідків;

- митними органами допускаються порушення прав осіб, які притягуються до відповідальності: їм не дають можливості скористатися послугами адвоката, іноземним громадянам – послугами перекладача. Численні процедурні помилки призводять до обґрунтованого закриття справи судом;

- ухвалення окремими судами рішень про закриття справ щодо ПМП, порушених на підставі матеріалів, отриманих у результаті взаємодії з митними органами зарубіжних країн. Таке рішення обґрунтовується тим, що між фактом незаконного переміщення товару та фактом виявлення правопорушення минає строк більше, ніж 6 місяців, і такі правопорушення не можуть вважатись триваючими. Отже, існує проблема притягнення до відповідальності осіб за вчинення таких правопорушень. Зокрема, впродовж 2016 р. за таких обставин ухвалено рішення про закриття провадження в 97 справах на суму майже 100 млн грн;

- тривалий час розгляду справ судами, а також тривалість процедури оскарження постанов у справах про порушення митних правил унеможливають притягнення правопорушників до

адміністративної відповідальності, оскільки навіть у разі визнання правопорушника винним закінчуються процесуальні строки притягнення особи до такої відповідальності;

- неефективне досудове вирішення справ про ПМП через низький процент укладених мирових угод порівняно із загальною кількістю протоколів про ПМП. На сьогодні нема достатньої мотивації: фінансовий тягар за вчинення правопорушення при укладенні мирової угоди є фактично таким самим, як і без неї.

Більшість проблемних питань, які виникають у процесі притягнення до адміністративної відповідальності за порушення митних правил, зумовлена значною кількістю протиріч та прогалин у нормативній регламентації відповідних деліктних відносин. Для вдосконалення законодавства про адміністративну відповідальність необхідно розробити й імплементувати єдиний кодекс про адміністративні фіскальні проступки, в якому потрібно визначити специфічне регулювання адміністративної відповідальності за порушення митних правил.

Не менш важливий напрям забезпечення законності у правоохоронній діяльності митної системи – це узагальнення судової практики за такими видами адміністративних справ (або її вивчення в окремих ланках з аналізом визначених недоліків та рекомендацій щодо їхнього усунення у судовій діяльності). Їхнє виконання потягне за собою посилення судового контролю правоохоронної діяльності митників, а це, звісно, буде сприяти підвищенню стану законності у сфері митної справи і посилюватиме митну безпеку держави.

РОЗДІЛ ІІІ

ПРАГМАТИЗМ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МИТНОЇ БЕЗПЕКИ В УКРАЇНІ

3.1. Використання індикаторів митної безпеки в оцінюванні фіскально-регулюючого вияву митної політики України

Системне й актуальне оцінювання тенденцій, динаміки і стану економічної безпеки та її складових у країні в площині забезпечення митних інтересів – важлива складова державної політики економічного розвитку й якісна ознака можливості виконання визначених завдань. Така діяльність є системним і багатограним процесом, що залежить від низки факторів та характеризується різними показниками. Від чіткості їхнього визначення залежать подальший сталий еволюційний поступ країни й належного одержання рейтингового місця у міжнародній спільноті. У цьому контексті пошук та виокремлення індикаторів митної безпеки, що об'єктивно відображають її стан, – важлива складова управлінської діяльності держави у межах захисту національних інтересів. Зазначене вище зумовлює і визначає актуальність обраного вектора дослідження.

Аналізу проблематики забезпечення митної безпеки крізь призму фіскального та регулюючого вияву заходів у сфері зо-

внішньоекономічної діяльності й факторів впливу та індикаторів стану присвячені праці А. Білецького, І. Бережнюка, О. Замасло, О. Підхормого, К. Новікової, В. Мартинюка, І. Новосад, П. Пашка, В. Туржанського й ін.

Позитивно оцінюючи результати наукових здобутків учених з означеної тематики, визнаємо, що не вирішеними повною мірою залишаються аспекти комплексного підходу до визначення і дослідження індикаторів митної безпеки, що характеризують фіскальні та регулюючі наслідки митного регулювання у сфері ЗЕД.

У широкому значенні економічну безпеку розуміють як стан захищеності економічних інтересів країни. Правове визначення економічної безпеки України подано у Методичних рекомендаціях щодо розрахунку рівня економічної безпеки України²¹⁹. Згідно з цим документом, економічна безпека – це стан національної економіки, який дає змогу зберігати стійкість до внутрішніх і зовнішніх загроз та забезпечувати високу конкурентоспроможність у світовому економічному середовищі та характеризує здатність національної економіки до сталого і збалансованого зростання. Визначення митної безпеки як різновиду економічної безпеки знайшло своє відображення у Митному кодексі України, де вона трактується як стан захищеності митних інтересів держави²²⁰.

П. В. Пашко митну безпеку розуміє як стан захищеності економічних інтересів у галузі митної справи, який дає можливість забезпечувати переміщення товарів та транспортних засобів через митний кордон, здійснювати митне регулювання, застосовувати процедури митного оформлення і контролю та протидіяти порушенню митних правил²²¹.

І. В. Новосад трактує митну безпеку держави як стан захищеності фіскальних інтересів держави, що забезпечується заходами митного адміністрування, спрямованого на протидію девіантній

²¹⁹ Методичні рекомендації щодо розрахунку рівня економічної безпеки України : Наказ МЕРТ від 29.10.2013 № 1277 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v1277731-13#Text>.

²²⁰ Митний кодекс України від 13.03.2012. № 4495-VI URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/4495-17>.

²²¹ Пашко П. В., Пісной П. Я. Митна політика та митна безпека України. *Фінанси України*. 2006. № 1 (122). С. 84.

поведінці суб'єктів митної системи та ефективну реалізацію митної політики держави²²².

Загрозами, що можуть порушувати митну безпеку, є: глобальні й національні економічні кризи, надмірна протекціоністська політика країн торгових партнерів, значна ресурсна залежність країни від іноземного постачання, надзвичайні ситуації та стихійні лиха. Особлива роль у забезпеченні митної безпеки належить митній політиці й митному регулюванню. Індикатори митної безпеки у такому аспекті стають джерелом отримання інформації про ефективність проведених заходів і регулювання. Надзвичайно важливо при цьому забезпечити рівнозначне врахування інтересів бізнесу та держави. Поява перекосів у напрямку однієї зі сторін спричинятиме дестабілізацію економічної ситуації, погіршуватиме митну безпеку і свідчатиме про неефективність митної політики. Відповідно до означених загроз митній безпеці, митний контроль відіграє винятково важливу роль у фінансовому механізмі держави, оскільки він слугує інструментом захисту національних інтересів, виконання міжнародних зобов'язань та підтримки стабільності міжнародної торгівлі. При такому контролі якісна система індикаторів митної безпеки має відображати зміни, враховувати динаміку і визначати тенденції процесів, що відбуваються в митній системі, для прийняття своєчасних та виважених управлінських рішень щодо забезпечення митних інтересів.

Еволюційний характер ініціатив різних держав щодо покращення митної безпеки здійснює вплив на транзакційні витрати фірм і проблематику здійснення міжнародної торгівлі загалом. Заходи митної безпеки потребують інвестицій у технології та інфраструктуру як з боку держави, так і з боку бізнесу. В державній сфері це виявляється у покращенні технічного оснащення, яке застосовується при здійсненні митного контролю. З боку бізнесу це простежується у використанні того обладнання та транспортних засобів, які зменшуватимуть транзакційні витрати на міжнародні перевезення, підвищуючи швидкість таких перевезень. При цьому

²²² Новосад І. В. Фіскальна складова митної безпеки України : автореф. дис. ... канд. екон. наук : Тернопіль, 2018. С. 3.

затримки з митним контролем через заходи митної безпеки можуть спричиняти збільшення часу на доставку товарів. Час же завжди є ключовим аспектом конкурентоспроможності торгівлі. У світовій міжнародній торгівлі відстежується тенденція з більш тривалими процедурами митного оформлення і контролю у країнах, що розвиваються, та зі значно меншими затратами часу в розвинутих країнах. Якість надання державних послуг погіршується при більшій суворості заходів митної безпеки саме у країнах, що розвиваються. Тому дії, що вживаються урядами країн щодо впливу на міжнародну торгівлю, можуть мати як позитивний, так і негативний вплив на розвиток бізнесу, пов'язаний із зовнішньоекономічними операціями. Для прикладу, непередбачувані та дублюючі процеси митного контролю збільшуватимуть витрати бізнесу і зменшуватимуть конкурентоспроможність. Процеси, що заохочуватимуть та підтримуватимуть оформлення до прибуття чи перевірку вантажів після митного оформлення, відповідно створюватимуть відносно нейтральне середовище і практично не збільшуватимуть витрат компанії. Фактично це мінімізує фізичне втручання державних контролюючих органів у сам процес поставок.

У кожному разі країна залежно від її соціально-економічного розвитку повинна враховувати наслідки застосування заходів митної безпеки. Якщо враховувати те, що проміжні витрати (у т. ч. витрати на доставку) на сьогодні становлять близько 50% усіх витрат бізнесу, то важливість заходів митного контролю та митної безпеки в міжнародному бізнесі є безумовною²²³.

Отже, з огляду на те, що заходи митної безпеки можуть мати як позитивний, так і негативний вплив на бізнес та розвиток держави, важливо є виділити певні показники й індикатори, які би показували напрямок і ступінь такого впливу.

Індикатори в економічній сфері дослідники почали використовувати ще на початку ХХ ст. як сукупність показників, що передбачають настання криз, змін економічної кон'юнктури та ін. Особливої актуальності заходи з посилення митної безпеки набули після подій 11 вересня 2001 р. у США.

²²³ Holloway S. Measuring the effectiveness of border management: designing KPIs for outcomes'. *World Customs Journal*. 2010. Vol. 4, no. 2.

У світовій практиці існують різні підходи до визначення індикаторів забезпечення митної безпеки. Деякі з них ширші за своїми значеннями, наприклад, індикатор Doing business «Trading across borders» чи «Logistic performance index». Водночас індикатор Всесвітньої митної організації «Time Release Study» (TRS) значно вужчий за своїм змістом. Існують також індекси, які набули поширення в окремих регіонах світу, наприклад, Програма сприяння торгівлі в Південно-Східній Європі (TTFSE) та результати функціонування АРЕС-співробітництва, наслідком функціонування яких є вимірювання результатів прикордонних процесів. Проте вони не пропонують єдиний набір індикаторів ефективності, які були би інформативно корисні для бізнесу й урядів разом.

Існують індикатори, що застосовуються для вимірювання ефективності заходів митної безпеки в морських портах (час очікування судна, час пропуску судна, обсяг пропуску вантажів на день). Однак ці показники аналізують загальний вплив заходів зовнішньоекономічного регулювання не на бізнес і державу загалом, а лише на окремі логістичні процеси.

Індикатори, що визначаються проектом «Doing Business», не завжди показують якісні зміни митного регулювання у контексті забезпечення митної безпеки. По-перше, дані надаються з малої вибірки, причому деякі пункти даних для країни генеруються лише однією або двома фірмами. По-друге, недостатньо об'єктивними є кількість та типи інформації для кожного показника. Фактично цей рейтинг містить три недоліки:

1) оскільки більшість показників припускає, що менший рівень регулювання є кращим, важко сказати, чи мають країни з найвищим рейтингом якісні й ефективні правила чи просто неадекватне регулювання;

2) невелика інформаційна база зменшує впевненість у точності окремих значень показників, а отже – в сукупному рейтингу;

3) зміни в рейтингу країни дуже залежать від того, на якому місці знаходиться конкретна країна: невеликі зміни можуть спричинити значні стрибки в рейтингу, і навпаки.

Корисність TRS як більш широкого індикатора ефективності теж залежить від сфери її застосування, тобто чи охоплює вона лише митні процедури або весь процес оформлення, включаючи інші прикордонні органи. Додаткова проблема TRS полягає у тому, що не існує встановленого визначення часу митного оформлення та не розроблено стандартної методології розрахунку днів, необхідних для митного оформлення в національних пунктах в'їзду на основі часового ряду. Більш того, хоча визнається важливість залучення всіх прикордонних відомств до вимірювання індикаторів, слід також наголосити, що участь різних відомств у процесі оформлення може спричинити різні значення таких показників щодо митного оформлення.

Проблематика визначення індикативних показників забезпечення митної безпеки ускладнюється як великими обсягами й структурою торгових потоків, так і самими заходами митної безпеки. Цей процес може також стати ще більш складним, коли деякі держави, наприклад США, стурбовані загрозою безпеці, бо контейнерні перевезення терористи часто використовують для перевезення зброї масового знищення. Результатом цього є додаткові вимоги до документації, перевірки та затримки. Транскордонні процеси можуть сильно вплинути на логістичні й трансакційні витрати і витрати на утримання запасів. Наприклад, якщо такі процеси тривалі та ненадійні, то запас під час транзиту буде високим, а запаси, які повинна мати компанія-імпортер, доведеться збільшити.

Багато різних факторів впливає на макроекономічні результати митного регулювання, і напрямок причинно-наслідкового зв'язку між митним регулюванням та економічними результатами дуже важко встановити. Оскільки нормативні акти генерують соціальні вигоди й приватні витрати, те, що корисно для окремої фірми, не обов'язково корисно для економіки чи суспільства загалом. Тому наслідки для митної політики не завжди є чітко визначеними, і правильний рівень та тип регулювання є питанням вибору митної політики в кожній країні.

На жаль, існує закономірна тенденція для прикордонних відомств вимірювати результати, а не ефективність. Це добре пока-

зано щодо заходів правозастосування, наприклад, кількості вилучених наркотиків протягом певного періоду, а не будь-якої оцінки ефективності певної стратегії боротьби з наркотиками.

З огляду на актуальність забезпечення митної безпеки в Україні вкрай важливо дослідити питання використання таких індикаторів у нашій державі. На думку В. Мартинюка, індикатори рівня безпеки – це реальні статистичні показники розвитку економіки країни, які найповніше характеризують явища й тенденції в економічній сфері. Крім цього, індикатори безпеки мають володіти циклічною чутливістю, щоб зміна значення індикатора однозначно вказувала на зміну тенденції в розвитку окремої складової національної економіки. Він виділяє три типи індикаторів²²⁴ (рис. 3.1): інтегральні індикатори як узагальнюючі показники, на основі яких робиться висновок про рівень безпеки держави та його зміну і стан окремих складових безпеки; індикатори критеріального типу, які безпосередньо формують інтегральні індикатори та відіграють роль індикаторів загроз безпеці (вони можуть також називатися показниками першого рівня); додаткові показники моніторингу загроз, які опосередковано відображають стан економічних загроз.



Рис. 3.1. Типи індикаторів для оцінювання рівня безпеки держави*

* Джерело: побудовано автором [6].

²²⁴ Мартинюк В. П. Аналіз стану митної складової фінансової безпеки України. *Екон. аналіз*. 2014. Т. 16 (1). С. 214.

Зокрема. В. Мартинюк пропонує виділяти такі індикатори митної безпеки:

- частка митних доходів у зведеному (державному) бюджеті країни;
- частка митних доходів у доходах країни від усіх податків і зборів;
- рівень збираності митних платежів (відношення фактичних надходжень до планових надходжень митних платежів);
- митне навантаження на імпорт (відношення митних платежів до обсягу імпорту);
- номінальний рівень митного навантаження на економіку (відношення митних платежів до ВВП);
- реальний рівень митного навантаження на економіку (відношення митних платежів до ВВП за мінусом продукції юридичних осіб та фізичних осіб, яка має податкові пільги);
- митне навантаження на суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності (відношення митних платежів до кількості суб'єктів ЗЕД).

Можемо вказати, що наведені індикатори здатні характеризувати ефективність використання фіскальних і регулюючих інструментів митного регулювання, тому вони враховуватимуть інтереси суб'єктів ЗЕД щодо міжнародних поставок та інтересів держави в аспекті митної безпеки.

Так, І. Бережнюк основними індикаторами митної безпеки вважає повноту сплати митних платежів і повноту виявлення випадків митних правопорушень. Він пояснює, що збитки держави від неповного виконання функцій митними органами враховують також збитки від економічної контрабанди та недостовірного декларування. Саме ці збитки варто розглядати як основний індикатор митної безпеки, тому що їхня величина характеризує повноту виконання функцій митними органами і стан захищеності митних кордонів. Для оцінювання ж рівня митної безпеки вчений пропонує використовувати індикатор фіскальної ефективності митної справи, що визначається як різниця між статистичною

сумою отриманих платежів та тією сумою, яку потрібно стягнути при повному оподаткуванні всього обсягу зовнішньоторгових операцій²²⁵. Чим менша така різниця, тим вищий рівень митної безпеки. Порогове значення цього показника можна визначити методом експертних оцінок і аналізу аналогічних даних у зарубіжних країнах. Перевага такого підходу полягає у простоті реалізації та доступності аналітичного матеріалу для обрахунку цих індикаторів. Проте неможна однозначно стверджувати, що такі індикатори системно і повною мірою відображають інтереси держави в митній безпеці. До того ж вони однозначно не характеризують результати впливу регулюючих інструментів митного регулювання.

Індикатор використання потенціалу митного оподаткування слід визначати через відношення фактичних надходжень митних платежів до суми, яку можна стягнути при повному оподаткуванні всього імпорту. Повноту сплати митних платежів потрібно розраховувати із врахуванням показників недостовірного декларування й економічної контрабанди.

Коефіцієнт покриття імпорту експортом визначається як відношення обсягу експорту до загального обсягу імпорту. Індикатори експортної та імпортної залежності розраховуються відповідно як відношення експорту до ВВП і відношення імпорту до ВВП²²⁶. На рис. 3.2 згруповано індикатори митної безпеки з позиції врахування фіскальних інтересів нашої держави та також заходів, спрямованих на стимулювання і розвиток міжнародної бізнесової активності.

²²⁵ Бережнюк І. Г. Митне регулювання України: національні та міжнародні аспекти : моногр. Дніпропетровськ: Акад. митної служби України, 2009. С. 464.

²²⁶ Шевчук С. В. Чинники та індикатори митної безпеки у площині забезпечення митних інтересів держави. *Екон. простір*. 2018. № 135. С. 111.

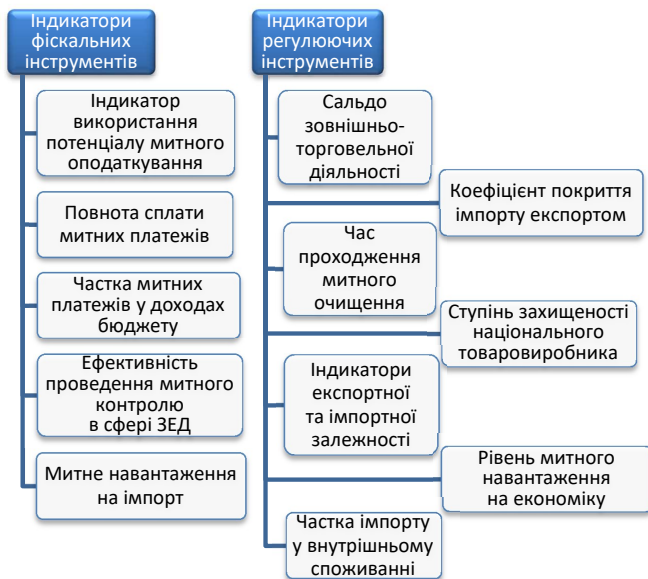


Рис. 3.2. Індикатори митної безпеки, що характеризують фіскальні та регулюючі інструменти митного регулювання в Україні*

*Джерело: побудовано самостійно.

Для аналізу ефективності митної політики України у забезпеченні митної безпеки держави доцільно проаналізувати деякі з цих індикаторів (табл. 3.1).

Таблиця 3.1

Індикатори митної безпеки України*

Індикатори	2015 р.	2016 р.	2017 р.	2018 р.	2019 р.
Частка митних доходів у податках і зборах, %	49,5	46,9	50,4	49,0	46,7
Частка митних доходів у доходах ДБУ, %	37,9	38,4	39,9	39,8	37,4
Митне навантаження на імпорт, %	18,7	17,9	19,5	19,3	19,2
Коефіцієнт покриття експорту імпортом	0,96	0,89	0,88	0,84	0,95
Рівень митного навантаження на економіку, %	10,2	9,9	10,6	10,4	9,4

*Джерело: розраховано самостійно на основі даних НБУ, Міністерства фінансів України і Державної служби статистики України.

На основі поданих індикаторів можна зробити декілька висновків щодо митної безпеки в Україні. Так, негативною є тенденція фіскальної залежності нашої держави від імпорту. Про це свідчать значення коефіцієнта покриття експорту імпортом, значення якого в останні роки стабільно нижчі, ніж 1. Крім цього, суттєву загрозу для митної та економічної безпеки нашої держави відображає індикатор частки митних доходів у всіх надходженнях податків і зборів в Україні: за останніх 5 років його значення було не менше, ніж 46,7%, а в 2017 р., митні надходження взагалі перевищили надходження від внутрішніх податків та зборів.

Водночас, враховуючи із значення індикатора митного навантаження на імпорт, можемо стверджувати про відсутність високого податкового тиску на товари і послуги, що ввозяться на територію України. Загрозу становить стабільно висока залежність внутрішнього споживання від імпорту. Зважаючи на такі значення індикаторів митної безпеки, зауважимо, що вкрай важливо корегувати митну та фіскальну політику України у напрямку стимулювання розвитку власного виробництва, побудови і розвитку власних галузей та виробництв.

З розвитком інформаційних технологій процеси визначення індикаторів митної безпеки й їхньої об'єктивності отримали нові стимули для розвитку. Митні органи України використовують єдину автоматизовану інформаційну систему (ЄАІС), що об'єднує всі програмно-технічні складові, необхідні для автоматизації процесів митного оформлення і контролю. В її складі діє Автоматизована система митного оформлення «Інспектор» (АСМО), яка охоплює всі процеси митного контролю як усередині країни, так і на митних кордонах (вони здійснювались від першого перетину кордону до випуску у вільний обіг будь-якого товару). Ця система є функціональним аналогом провідних європейських систем митного оформлення²²⁷. У складі АСМО ефективно діє система електронного (безпаперового) декларування вантажів – в електронному вигляді оформлюють уже всі митні декларації.

²²⁷ Замасло О., Піддомний О., Петик М. Ідентифікація загроз митній безпеці держави. *Світ фінансів*. 2019. № 4 (61). С. 37–52.

Важливим модулем цієї системи є інтегрована в неї Автоматизована система аналізу та управління ризиками (АСАУР), яка становить сукупність програмно-інформаційних комплексів, що забезпечують функціонування системи управління ризиками під час митного контролю й оформлення товарів і транспортних засобів у реальному часі.

До функціональних елементів цієї системи належать електронні профілі ризику, складені з використанням алгоритмів нечіткої логіки та врахуванням позитивної й негативної історії попередніх митних оформлень. Практичні заходи з управління ризиками розробляють і реалізують з урахуванням економічної доцільності шляхом оцінювання ризиків та порівняння необхідних ресурсів й очікуваних результатів від реалізації запланованих заходів. Власне кажучи, ця система працює на основі вбудованих автоматизованих індикаторів. Фактично вона дає змогу забезпечити функціонування індикаторів митної безпеки в автоматичному режимі.

Необхідно спрямовувати діяльність урядових і неурядових організацій (зокрема на міжнародному рівні) на розробку інтегрованої системи вимірювання ефективності управління кордонами, яка би давала рівнозначну користь для бізнесу та уряду. В цій системі слід розробляти індикатори ефективності, які би у підсумку надавали інформацію для прийняття рішень щодо підвищення ефективності та результативності міжнародної торгівлі й митного регулювання.

Значну роль у забезпеченні митної безпеки займають розробка й аналіз ключових індикаторів ефективності (KPI – Key Performance Indicators), що в останній період використовуються при оцінюванні ефективності діяльності прикордонних органів щодо міжнародних товаропотоків. У широкому контексті порівнянності KPI здатні відображати одну з двох тимчасових характеристик, тобто вони можуть бути показниками відставання, які вимірюють змінну в кінці процесу або є наслідком застосованих стратегій митної політики і регулювання, чи провідними індикаторами, що вимірюють змінні під час процесу та використовуються для визначення прогресу порівняно із завданнями або цілями (на-

приклад, ефективність, якість, час циклу, реалізація програм відповідності).

У вересні 2016 р. Міністерство фінансів України розробило й затвердило КРІ для органів ДФС, у тому числі і для митних підрозділів. Серед них можна виділити:

- коефіцієнт ефективності використання часу, визначеного для митного оформлення у митних режимах імпорту, експорту та транзиту;

- частка митних декларацій, за якими на основі результатів виконання митницями ДФС згенерованих АСАУР митних формальностей фактично виявлено розбіжності;

- частка митних декларацій, за якими митний огляд проводився з ініціативи посадової особи митниці ДФС без генерування АСАУР митних формальностей щодо необхідності проведення митного огляду.

Розробка й аналіз таких індикаторів мають здійснюватися митними і податковими органами на постійній основі. При цьому перед органами, що залучені до процесів переміщення товарів через митний кордон України, ставиться завдання з покращення їхніх значень (табл. 3.2).

Як видно з табл. 3.2, у кожному році спостерігається відхилення фактичних значень коефіцієнта ефективності використання часу, визначеного для митного оформлення щодо митних режимів експорту та транзиту. Водночас вдається перевершити цільове значення цього коефіцієнта щодо імпорту. З одного боку, це свідчить про покращення фіскальної ефективності застосування інструментів митного регулювання, оскільки час на митне оформлення імпорту (він є основним джерелом отримання митних доходів) скорочується. З іншого боку, із позиції стратегії забезпечення митної безпеки більш важливо саме покращувати значення цих індикаторів щодо експорту і транзиту. Сприяння експорту створюватиме конкурентні переваги національним виробникам на міжнародних ринках збуту. Сприяння ж транзиту зміцнюватиме логістичні переваги України з огляду на її вигідне географічне положення.

Таблиця 3.2

**Значення ключових показників ефективності (КПІ)
у митних органах**

№ з/п	КПІ	Значення КПІ у 2018 р.	Цільове значення КПІ на 2018 р.	Значення КПІ у 2019 р.	Цільове значення КПІ на 2019 р.
1.	Коефіцієнт ефективності використання часу, визначеного для митного оформлення у митних режимах імпорту, експорту і транзиту товарів, щодо яких АСАУР не генерувався перелік митних формальностей	імпорт – 0,48; експорт – 0,21; транзит – 0,08	імпорт – 0,38; експорт – 0,17; транзит – 0,07	імпорт – 0,35; експорт – 0,19; транзит – 0,08	імпорт – 0,37; експорт – 0,16; транзит – 0,06
2.	Частка митних декларацій, за якими на основі результатів виконання митниці ДФС згенерованих АСАУР митних формальностей фактично виявлено розбіжності	5,6%	не менше, ніж 4%	12,9%	не менше, ніж 4,5%
3.	Частка митних декларацій, за якими митний огляд проводився з ініціативи посадової особи митниці ДФС без генерування АСАУР митних формальностей щодо необхідності проведення митного огляду	1,6%	не більше, ніж 3,5%	2,3%	не більше, ніж 3,5%

Спрощення міжнародної торгівлі й лібералізація митного регулювання покращують діловий клімат та сприяють економічному зростанню. Тому, зважаючи на дослідження значення індикаторів митної безпеки у системі заходів з підвищення такої безпеки, можемо констатувати, що першочерговими є:

– здійснення на постійній основі аналізу і перегляд завдань, ключових показників результативності, ефективності та якості роботи митних органів²²⁸;

– покращення взаємодії з іноземними органами, уповноваженими на здійснення митного контролю, зокрема гармонізація мето-

²²⁸ Деякі питання реалізації концептуальних напрямів реформування системи органів, що реалізують державну митну політику : Розпор. КМУ від 13.05.2020 № 569-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/569-2020-%D1%80#Text>.

дологічних підходів до оцінювання експортно-імпортних операцій і обмін статистичною інформацією та створення спільних інформаційних баз щодо порушень митних правил, схем заниження митної вартості товарів і недоотримання митних платежів;

– впровадження новітніх технологій та автоматизація процесів митного оформлення, що надалі сприятиме покращенню значень ключових показників ефективності (сканери на митниці, автоматичні ваги, сканування номерів, поворотні камери);

– поглиблення розуміння державними органами України характеру ділової активності суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності, що здійснюють експорт і вживають заходи щодо сприяння та розвитку такої діяльності через зменшення кількості дозволів і спрощення процедур виходу на зовнішні ринки збуту;

– забезпечення подальшого розвитку системи управління митними ризиками на умовах ризикоорієнтованого підходу через виявлення на якомога більш ранній стадії можливих випадків порушення митного законодавства й відповідне реагування з метою їхнього попередження.

Використання індикаторів митної безпеки має відбуватись з метою забезпечення митної та економічної безпеки в аспекті застосування інструментів митної політики для розвитку власного експорту й імпорту технологій і залучення інвестицій з метою створення власних технологічних підприємств.

3.2. Аналіз практики адміністрування митних платежів у контексті дослідження впливу факторів: правильності визначення митної вартості товарів, країни походження і коду товару

Ефективність адміністрування митних платежів має значний вплив не лише на стан наповнення державного бюджету, що особливо актуально в сьогоdnішніх умовах дефіциту фінансових ресурсів, а й на динаміку експортно-імпортних операцій у сукупності з простотою і швидкістю митних процедур. Сучасний розвиток світової торгівлі та зовнішньоекономічних відносин передбачає впровадження нових

підходів до митного адміністрування в Україні, реформування якого потрібно розглядати як невіддільну частину загальної митної реформи, оскільки останнє прямо пов'язане з формуванням сприятливого середовища для суб'єктів ЗЕД. Критичного оцінювання й аналізу впливу на адміністрування митних платежів потребує практика визначення митної вартості, країни походження і коду товарів з огляду на існування недоліків та розвиток нових технологій адміністрування митних платежів, що передбачає відповідне реагування.

Зазначимо, що згідно з Митним кодексом України до митних платежів належать податок на додану вартість з ввезених на митну територію України товарів, акцизний податок з ввезених на митну територію України підакцизних товарів і мито²²⁹. Крім цього, до митних платежів можна зарахувати митні збори, тобто єдиний збір, який справляється у пунктах пропуску через державний кордон України, та плату за виконання митних формальностей органами доходів і зборів поза місцем розташування цих органів або поза робочим часом, встановленим для них. У межах пропонованого дослідження до митних платежів зараховано ПДВ, акцизний податок із ввезених на митну територію України товарів та мито, оскільки саме вони є основними джерелами надходжень до держбюджету, які адмініструють митні органи. Для аналізу використано показники надходжень до бюджету, надані Державною казначейською службою України. При цьому зауважимо, що експортне й імпортне мита у показниках доходів бюджету обліковуються як податки на міжнародну торгівлю і зовнішні операції.

Сьогодні в Україні фіскальна роль митниці вагома, оскільки частка митних платежів у доходах бюджету становить близько 40% (див. рис. 3.3), що свідчить про високі обсяги імпорту, тобто значну імпортозалежність вітчизняної економіки. Водночас серед функцій митних органів фіскальна не є основною, бо до основних завдань Держмитслужби передусім належать:

- забезпечення реалізації державної митної політики, зокрема забезпечення митної безпеки та захисту митних інтересів України і створення сприятливих умов для розвитку зовнішньоекономічної

²²⁹ Митний кодекс України від 13 берез. 2012 № 4495-17 / Верхов. Рада України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4495-17> (дата звернення: 17.09.2020).

діяльності, збереження відповідно балансу між митним контролем та спрощенням законної торгівлі;

- забезпечення реалізації державної політики у сфері боротьби з правопорушеннями під час застосування законодавства з питань державної митної справи, запобігання і протидії контрабанді та боротьби з порушеннями митних правил²³⁰.

Успішна світова практика показує, що передусім митні адміністрації мають виконувати функції забезпечення митної безпеки і сервісного обслуговування суб'єктів ЗЕД, сприяючи розвитку законної торгівлі й перешкоджаючи контрабанді та порушенню митних правил.

Незважаючи на це, в Україні питома вага адміністрованих митницею платежів як у доходах ДБУ, так і у ВВП з року в рік зростала до 2018 р. включно. У 2019 р. частка таких платежів значно знизилась та продовжує стрімко падати у першому півріччі 2020 р. (рис. 3.3), що зумовлено наявними проблемами в економіці держави загалом і недоліками у роботі митниці зокрема.



Рис. 3.3. Питома вага митних платежів у доходах державного бюджету та ВВП за період 2015 р. – I півріччя 2020 р.

Джерело: складено та розраховано автором за даними Державної казначейської служби і Державної служби статистики України^{231,232}.

²³⁰Положення «Про Державну митну службу України». Затв. постановою Кабінету Міністрів України від 6 берез. 2019 № 227. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/227-2019-%D0%BF> (дата звернення: 16.09.2020).

²³¹ Звіти про виконання Державного бюджету України за 2015 – 2020 рр. / Держ. Казнач. служба України. URL: <http://www.treasury.gov.ua>.

²³² Валовий внутрішній продукт / Держ. служба статистики України. URL: <http://ukrstat.gov.ua> (дата звернення: 16.09.2020).

До найбільш значущих внутрішніх проблем вітчизняної економіки, які залишили свій відбиток на стані наповнення державного бюджету, в тому числі й у частині надходження податків від зовнішньої торгівлі, належать: політичну нестабільність, високий рівень корупції, недостатньо ефективного проведення реформ, зокрема в митній сфері, невважена фіскальна і монетарна політика уряду та ін.

Так, за оцінками Рахункової палати України, у 2019 р. планові показники окремих доходів державного бюджету не виконано загалом на 82 млрд грн. Навіть за умов внесення у четвертому кварталі змін щодо зменшення обсягу доходів загального фонду на 20 млрд грн, зростання з початку року обсягу платежів, що сплачені до державного бюджету та будуть нараховані в наступному звітному періоді, на 30 млрд грн і додаткового надходження за рішеннями КМУ в грудні 2019 р. 8,5 млрд грн дивідендів та 4 млрд грн коштів підприємств державного сектору економіки план доходів державного бюджету не виконано на 38 млрд грн, або на 3,7%²³³.

Як видно з табл. 3.3, у 2019 р. доходи загального фонду державного бюджету становили 880 млрд грн, або майже 97% планового показника. У I півріччі 2020 р. негативні тенденції щодо невиконання планових показників держбюджету продовжились. Дохідну частину загального фонду ДБУ не виконано на 7,8% навіть за умови зменшення планового показника на 19 млрд грн. Наголосимо, що недонадходження доходів до бюджету переважно відбулося коштом митних платежів: Державна митна служба не виконала планові показники за платежами до бюджету на 21,4 % (34 млрд грн), а Державна податкова служба – лише на 0,6 % (1,7 млрд грн)²³⁴.

²³³ Висновок про результати аналізу річного звіту про виконання Закону України «Про Державний бюджет України на 2019 рік» / Рахункова палата України. URL: https://rp.gov.ua/upload-files/Activity/Collegium/2020/9-1_2020/Vysn_9-1_2020.pdf (дата звернення: 16.09.2020).

²³⁴ Висновок про результати аналізу виконання Закону України «Про Державний бюджет України на 2020 рік» у першому півріччі / Рахункова палата України. URL: https://rp.gov.ua/upload-files/Activity/Collegium/2020/22-3_2020/Vysn_22-3_2020.pdf (дата звернення: 16.09.2020).

Таблиця 3.3

**Виконання плану загального фонду доходів
державного бюджету в частині митних платежів, млрд грн
(2019 р. та I півріччя 2020 р.)**

Показники	2019 р.			I півріччя 2020 р.		
	план	факт	%	план	факт	%
Всього доходів:	908	880	96,9	489,0	451,0	92,2
Акцизний податок із ввезених на митну територію України підакцизних товарів	8	10	127,0	1,7	2,2	130,8
Податок на додану вартість із ввезених на митну територію України товарів	321	287	89,6	149,0	116,0	77,7
Ввізне мито	24	23	96,4	10,0	9,0	90,8

Джерело: складено автором за даними Рахункової палати України^{235,236}.

Близько 80% митних платежів займає ПДВ з імпортних товарів, що пояснюється передусім вищою ставкою і ширшою базою оподаткування порівняно з митом та акцизним податком. З табл. 3.3 видно, що у 2019 р. план надходжень до загального фонду державного бюджету ПДВ із ввезених на територію України товарів не виконано більше, як на 10%, а в I півріччі 2020 р. – більше, як на 22,3 %.

Однією з причин невиконання планових показників окремих доходів загального фонду є неефективне макроекономічне прогнозування й допущення недоліків у плануванні доходів при складанні проекту закону про державний бюджет. Так, у розрахунках обсягу доходів ДБУ в 2019 р. враховано середній офіційний курс гривні – 28,2 грн, за 1 дол. США, хоча фактично він дорівнював 25,85 грн за 1 дол. США. Таким чином,

²³⁵ Висновки про результати аналізу річного звіту про виконання Закону України «Про Державний бюджет України на 2019 рік» / Рахункова палата України. URL: https://rp.gov.ua/upload-files/Activity/Collegium/2020/9-1_2020/Vysn_9-1_2020.pdf (дата звернення: 16.09.2020).

²³⁶ Висновок про результати аналізу виконання Закону України «Про Державний бюджет України на 2020 рік» у першому півріччі / Рахункова палата України. URL: https://rp.gov.ua/upload-files/Activity/Collegium/2020/22-3_2020/Vysn_22-3_2020.pdf (дата звернення: 16.09.2020).

за оцінками Рахункової палати, у 2019 р. плановий показник надходження ПДВ із ввезених на митну територію України товарів не виконано на 21 млрд грн. У 2020 р. (з урахуванням змін) визначено прогнозований середній офіційний курс гривні – 30,0 грн за 1 дол. США, але у січні-червні 2020 р. він становив 25,98 грн. за 1 дол. США, що, на думку експертів, спричинило невиконання планового показника ПДВ на 18 млрд грн^{237,238}.

Зауважимо, що планові показники надходження ввізного мита за 2019 р. і I півріччя 2020 р. митними органами також не виконано відповідно на 3,6% та 9,2%. Однак за цей же період акцизного податку адміністровано більше, ніж заплановано, на 27% у 2019 р. і на 30,8% за січень-червень 2020 р.

Очевидно, що обсяги адміністрованих митними органами платежів значно залежать від зміни обсягів імпорту товарів. Проте абсолютні обсяги імпорту товарів та надходження митних платежів за досліджуваний період до 2020 р. зростали, хоча слід уточнити, що темпи приросту цих показників з 2018 р. мають спадну тенденцію (рис. 3.4). При цьому, в 2019 р. темп приросту митних платежів значно нижчий за темп приросту імпорту товарів (0,8% і 6,3%), а за січень-червень 2020 р. показники темпів приросту мають від’ємні значення, що свідчить про існування серйозних загроз державному бюджету та економіці країни загалом.

²³⁷ Висновки про результати аналізу річного звіту про виконання Закону України «Про Державний бюджет України на 2019 рік» / Рахункова палата України. URL: https://rp.gov.ua/upload-files/Activity/Collegium/2020/9-1_2020/Vysn_9-1_2020.pdf (дата звернення: 16.09.2020).

²³⁸ Висновок про результати аналізу виконання Закону України «Про Державний бюджет України на 2020 рік» у першому півріччі / Рахункова палата України. URL: https://rp.gov.ua/upload-files/Activity/Collegium/2020/22-3_2020/Vysn_22-3_2020.pdf (дата звернення: 16.09.2020).

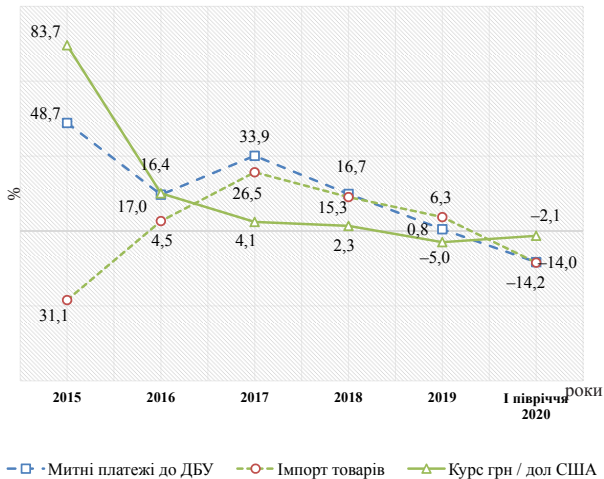


Рис. 3.4. Темпи приросту імпорту та митних платежів за період 2015 р. – I півріччя 2020 р.

Джерело: складено та розраховано автором за даними НБУ, Державної казначейської служби і Державної служби статистики України^{239,240,241}.

За попередніми даними НБУ, вартісний обсяг імпорту товарів у I півріччі 2020 р., порівняно з відповідним періодом 2019 р., знизився на 16,6% (переважно через скорочення імпорту вугілля, нафти й нафтопродуктів, чорних металів і легкових автомобілів)²⁴².

Потрібно наголосити, що вагомим фактором впливу на міжнародну торгівлю та економічну активність загалом стала пандемія коронавірусної хвороби COVID-19. У період карантину Україна й її торговельні партнери зіштовхнулись зі значним скороченням об-

²³⁹ Звіти про виконання Державного бюджету України за 2015 – 2020 рр. / Держ. Казнач. служба України URL: <http://www.treasury.gov.ua>.

²⁴⁰ Зовнішня торгівля України / Держ. служба статистики України. URL: <http://ukrstat.gov.ua> (дата звернення: 16.09.2020).

²⁴¹ Офіційний курс гривні щодо іноземних валют / Нац. банк України. URL: <https://bank.gov.ua> (дата звернення: 16.09.2020).

²⁴² Висновок про результати аналізу виконання Закону України «Про Державний бюджет України на 2020 рік» у першому півріччі / Рахункова палата України. URL: https://rp.gov.ua/upload-files/Activity/Collegium/2020/22-3_2020/Vysn_22-3_2020.pdf (дата звернення: 16.09.2020).

сягів торгівлі внаслідок введення вимушених обмежень і зниження доходів домогосподарств й бізнесу.

Розглянемо більш детально динаміку і структуру надходжень митних платежів до бюджету за досліджуваний період. (Зауважимо, що наприкінці 2014 р. через різке погіршення платіжного балансу Законом України «Про заходи щодо стабілізації платіжного балансу України відповідно до статті XII Генеральної угоди з тарифів і торгівлі 1994 року» № 73-VIII від 28.12.2014 р. було введено додатковий імпорتنний збір. Він справлявся протягом 12 місяців з усього імпорту, крім критичного, в розмірі 5% для непродовольчих товарів та 10% – для продовольчих. Запровадження додаткового імпортного збору здійснювалось з метою стабілізації платіжного балансу, примноження золотовалютних резервів, збільшення надходжень до бюджету і покращення сальдо торговельного балансу²⁴³. В 2015 р. мобілізовано до держбюджету 25 млрд грн додаткового імпортного збору).

На рис. 3.5 видно зростання показників надходжень ПДВ, акцизного податку з імпортних товарів та також податків на міжнародну торгівлю і зовнішні операції, окрім надходжень імпортного ПДВ, у 2019 році. За результатами 2018 р. митними органами України забезпечено надходження до державного бюджету 370,2 млрд грн, або на 16,7% більше, ніж у минулому періоді, а у 2019 р. – 373,3 млрд грн, або на 0,8%. Приріст надходжень митних платежів в абсолютних показниках у 2018 р. забезпечено в результаті зростання обсягів ПДВ з імпортних товарів на 44,9 млрд грн, або на 18%, акцизного податку з ввезених на митну територію України підакцизних товарів на – 12% та податків на міжнародну торгівлю і зовнішні операції – на 10,6%. У 2019 р. обсяги надходжень акцизного податку й мита продовжували зростати на противагу ПДВ, надходження від якого скоротилися, що у підсумку позначилося на дохідній частині бюджету.

²⁴³ Закон України «Про заходи щодо стабілізації платіжного балансу України відповідно до ст. XII Генеральної угоди з тарифів і торгівлі 1994 року від 28.12.2014 « № 73-VIII URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/73-19>.



Рис. 3.5. Обсяги митних платежів за період 2015 – 2019 рр., млрд грн

Джерело: складено та розраховано автором за даними Державної казначейської служби України²⁴⁴.

У таких умовах актуалізується роль додаткових митних надходжень до бюджету, зокрема від коригування митної вартості, країни походження, класифікації товарів та ін.

За звітними даними, щороку митні органи найбільше донараховують митних платежів у результаті митної вартості товарів. Наприклад, у 2018 р. ця сума становила 114,0 млн грн, або 23% всіх донарахованих митних платежів²⁴⁵. Надходження від коригування митної вартості – вагомим додатковим джерелом доходів державного бюджету (рис. 3.6).

²⁴⁴ Звіти про виконання Державного бюджету України за 2015 – 2020 рр. / Держ. Казнач. служба України. URL: <http://www.treasury.gov.ua>.

²⁴⁵ Звіт Державної фіскальної служби України за 2018 р. / Держ. Фіск. служба України. URL: <http://sfs.gov.ua/diyalnist-/plani-ta-zviti-roboti-/237691.html> (дата звернення: 16.09.2020).

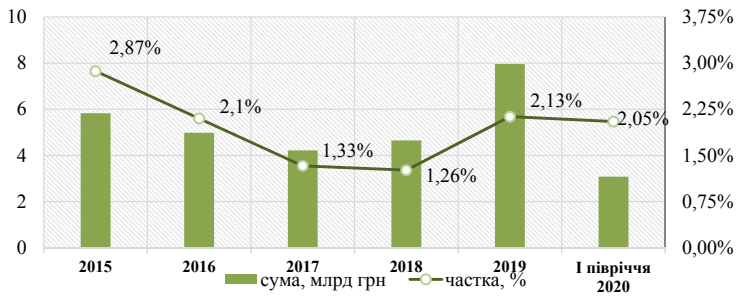


Рис. 3.6. Обсяг додаткових надходжень від коригування митної вартості товарів та їхня частка у митних платежах за період 2015 р. – I півріччя 2020 р.

Джерело: складено і розраховано автором за даними казначейської, фіскальної та митної служб України ^{246,247,248}.

Частка додаткових надходжень від коригування митної вартості у загальній сумі митних платежів, акумульованих до ДБУ, в 2019 р. становила 2,13% проти 1,26% у 2018 р. В абсолютних показниках сума цих надходжень сягнула 7,96 млн грн, що значно більше (на 3,3 млн грн, або на 70,8%) показника попереднього року.

Питома вага донарахувань від коригування митної вартості у митних платежах, починаючи з 2015 р. і до 2018 р. включно зменшувалась. Причиною цього стало зменшення абсолютних показників надходжень від коригування митної вартості, динаміка яких протягом досліджуваного періоду була негативною.

Варто зазначити, що у разі прийняття митним органом рішення про коригування митної вартості товарів декларант відпо-

²⁴⁶ Звіти про виконання Державного бюджету України за 2015 – 2020 рр. / Держ. Казнач. служба України. URL: <http://www.treasury.gov.ua>.

²⁴⁷ Звіти Державної фіскальної служби України за 2015 – 2018 рр. / Держ. фіск. служба України. URL: <http://sfs.gov.ua/diyalnist-/plani-ta-zviti-roboti-/237691.html> (дата звернення: 16.09.2020).

²⁴⁸ Державна митна служба України: Щодо окремих показників експортно-імпорتنих операцій, порушення митних правил та інше за 2019 та перше півріччя 2020 року. URL: відповідь від 02.09.2020 р. № 29-3/30-02/10/10902 на запит від фізичної особи; Державна митна служба України. Електронні текстові дані (1 файл). К., 2020. Відповідь дано електрон. поштою.

відно до статті 24 МКУ має право оскаржити його в суді²⁴⁹. Таким чином, реальна сума цих надходжень є меншою, ніж показано на рис. 3.6.

За інформацією ДФС, на стан справляння додаткових митних платежів за рахунок коригування митної вартості, зокрема у 2018 р., мали вплив зміна структури імпорту товарів, втрати внаслідок воєнного конфлікту в Східному регіоні, заміна більш дорогих товарів їхніми дешевшими аналогами її зміна цін на зовнішніх ринках, курс валют і застосування економічної частини Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, Європейським Співтовариством з атомної енергії й їхніми державами-членами²⁵⁰.

У табл. 3.4 подано основні групи товарів, від збільшення митної вартості яких до бюджету надійшло найбільше донарахованих платежів за період 2014 – 2018 рр.

Протягом означеного періоду ці групи товарів практично залишались незмінними, змінювалася лише частка додаткових надходжень у розрізі окремих груп. Так, у 2018 р. частка донарахованих платежів для машин, устаткування і транспорту досягла свого максимального значення та становила 46,5% усіх додаткових надходжень від коригування митної вартості; для продовольчих товарів разом із сільськогосподарською продукцією показник із 2014 р. з року в рік знижувався, сягнувши мінімального значення у 2017 р., але вже у 2018 р. він знову зріс на 2,1%; значення показників для продукції хімічної промисловості й паливо-енергетичних товарів, навпаки, у 2018 р. знизилась з 15,9% до 12,7% та відповідно з 17,0% до 6,1%.

²⁴⁹ Митний кодекс України від 13 берез. 2012 № 4495-17 / Верхов. Рада України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4495-17> (дата звернення: 17.09.2020).

²⁵⁰ Звіт Державної фіскальної служби України за 2018 р. / Держ. Фіск. служба України. URL: <http://sfs.gov.ua/diyalnist-/plani-ta-zviti-roboti-/237691.html> (дата звернення: 16.09.2020).

Таблиця 3.4

Частка додаткових надходжень від коригування митної вартості в розрізі основних груп товарів за 2014 – 2018 рр., %

Групи товарів за УКТЗЕД	2014 р.	2015 р.	2016 р.	2017 р.	2018 р.
Продовольчі товари та с/г продукція (1 – 24 групи)	29,5	25,4	18,5	17,1	19,2
Машини, устаткування і транспорт (84 – 90 групи)	16,1	21,9	23,5	34,7	46,5
Продукція хімічної промисловості, каучук (28 – 40 групи)	15,0	15,8	18,0	15,9	12,7
Паливо-енергетичні товари (27 група)	11,2	13,3	16,0	17,0	6,1
Текстиль, текстильні вироби, взуття (50 – 67 групи)	9,4	8,4	5,4	4,2	7,1
Мінеральні продукти (25 – 26 групи)			7,0		
Метали та вироби з них (72 – 83 групи)	6,7	5,2	4,4	3,5	3,0
Вироби з каміння, скла, кераміки (68 – 70 групи)				2,1	

Джерело: складено автором на основі даних Державної фіскальної служби України²⁵¹.

Одним із важелів протидії заниженню митної вартості є запити митних органів до митних адміністрацій іноземних країн з метою перевірки автентичності документів, що подавались для підтвердження митної вартості. Однак за результатами міжнародної співпраці митних органів України з митними адміністраціями інших держав спостерігаємо низьку ефективність цього інструменту. Наприклад, згідно з останніми оприлюдненими офіційними даними ДФС України, за станом сьогодні у 2018 р. з метою підтвердження автентичності документів підготовлено і направлено до іноземних митних адміністрацій 1350 запитів та отримано 839 відповідей, з яких у 353 випадках автентичність документів, наданих митними органами для підтвердження заявленої митної вартості товарів, не підтверджено (рис. 3.7).

²⁵¹ Звіти Державної фіскальної служби України за 2014 – 2018 рр. / Держ. фіск. служба України. URL: <http://sfs.gov.ua/diyalnist-/plani-ta-zviti-roboti-/237691.html> (дата звернення: 16.09.2020).

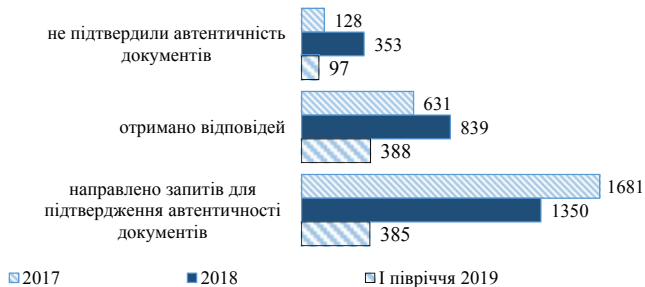


Рис. 3.7. Результати міжнародної співпраці митних органів щодо підтвердження митної вартості товарів у 2017 р.– I півріччі 2019 р.

Джерело: розраховано автором на основі даних Державної фіскальної служби України²⁵².

Враховуючи те, що відповіді на запити надходять у тому числі й на ті, які були відправлені у попередні періоди, можемо лише приблизно оцінити їхню результативність: у 2017 р. Вона становила близько 8%, у 2018 р. – 26%, у I півріччі 2019 р. – 25% (відношення кількості запитів, за якими автентичність документів не підтверджено, до загальної кількості запитів).

Крім коригування митної вартості, митні органи контролюють правильність декларування країни походження та визначення коду товару, що також значною мірою впливає на розмір митних платежів, які необхідно сплатити імпортеру. Проте частки таких джерел додаткових надходжень митних податків значно нижчі, ніж надходження від коригування митної вартості. Так, питома вага додаткових надходжень від контролю за правильністю декларування країни походження товару в митних платежах за період 2015 р. – I півріччя 2020 р. коливалась у межах 0,04 – 0,1%, а частка додаткових надходжень від контролю за правильністю класифікації товарів згідно з УКТЗЕД – у межах 0,07 – 0,11 %.

²⁵² Звіти Державної фіскальної служби України за 2014 – 2018 рр. / Держ. Фіск. служба України. URL: <http://sfs.gov.ua/diyalnist-/plani-ta-zviti-roboti-/237691.html> (дата звернення: 16.09.2020).

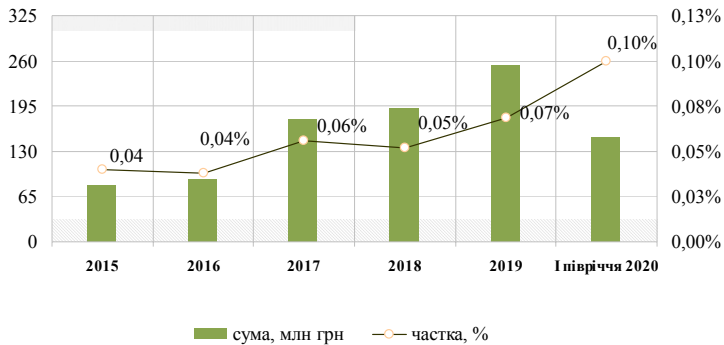


Рис. 3.8. Обсяг додаткових надходжень від контролю за правильністю декларування країни походження товару та їхня частка у митних платежах за період 2015 р. – I півріччя 2020 р.

Джерело: складено і розраховано автором за даними казначейської, фіскальної та митної служб України ^{253,254,255}.

Аналіз рішень судів касаційної інстанції показує, що левова частка всіх справ, які стосуються митних питань, належать до категорії справ про визнання протиправними і скасування рішень про коригування митної вартості товарів. У 2018 р. цей показник сягав 73,1%, причому справ, що стосувались правильності визначення коду товару, – близько 9% й найменше справ, які стосувались країни походження товарів – 0,3 %.

Для прикладу, за даними ДФС України, з 11 по 29 січня 2019 р. АСАУР спрацювала щодо 1230 декларацій, з яких за профілем контролю митної вартості – 298. Додаткові надходження від коригування митної вартості становили 20,8 млн грн. За результатами проведених консультацій суб'єктами ЗЕД самостійно ско-

²⁵³ Звіти про виконання Державного бюджету України за 2015 – 2020 рр. / Держ. Казнач. служба України. URL: <http://www.treasury.gov.ua>.

²⁵⁴ Звіти Державної фіскальної служби України за 2015 – 2018 рр. / Держ. Фіск. служба України. URL: <http://sfs.gov.ua/diyalnist-/plani-ta-zviti-roboti-/237691.html> (дата звернення: 16.09.2020).

²⁵⁵ Державна митна служба України: Щодо окремих показників експортно-імпорتنих операцій, порушення митних правил та інше за 2019 та перше півріччя 2020 року. URL: відповідь від 02.09.2020 р. № 29-3/30-02/10/10902 на запит від фізичної особи; Державна митна служба України. Електронні текстові дані (1 файл). К., 2020. Відповідь дано електрон. поштою.

риговано митну вартість майже на 1,4 млн грн, або 6,7%²⁵⁶. Проте решта суб'єктів ЗЕД все ж реалізовує процедуру оскарження.

Показово те, що 92,5% рішень щодо справ, пов'язаних з коригуванням митної вартості, та 90,3% рішень щодо справ, пов'язаних з визначенням коду товару, в 2018 р. вирішувалися на користь платника. Така статистика свідчить про існування недоліків контролю правильності визначення митної вартості, зловживання повноваженнями з боку працівників митних органів і прийняття митними органами необґрунтованих рішень щодо збільшення митної вартості товарів.

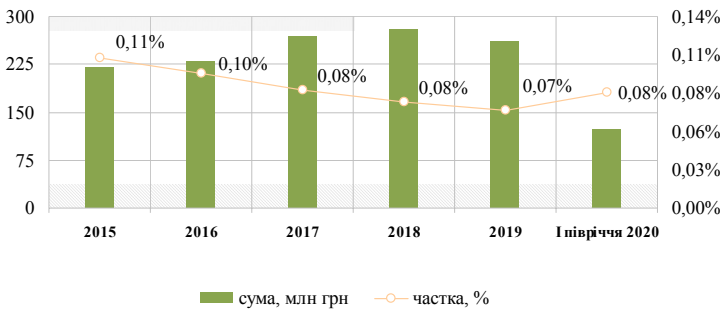


Рис. 3.9. Обсяг додаткових надходжень від контролю за правильністю класифікації товарів згідно з УКТЗЕД та їхня частка у митних платежах за період 2015 р. – I півріччя 2020 р.

Джерело: складено і розраховано автором за даними казначейської, фіскальної та митної служб України^{257,258,259}.

²⁵⁶ Сьогодні на контролі кожний випадок зупине. оформлення товару через спрацювання ризиків АСАУР / Держ. Фіск. служба України. 30.01.2019 URL: <http://sfs.gov.ua/media-tsentr/povini/366062.html> (дата звернення: 16.09.2020).

²⁵⁷ Звіти про виконання Державного бюджету України за 2015 – 2020 рр. Держ. казнач. служба України. URL: <http://www.treasury.gov.ua>.

²⁵⁸ Звіти Державної фіскальної служби України за 2015 – 2018 рр. / Держ. фіск. служба України. URL: <http://sfs.gov.ua/diyalnist-/plani-ta-zviti-roboti-/237691.html> (дата звернення: 16.09.2020).

²⁵⁹ Державна митна служба України: Щодо окремих показників експортно-імпорتنних операцій, порушення митних правил та інше за 2019 та перше півріччя 2020 року. URL: відповідь від 02.09.2020 р. № 29-3/30-02/10/10902 на запит від фізичної особи; Державна митна служба України. Електронні текстові дані (1 файл). К., 2020. Відповідь дано електрон. поштою.

Резюмуючи, вкажемо, що, з одного боку, митні органи повинні забезпечувати повноту і своєчасність надходжень до бюджету належних сум митних платежів, а з іншого – митна політика має сприяти розвитку міжнародної торгівлі та захищати національного виробника, що значною мірою залежить від ефективності контролю за правильністю визначення коду УКТЗЕД, країни походження і митної вартості товарів.

В умовах невиконання планових показників митних надходжень (через низку різних зовнішніх та внутрішніх факторів економічного, політичного, адміністративного й іншого характеру) митні органи вдаються до пошуку додаткових джерел збільшення митних платежів часто у незаконний спосіб, що підтверджують результати судової практики, яка показує, що більшість рішень про коригування митної вартості товарів скасовується судом через недотримання митними органами вимог митного законодавства²⁶⁰.

На нашу думку, зазначене вище свідчить про наявність зловживань з боку митної служби, що призводить до корупційних ризиків. Такі умови є вкрай несприятливими для суб'єктів господарювання, які змушені звертатися до суду для захисту своїх порушених прав та інтересів. Внаслідок посилення тиску на сумлінних суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності знижується економічна активність і погіршується бізнес-клімат у державі, що відповідно призводить до відпливу капіталу. Тому очевидно, що необхідно удосконалювати роботу митниці, зокрема шляхом підвищення ефективності контролю за правильністю визначення декларантами митної вартості товарів та переорієнтації на пошук потенційних джерел митних платежів у сфері незаконного імпорту.

²⁶⁰ Чи лояльніший до платників податків Верховний Суд? Судова практика. 01.04.2019. URL: <http://kmp.ua/uk/analytics/court-practice/is-the-upgraded-supreme-court-more-loyal-to-taxpayers-comparison-of-the-decisions-on-customs-issues-for-2017-and-for-2018> (дата звернення: 16.09.2020).

3.3. Система електронного адміністрування ПДВ в Україні: аспекти забезпечення митної безпеки при експортно-імпортних операціях

Зниження фіскального значення ПДВ у фіскальному просторі України впродовж останніх десятиліть зумовлює необхідність прийняття ефективних рішень у його адмініструванні. Через євроінтеграційні прагнення України й обов'язковість справляння саме податку на додану вартість для всіх країн-членів Євроспільноти неможливо здійснитизаміну ПДВ на інші форми непрямого оподаткування.

ЄС розпочав дискусію про можливі вектори реформування ПДВ ще у 2010 р., вона привела до запровадження зворотного підходу для обрахунку податку. Натомість інші країни світу впровадили електронне адміністрування цього податку. Електронне адміністрування ПДВ (e-invoicing VAT) заміщує обтяжливі паперові процеси визначення податкових зобов'язань і кредиту в режимі реального часу та дає змогу автоматизувати податкові перевірки, блокувати підозрілі й схемні операції та зменшувати вплив корупційного фактора. Незважаючи на широке застосування і швидке поширення e-invoicing, емпіричні докази позитивного впливу «електронного ПДВ» на ефективність процесів оподаткування обмежені, особливо в економіках, що розвиваються.

Це дослідження присвячене поглибленому розумінню об'єктивних наслідків цифровізації процесів оподаткування, зокрема запровадженню системи електронного адміністрування (СЕА) ПДВ в Україні.

Ефективність функціонування системи електронного адміністрування ПДВ у нашій державі дотепер не одержала однозначної оцінки. Так, окремі експерти вважають запровадження СЕА успішним, хоч би з огляду на потенціал для покращення податкового аудиту, можливості ефективної боротьби з ухиленням від сплати ПДВ та зменшення оптимізаційних схем у цій сфері. Інша частина

експертного середовища наголошує на недоцільності, а отже – на необґрунтованій витратності експлуатації системи СЕА.

Тому мета дослідження полягає у формалізації теоретичного обґрунтування у контексті діджитал-трансформацій фіскального простору, аналізі ефектів СЕА ПДВ, оцінюванні його переваг і недоліків, розкритті проблем, які знижують фіскальну ефективність податку, та наданні пропозицій щодо вдосконалення його використання.

Якщо проаналізувати фіскальну віддачу податку на додану вартість в Україні, то, незважаючи на його високу нормативну ставку – 20% від бази оподаткування, він характеризується невисокою ефективністю, яка з року в рік тільки знижується. Якщо у 1998 р. частка ПДВ (від операцій на внутрішньому ринку за мінусом відшкодування) у вітчизняному ВВП становила 5,8%²⁶¹, то у 2008 – 2009 рр. чисте позитивне сальдо ПДВ зменшилося до 1,1–1,2% ВВП. Це відбувалося на тлі прискореного зростання переplat бюджету перед експортерами з відшкодування ПДВ.

В Україні ключова проблема ПДВ лежить у площині солідарної відповідальності для всього ланцюжка постачальників-покупців. Оскільки ПДВ справляється кумулятивно на всіх стадіях і етапах виробництва товару, недоплата чи шахрайство одного контрагента спричиняє зобов'язання з ПДВ для інших учасників ланцюжка. Поширення шахрайства й непокараність фіктивних постачальників спричиняли перекладання чужої відповідальності на сумлінних контрагентів, вимивали їхні обігові кошти та ставали підставою для застосування адміністративних покарань і судової тяганини.

Така схема нарахування та сплати ПДВ є типовою для різних країн світу, в тому числі й країн ЄС, але в Україні процес ухилення від сплати ПДВ упродовж двох десятиліть переріс у повноцінну нелегальну індустрію. За роки функціонування ПДВ в Україні утворилася суміжна тіньова «ПДВ-економіка» із власними ринком, попиту, пропозицією, курсом і бенефіціарами такої системи. Деформована система суспільних відносин замість державного

²⁶¹ Сибірянська Ю. Роль податку на додану вартість у формуванні доходів бюджету (на прикладі Вінницької області). *Ринок цін. паперів України*. 2013. № 1–2. С. 17–26.

контролю за справлянням ПДВ стимулювала платників податку ухилятися від його сплати.

Схеми хилення від ПДВ з'явилися одночасно із запровадженням власне ПДВ у 90-х рр. ХХ ст. Спеціальні схемні контрагенти створювалися під протекторатом державних органів влади. Метою діяльності цих підприємств було формування фіктивного податкового кредиту в результаті здійснення операцій з продажу товарів та послуг, які існували лише в паперовій формі без фактичного виконання. Такі операції дістали назву «безтоварні операції». З плином часу ринок схемного податкового кредиту монополізувався, вартість нелегальних послуг зросла з 5–6% від суми такого кредиту до 11–12 %.

Подібна ситуація з ПДВ простежувалась також у країнах ЄС і отримала назву «карусельне шахрайство» (від англ. «carousel fraud»), коли одна з компаній у ланцюзі поставки товарів, збираючи суми податку, в результаті зникала, не перераховуючи податок до бюджету, але залишивши право на бюджетне відшкодування своїм контрагентам-партнерам²⁶².

Якщо для боротьби з карусельним шахрайством країни ЄС застосували метод нарахування оберненого ПДВ для високоризикових галузей економіки²⁶³, то Україна разом з Бразилією, Перу й іншими країнами Латинської Америки обрала шлях запровадження електронної емісії податкових накладних з податку на додану вартість.

Інша причина невисокої ефективності ПДВ – це значний рівень тінізації економіки України – 40–45% ВВП. На думку багатьох експертів, це наслідок дискреції, тобто вибіркового застосування податкового законодавства, часте внесення змін до нього, надмірна концентрація функцій та обов'язків у податкових органів, нераціо-

²⁶² Bellon M., Dabla-Norris J., Khalid S. Digitalization to improve tax compliance: evidence from VAT e-Invoicing in Peru. *IMF Working Paper*. WP/19/31. 36 p.; Hutton E. The Revenue Administration-Gap Analysis Program: Model and Methodology for Value-Added Tax Gap Estimation. *IMF*. 2017. 28 p.; Соколовська А. М., Твардієвич В. О. Дискусійні питання реформування ПДВ. *Фінанси України*. 2011. № 8. С. 35–50. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Fu_2011_8_5.

²⁶³ Keen M. Anatomy of a VAT. *National Tax Journal*. 2013. № 66. P. 423–446. URL: <https://www.ntanet.org/NTJ/66/2/ntj-v66n02p423-446-anatomy-vat.html.html>.

нальне адміністрування і невідшкодування ПДВ експортерам, надання необґрунтованого, навіть корупційного сприяння окремим платникам. Тому вилучення корупційної компоненти, покращення процесів адміністрування податку через його діджиталізацію й усунення надмірного та некоректного впливу чиновників податкового відомства можуть привести до позитивних ефектів щодо збільшення податкових надходжень до бюджету від ПДВ, зниження тінізації економіки, покращення інвестиційного клімату й ін.

Окремі процедури електронного адміністрування ПДВ з'явилися в нашій державі у 2012 р. на підставі статті 201 Податкового кодексу України. Великі платники податку формували спеціальні реєстри податкових накладних на суму продажу товарів понад 10 тис. грн. з електронною реєстрацією. Загалом такий підхід відповідає світовій практиці поетапного запровадження цифрового формату справляння ПДВ, коли апробація спочатку відбувається для певної групи платників. Проте він не дав значимого ефекту у вигляді додаткових надходжень податку до бюджету, тому було прийняте рішення про запуск повноцінної електронної системи СЕА ПДВ.

Пілот СЕА ПДВ стартував в Україні поетапно: з 2014 р. – для окремих груп платників податку, з 1 січня до 1 липня 2015 р. – у тестовому режимі, з 1 липня 2015 р. – для великих платників, з 1 січня 2016 р. – на постійній основі для всіх підприємств і приватних підприємців.

СЕА ПДВ, організована на центральному рівні ДПС, забезпечує автоматичний облік у розрізі платників податку: сум податку, що містяться у виданих та отриманих податкових накладних, зареєстрованих в Єдиному реєстрі податкових накладних (надалі – ЄРПН), і розрахунках коригування до них; сум податку, сплачених платниками при ввезенні товарів на митну територію України; сум поповнення та залишку коштів на рахунках у системі електронного адміністрування ПДВ; суми податку, на яку платники мають право зареєструвати податкові накладні в ЄРПН.

Водночас СЕА ПДВ не внесла кардинальних змін у загальні принципи справляння ПДВ, затверджені Податковим кодексом

України. Норми цього Кодексу, які визначають коло платників ПДВ, об'єкт і базу оподаткування, й підходи до формування податкових зобов'язань та податкового кредиту, залишилися сталими.

Крім цього, запроваджено електронні рахунки для платників ПДВ. Електронний рахунок для платника ПДВ – це рахунок, відкритий платнику податку в Казначействі, на який платник перераховує кошти з власного поточного рахунка для збільшення розміру суми, на котру платник податку має право зареєструвати податкові накладні й розрахунки коригування кількісних і вартісних показників до податкової накладної в ЄРПН.

Датою початку використання електронного рахунка для суб'єктів господарювання стало 1 лютого 2015 р., для нових суб'єктів господарювання – дата їхньої реєстрації платниками податку. Протягом дії системи електронного адміністрування ПДВ платники податку самостійно зараховують на такі електронні рахунки кошти з власних поточних рахунків.

З квітня 2017 р. функціонує опція автоматичного відшкодування ПДВ експортерам, що передбачає безумовне повернення нагромаджених ними сум податкового кредиту з ПДВ на банківські рахунки платника податку. З 1 липня 2017 р. оплата ПДВ відбувається винятково з електронного рахунка, що обліковується в системі електронного адміністрування ПДВ, а не з банківського рахунка.

Таким чином, основними механізмами запровадження СЕА ПДВ були встановлення дієвого одночасного он-лайн контролю відразу за всіма платниками податку й аналіз емітованих ними податкових накладних (ЕПН). Робоча гіпотеза є такою: забезпечення транспарентності ланцюжків – процесів постачання товарів та послуг між контрагентами – дасть можливість податковим органам усунути з ланцюжка поставок «податкові ями», «конверти» й «скрутки».

Як бачимо, нова електронна система СЕА ПДВ накладає цілий ряд обмежень і ускладнень для платників податків: супровід баз даних, збереження інформації, переведення усієї документації з ПДВ у цифровий формат, ризик отримати блокування податкової накладної, а отже, втратити контрагента.

Важливо при цьому враховувати те, що рівномірність та нейтральність ПДВ як фіскального інструменту досягаються саме після продажу товару / послуги кінцевому споживачу. Під час виробництва й усіх стадій реалізації товарів тягар авансової сплати ПДВ (а за суттю – кредитування бюджету) лягає на підприємства за рахунок вимивання їхніх власних обігових коштів.

Динаміку запровадження СЕА ПДВ в Україні показано у табл. 3.5.

Таблиця 3.5

Динаміка запровадження СЕА ПДВ в Україні у 2015–2019 рр.*

Показник	2015 р.	2016 р.	2017 р.	2018 р.	2019 р.	Разом
Загальна кількість платників ПДВ на кінець року, тис. од.	233,0	245,2	241,4	272,4	278,1	–
Платники ПДВ, які емітували ЕПН у системі, тис. од.	203,1	206,4	216	234,8	242,6	–
У процентах до зареєстрованої кількості, %	87,2	84,2	89,5	86,2	87,2	–
Кількість ЕПН, що зареєстровані в системі, млн од.	232,1	226,3	219,7	234,9	248,5	1161,5
Кількість ЕПН на суму ПДВ 10 тис. грн і більше, що зареєстровані в системі, млн. од.	8,55	10,96	13,44	15,6	–	48,50
У процентах до загальної кількості ЕПН, %	3,7	4,8	6,1	6,6	–	6,1
Загальна сума ПДВ в ЕПН, млрд грн	982,7	1288,0	1434,8	1 729,9	1831,4	7266,8
Надійшло до бюджету ПДВ від операцій на внутрішньому ринку, млрд грн	107,4	148,5	183,5	210,8	240,8	891,0
У процентах до емітованих сум ПДВ за ЕПН, %	10,9	11,5	12,8	12,2	13,1	–

* Джерело: сформовано автором.

За станом на 1 січня 2020 р. у СЕА налічується 242,6 тис. платників ПДВ порівняно з 206,3 тис. платників ПДВ у 2016 р., які здійснили реєстрацію податкових накладних в однойменному Реєстрі. Впродовж 2015–2019 р. ними емітовано та зареєстровано 1161,5 млн ЕПН на суму ПДВ 7266,8 млрд грн (з них 48,5 млн накладних містять суму ПДВ понад 10 тис. грн). Зрозуміло, що не

всі платники ПДВ реєстрували ЕПН у системі, а лише 84,2–89,5% від усіх зареєстрованих платників податку (за мінусом новостворених, недіючих, у стадії ліквідації, банкрутства т. ін.).

Співвідношення кількості податкових накладних на суму ПДВ 10 тис. грн та загальної кількості накладних перебуває в інтервалі 3,7–6,6%. З урахуванням впливу інфляції накладних на суму ПДВ понад 10 тис. грн у попередніх звітних періодах було ще менше – 1–3% у загальній їхній сукупності. Це пояснює неефективність системи автоматизованого реєстру ПДВ зразка 2012 р. Контроль лише «верхівки айсберга» не забезпечує якісного й повного аудиту та підштовхує платників до приховування і перекручення звітності й інтервального дроблення сумнівних операцій для запобігання потраплянню ЕПН в електронну систему.

Наведена аналітика свідчить про наявність нерозкритого фіскального потенціалу ПДВ від операцій на внутрішньому ринку, оскільки лише 12,2% від емітованих ЕПН, або 210,8 млрд грн податку надійшло до Державного бюджету України у 2018 р., а 13,1%, або 240,8 млрд грн – у 2019 р. (табл. 3.5).

З метою попередження неправомірних дій у системі електронного адміністрування ПДВ передбачено постійний автоматизований моніторинг відповідності податкових накладних та розрахунків коригування критеріям оцінювання ступеня ризиків в ЄРПН. Критерії оцінювання ступеня ризиків призначені убезпечити від неправомірних дій у системі електронного адміністрування ПДВ з боку платників податків і контролюючих органів. Проте встановлені Міністерством фінансів України критерії оцінювання ризиків ще далекі від ідеалу й не можуть передбачити всіх можливих способів незаконної діяльності в СЕА ПДВ. При цьому зупинення податкових накладних, які визнано «ризиковими» згідно з встановленими критеріями оцінювання ступеня ризиків, на постійній основі вже відбувається з 1 липня 2017 р.

Система нагромаджених даних може також використовувати їх для розрахунку прогнозних показників з ПДВ та інших платежів, виявлення закономірностей, трендів і тенденцій, планування, аналізу специфіки платників у розрізі регіонів та галузей і ви-

явлення інших видів ухилень від оподаткування. Відповідно СЕА ПДВ на першому етапі свого існування дає можливість податківцям бачити сумнівні операції в режимі реального часу, елімінувати, блокувати, зупиняти їх, оперативно одержувати пояснення платника ПДВ та упереджувати правопорушення, а не виявляти його через рік-два після вчинення такого правопорушення. Потенціал цих баз даних залишається не розкритим, тому він потребує вдосконалення²⁶⁴.

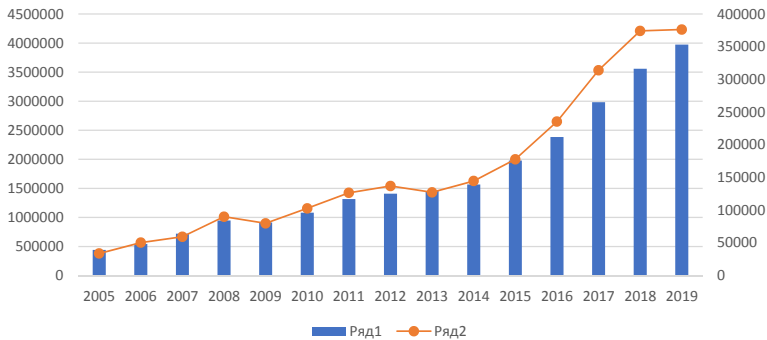
Щоб оцінити дієвість СЕА ПДВ, слід застосувати емпіричні моделі оцінювання фіскальної й адміністративної ефективності ПДВ. Це певна сукупність показників, які базуються на використанні системи національних рахунків і макроекономічної статистики.

У контексті окреслених проблем найбільш поширена емпірична модель фіскальної ефективності ПДВ – це модель оцінювання ефективної ставки податку. Так, ефективна ставка податку є співвідношенням фактично сплаченого ПДВ (з урахуванням сум відшкодованого податку або без такого) та категорій споживання, з яких він сплачується. Як категорії можуть застосовуватися: узагальнений ВВП як сума доданої вартості, кінцеві споживчі витрати домогосподарств, кінцеві споживчі витрати некомерційних організацій, що обслуговують домашні господарства, кінцеві споживчі витрати уряду (за виключенням окремих компонент)²⁶⁵. Перевага такої моделі полягає у точності й якості розрахунків як наслідок застосування наявної (фактичної) макроекономічної та фіскальної статистики, статистики щодо кінцевого споживання на протигагу узагальненій статистиці доданої вартості чи ВВП.

Динаміку обсягів ВВП і надходжень ПДВ (чисте сальдо) за 2005–2019 рр. (млрд грн) в Україні проаналізовано та відображено на рис. 3.10.

²⁶⁴ Gupta S., Keen M., Shah A., G. Verdier. Digital revolutions in public finance. Washington, DC: International Monetary Fund, 2017. 343 p.

²⁶⁵ Bellon M., Dabla-Norris J., Khalid S. Digitalization to improve tax compliance: evidence from VAT e-Invoicing in Peru. IMF Working Paper. WP/19/31. 36 p.



**Рис. 3.10. Динаміка обсягів ВВП та ПДВ
(чисте сальдо надходжень)
у 2005–2019 рр. в Україні, млрд грн***

*Надходження ПДВ за 2010 р. і 2014 р. роки включають суми емітованих ОВДП для погашення заборгованого бюджетного відшкодування платникам податку (16,4 млрд грн. та 6,9 млрд грн).

Джерело: узагальнено автором.

Дані на рис. 3.10 підтверджують наявність взаємозв'язку між означеними категоріями впродовж 2005–2019 рр. Обсяги сплаченого (чисте сальдо надходжень) ПДВ і ВВП синхронно зростають в аналізованому періоді. Водночас з 2016 р. спостерігається прискорене збільшення надходжень з ПДВ (крива лінія, права шкала) урівняно з обсягами ВВП (стовпчики, ліва шкала). Наша гіпотеза є такою: це випереджальне зростання надходжень податку корелює з періодом запровадження електронної податкової накладної, тому теоретично воно може зумовлюватися саме цим або бути одним із факторів позитивного впливу.

Поглиблення аналізу ефективної ставки оподаткування можливо досягти шляхом її щоквартального розрахунку на основі надходжень ПДВ та статистичних показників ВВП України за період 2011 – 2019 рр. і I кварталу 2020 р. (рис. 3.11).

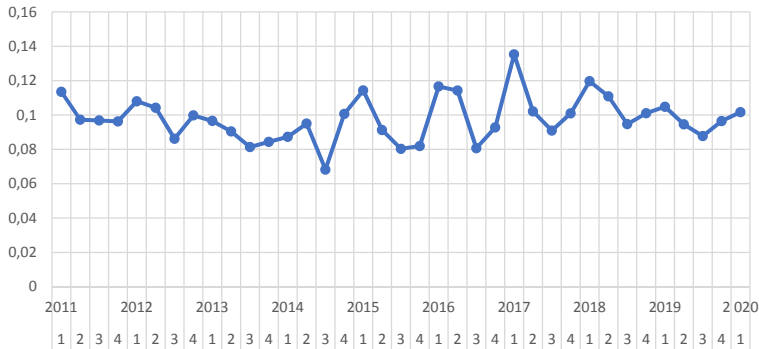


Рис. 3.11. Щоквартальна динаміка ефективної ставки ПДВ (Ci – efficiency) за період 2011р. I кварталу 2020 р.

Джерело: розраховано автором.

Як бачимо, простежується значний розмах варіації ефективної ставки ПДВ – від 6,8% у III кварталі 2014 р. до 13,5% у I квартал 2017 р., причому наявна певна сезонність показників. Принагідно зауважимо, що ефективна ставка ПДВ значно нижча від її базового значення – 20%. Це пояснюється існуванням пільгових операцій, поверненням бюджетного відшкодування з податку експортерам та неповною сплатою задекларованих податкових зобов'язань окремими суб'єктами господарювання.

Так, у I кварталі майже всіх років спостерігається збільшення надходжень податку щодо ВВП. На наш погляд, це зумовлено ефектом бази, тобто сезонними коливаннями обсягів валового внутрішнього продукту – він найменший у січні-лютому кожного календарного року. Крім цього, саме у січні настає термін сплати ПДВ за операціями на внутрішньому ринку за грудень попереднього року, коли обсяги продажу товарів населенню в 2–2,5 рази більші від середньомісячних.

Ефективна ставка ПДВ істотно спадає щороку в III кварталі. Якщо у 2014 р. це пояснюється військовою агресією Росії, тимчасовою втратою східних територій, знищенням або припиненням

діяльності стратегічних підприємств Донецької й Луганської областей відшкодуванням ПДВ через випуск ОВДП (6,4 млрд грн), то обґрунтованого пояснення для інших періодів немає. На наш погляд, це може бути спричинене несистемним, неритмічним поверненням сум бюджетного відшкодування платникам саме в літній період року.

Потрібно наголосити, що у всі роки проаналізованого періоду з 2007 р. по I півріччя 2019 р. сума надходжень ПДВ від імпорту істотно перевищує суму надходжень податку від операцій на внутрішньому ринку. Отже, саме «імпортний» ПДВ, як це не парадоксально, слідкує ключовим джерелом доходів Державного бюджету України та становить 70–90% від загальної суми річних надходжень ПДВ. Вважаємо, що першопрчиною є недостатнє споживання населенням товарів вітчизняного походження, надмірна концентрація уваги споживачів на імпортних товарах зруйноване українське виробництво багатьох товарних груп, наприклад, автомобілів, офісної техніки, одягу тощо. Відповідно всі ці товари імпортуються у країну з метою споживання та продажу кінцевим споживачам, тому обсяги операцій із цими товарами мають спричиняти ефект мультиплікації податків також на внутрішньому ринку.

Обсяги імпорту товарів системно зростають з року в рік, вони пригальмовують лише в окремі періоди 2008–2009 рр. і 2014–2016 рр. років внаслідок різкої девальвації національної валюти та зниження купівельної спроможності споживачів (табл. 3.6).

Якщо аналізувати ефективну ставку податку з імпортних товарів (співвідношення сплаченого ПДВ і обсягів імпорту, за даними Державної статистичної служби), то вона не опускається нижче, ніж 11,4% в аналізованому періоді (табл. 3.6).

Таблиця 3.6

Динаміка надходжень ПДВ від імпорту в Україні, млн. грн.

Період	Обсяги імпорту	Обсяги надходжень ПДВ від імпортованих товарів	Співвідношення, %
2007	364373	41685	11,4
2008	520588	79426	15,3
2009	438860	68500	15,6
2010	580944	73350	12,6
2011	779028	93168	12,0
2012	835394	101604	12,2
2013	805662	96543	12,0
2014	834133	107287	12,9
2015	1084016	138764	12,8
2016	1323127	181453	13,7
2017	1618749	250530	15,5
2018	1914893	295064	15,4
2019	1947599	287388	14,8
Зростання за період	5,3	6,9	–

Джерело: узагальнено автором.

Середнє значення ефективної ставки податку з імпортованих товарів перебуває в діапазоні 12,3–12,6%, а у 2017–2018 рр. воно зростає до 15,4–15,5%, наближаючись до номінальної ставки ПДВ – 20%. У 2019 р. спостерігаємо незначне зниження ефективної ставки до 14,8% внаслідок ревальвації гривні. Якщо порівняти щорічні темпи зростання обсягів імпорту й відповідно сум сплаченого податку, то вони також показують синхронність. На нашу думку, це свідчить про покращення процесів адміністрування ПДВ на митниці та є наслідком логічних законодавчих змін у напрямку скорочення і скасування необґрунтованих пільг щодо сплати податку на додану вартість.

Щоквартальну динаміку ефективної ставки ПДВ з імпорту в період 2011–2019 рр. відображено на рис. 3.12.

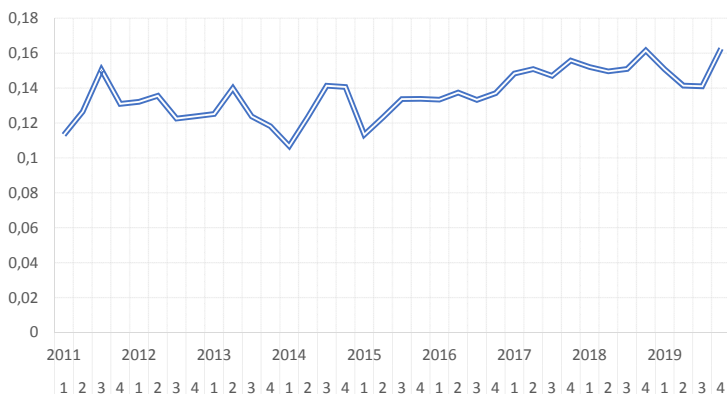


Рис. 3.12. Динаміка щоквартальної фіскальної ефективності ПДВ з ввезених на територію України товарів у 2011–2019 рр.

Джерело: узагальнено автором.

Порівняно зі щоквартальною динамікою чистого сальдо надходжень ПДВ за аналогічний період, фіскальні значення ПДВ з імпорту підтверджує спокійний та врівноважений характер надходжень. Сезонні коливання існують, але їхня амплітуда менша. Найнижча фіскальна ефективність ПДВ зафіксована у I кварталі 2014 р. – 10,7%, а найвища – у IV кварталі 2018 р. і 2019 р. – відповідно 16,2% та 16,3%, вона наближається до нормативної ставки 20%.

Починаючи з II кварталу 2015 р. доходи ПДВ від імпорту неухильно зростають (рис. 3.12), причому пікові значення припадають на останній квартал фіскального року. Незначне падіння ефективності адміністрування ПДВ з імпорту простежуємо у II–III кварталах 2019 р., що здійсненого зумовлено ревальвацією гривні й політичними змінами в керівництві митної служби.

Це підтверджує нашу гіпотезу про достатність і своєчасність оподаткування легальних імпортних потоків. Якщо застосувати методику податкового розриву, то він може дорівнювати максимумно 3,7% від обсягів імпорту (20 – 16,3%) у IV кварталі 2019 р., або 17,9 млрд грн в абсолютних цифрах.

Зрозуміло, що за таких умов основний фактор зростання доходів бюджету від цього джерела на митниці – визначення справедливої (незаниженої) контрактної вартості імпортованих товарів та недопущення чорних і сірих схем імпорту в обхід оподаткування. Ефективним інструментом вирішення таких проблем є міжнародний обмін податковою інформацією згідно з планом BEPS, т. зв. CRS (Common Reporting Standard), коли дані податкових та митних служб різних країн підлягають регулярному й автоматичному звірянню²⁶⁶.

Діджиталізація адміністрування ПДВ взірця 2015–2017 рр. також стимулювала якісне і своєчасне відшкодування податку експортерам. Така думка підтверджується фактажем, тобто зростанням кількості платників, які одержали відшкодування податку, за даними Державної казначейської служби України. Так, у період до 2015 р. кількість експортерів, які заявляли ПДВ до відшкодування та одержували його, не перевищувала 1,0–1,5 тис. компаній. З 2015 р. кількість одержувачів відшкодування плавно зростає до 2,0–2,5 тис. фірм щомісяця, а з 2017 р. – до 3,0 – 3,5 тис. Фірм. Цікаво, що збільшилася кількість саме дрібних експортерів і водночас одержувачів сум бюджетного відшкодування²⁶⁷. Це відповідає динаміці кількісного зростання учасників ЗЕД, бо зовнішньоекономічна діяльність в умовах глобалізації та спільних ринків більше не є прерогативою винятково гігантських транснаціональних компаній. До запуску автоматичного відшкодування у 2017 р. представники малого і середнього бізнесу не претендували на експортне відшкодування сум ПДВ, хоча формально й фактично вони мали право на нього. Проте корупційні фактори та незаконні нормативні вимоги ДПС не залишали дрібним експортерам шансів.

Оцінимо суми бюджетного відшкодування ПДВ в Україні впродовж 2007–2019 рр. у співвідношенні з обсягами експорту.

²⁶⁶ OECD, Action 1 – 2015 Final report, addressing the tax challenges of the digital economy, OECD/G20 Base Erosion and Profit Shifting Project. OECD Publishing, 2015. P. 64–65.

²⁶⁷ Звітність про доходи бюджету України у 2005–2019 рр. / Держ. Казнач. служба України. URL: <https://www.treasury.gov.ua/ua/filestorage/vikonannya-derzhavnogo-byudzhetu>.

Таблиця 3.7

**Динаміка обсягів бюджетного відшкодування ПДВ
та експорту товарів в Україні у 2007–2019 р.**

Період, роки	Обсяги експорту, млн грн	Обсяги відшкодування ПДВ, млн грн	Співвідношення відшкодування ПДВ і експорту, %
2007	323205	18 869	5,8
2008	444859	34 409	7,7
2009	423564	34 537	8,2
2010	549365	24 236	4,4
2011	707953	42 779	6,0
2012	717347	45 959	6,4
2013	681899	53 448	7,8
2014	770121	43 333	5,6
2015	1044541	68 405	6,5
2016	1174625	94 405	8,0
2017	1430230	120 061	8,4
2018	1608890	131 659	8,2
2019	1636416	151 900	9,3
Зростання за період 2019/2007	5,1	8,1	–

Джерело: узагальнено автором.

Як видно з цієї таблиці, суми повернення ПДВ зростають з року в рік як в абсолютних, так і у відносних показниках. Якщо у 2007 р. платники одержали 18,9 млрд грн експортного ПДВ, то у 2018 р. – 131,7 млрд грн, або в 7 разів більше, а у 2019 р. – 151,9 млрд грн, або у 8 разів більше. Одночасно експорт товарів та послуг за аналогічний період зріс лише п'ятикратно – з 323,2 млрд грн до 1636,4 млрд грн. Закономірно постає запитання про таку асинхронність. Для глибокого розуміння причин необхідно проаналізувати динаміку переplat з ПДВ у 2007–2019 рр. і врахувати частку ПДВ в обсягах експорту. Як бачимо, найнижча частка ПДВ в експорті: 5,8% у 2007 р., 4,4% у 2010 р. та 5,6% у 2014 р.

Такі цифри можна аргументовано пояснити. Саме 2007 р. і 2010 р. – це період, коли відбувалося безпрецедентне зростання переplat щодо ПДВ як наслідок адміністративного тиску на платників з боку ДПС (безпідставні відмови у відшкодуванні, ускладнення нормативних вимог, адміністративні й судові оскарження, корупційні фактори). У 2014 р. через військову агресію Росії на сході України багато підприємств Луганської та Донецької областей були зруйновані або опинилися на тимчасово не підконтрольних територіях, внаслідок чого вони припинили свою діяльність і експорт, а отже – нарахування та сплату ПДВ до бюджету України. Частка Донецької та Луганської областей у загальнодержавних масштабах щодо ПДВ завжди перевищувала 10%. Тому тимчасова втрата східних територій спричинила відповідні зміни у загальнодержавній статистиці щодо ПДВ.

У перший рік – 2015 р. запровадження електронного адміністрування ПДВ частка експортного відшкодування стабілізується та навіть зростає до 6,5% від обсягів експорту, незважаючи на стагнацію і скорочення ВВП України (табл. 3.7). У 2016–2018 рр. питома вага ПДВ в обсягах експорту поступово зростає вже до 8,0–8,4 %%. У 2019 р. вона взагалі досягає нових локальних максимумів у 9,3%. З одного боку, це позитивна тенденція, яка дала змогу підприємствам наростити оборотні кошти в умовах кризи, а з іншого – експорт стає «дорожчим» для держави, оскільки впливати традиційними адміністративними методами для зменшення сум бюджетного відшкодування в умовах прозорості електронної системи вже неможливо або принаймні непросто.

Щоквартальну динаміку цього показника відображено на рис. 3.13.

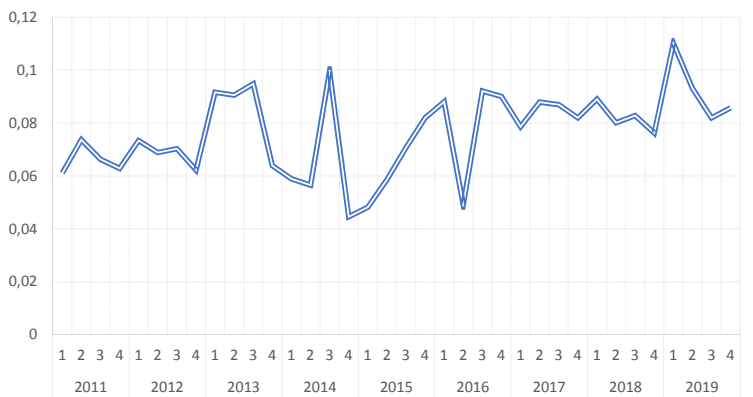


Рис. 3.13. Динаміка щоквартального фіскального значення експортного ПДВ в Україні у 2011–2019 рр.

Джерело: узагальнено автором.

Таким чином, доходимо попереднього висновку, що механізм адміністрування ПДВ в електронному форматі приводить до перерозподілу ресурсів економіки на користь експортерів, а не внутрішніх споживачів. Додаткові стимули нагромаджувати щораз більші суми податкового кредиту створені саме для експортерів. Так, досвід запровадження електронного адміністрування ПДВ у Перу та Бразилії свідчить, що фірми з позитивним значенням податкового кредиту з ПДВ на початок дії реформи швидшими темпами збільшують саме свої звіти про придбання товарів, ніж звітність щодо продажів. Отже, вони не відображають зростання зобов'язань з ПДВ і продовжують нагромаджувати ще більше обсягів податкового кредиту з ПДВ під час та після реформи²⁶⁸. На наш погляд, причина цього криється як у податковій поведінці платника, так і в особливостях роду діяльності компанії.

Звичайно, збільшення співвідношення обсягів відшкодування ПДВ та фактичних обсягів експорту, за даними Державної статистичної служби України, може також свідчити про свідоме цілеспрямоване заниження великими платниками податків експортних цін у результаті в тому числі застосування ними меха-

²⁶⁸ Bellon M., Dabla-Norris J., Khalid S. Digitalization to improve tax compliance: evidence from VAT e-Invoicing in Peru. *IMF Working Paper*. WP/19/31. 36 p.

нізмів трансфертного ціноутворення. Таким чином, експортер одержує від держави суму експортного відшкодування ПДВ, а частину прибутку для уникнення податкових зобов'язань з податку на прибуток він перерозподіляє власній або афільованій компанії, що є нерезидентом, наприклад, у низько-податковій юрисдикції. Зокрема, непрямим підтвердженням такої гіпотези є неприродно висока частка Нідерландів у географічній структурі зовнішньої торгівлі товарами: за 10 місяців 2019 р. вона дорівнює 3,7% – і відповідно її зростання до аналогічного періоду минулого року – 124%²⁶⁹. Отже, вітчизняний бюджет втрачає двічі: він повертає сплачений ПДВ з експортованого товару та недоотримує податок на прибуток.

За даними Звіту ДПС України про стан відшкодування ПДВ, у 2017–2018 рр. було забезпечено сталу тенденцію до збільшення відшкодованих сум податку. Так, загалом по країні за станом на 1 січня 2019 р. платникам податку відшкодовано 131,7 млрд грн. (табл. 3.7), що на 11,6 млрд грн, або на 9,7% більше, ніж у 2017 р. (120,1 млрд грн). Вже на початок 2020 р. повернуто платникам 151,9 млрд грн ПДВ, або на 15,4% більше, ніж торік.

Середньомісячна заявка на відшкодування ПДВ у 2018 р. становила 12,2 млрд грн, що на 2,1 млрд грн більше порівняно з 2017 р. – 10,7 млрд грн. Майже 80% заявлених до повернення сум ПДВ відшкодовувалися впродовж місяця. На 1 млрд грн, або на 10% зросло середньомісячне відшкодування ПДВ коштами порівняно з 2017 р. (11 млрд грн проти 10 млрд грн).

Якщо на початок квітня 2017 р. – момент запуску системи автоматичного відшкодування ПДВ – загальна заборгованість бюджету перед платниками податку становила 15,3 млрд грн, то лише в перший місяць роботи електронного режиму такий борг скоротився на 11,5 млрд грн – до 3,8 млрд грн на 01 травня 2017 р. До початку 2019 р. заборгованість була скорочена на 93,7%, або на 14,3 млрд грн до рівня 0,7 млрд грн.

²⁶⁹ Статистична звітність / Держ. служба статистики України. URL: <https://ukrstat.org/uk>.

За станом на 1 січня 2019 р. залишок невідшкодованих сум податку на додану вартість дорівнює 28,7 млрд грн, у тому числі 15,6 млрд грн – суми, заявлені до повернення у грудні 2018 р.²⁷⁰

Наведений моніторинг загалом підтверджує гіпотезу про те, що СЕА ПДВ серйозно дисциплінувало податкові органи України у сфері експортного відшкодування ПДВ, знизило корупційні ризики для платників податків, розширило коло експортерів-претендентів і збільшило середньомісячну заявку щодо обсягів відшкодування.

Як видно з результатів дослідження, електронна реформа не вирішила питання фіскальної ефективності податку в Україні на внутрішньому ринку. Основною причиною цього залишається існування тіншової економіки – 30–40% від ВВП. Крім цього, продаж товарів та послуг кінцевим споживачам здійснюється через спеціальний податковий режим спрощеної системи оподаткування – платників єдиного податку, внаслідок чого сума роздрібною торговельної націнки випадає з бази оподаткування ПДВ. Проблема загострюється фактичною безконтрольністю обсягів реалізації товарів для спрощенців усіх трьох (I, II, III) груп. Адже за чинним податковим законодавством і нормативними документами у сфері регулювання обігу готівки для фізичних осіб-платників єдиного податку не існує зобов'язання використовувати реєстратори розрахункових операцій та касові апарати.

Якщо абстрагуватися від нюансів, то спрощена система дає змогу продавати будь-які товари і послуги кінцевим споживачам благ без нарахування ПДВ, за винятком підакцизних товарів (тютюнові й горілчані вироби, електроенергія, спирт, пально-мастильні матеріали та ін.). Платники єдиного податку можуть виступати постачальниками товарів і робіт для бюджетних організацій та публічного сектору економіки. Через спрощену систему оподаткування на внутрішній ринок України безконтрольно потрапляють електронні товари (книги, музика, фільми) іноземного походження, а також здійснюється потік матеріальних товарів з електро-

²⁷⁰ Звітність про доходи бюджету України у 2005–2019 рр. / Держ. казнач. служба України. URL: <https://www.treasury.gov.ua/ua/filestorage/vikonannya-derzhavnogo-byudzhetu>.

них торговельних майданчиків. На нашу думку, в такий спосіб руйнується фіскальний простір окремо взятої держави, знижується ефективність фіскальних інструментів, а отже, скорочується доходна частина бюджету.

Як бачимо, фіскальна ефективність ПДВ почала знижуватися саме після 1998 р., що збіглося в часі із запровадженням спрощеної системи оподаткування, обліку і звітності в Україні. З 2007 р. також спостерігалось системне скорочення кількості платників податку – з 356,9 тис. до 235,8 тис. у 2011 р. Звичайно, вимоги запровадженого у 2011 р. Податкового кодексу України серйозно перешкоджали реєстрації нових платників податку та призвели до вилучення з реєстру вже існуючих платників ПДВ, потенційних «оптимізаторів» й ін.

На початок 2020 р. кількість платників податку дещо зросла – на 18%, тобто до 278,1 тис. юридичних і фізичних осіб. На наш погляд, електронне адміністрування ПДВ скоріше перешкоджає реєстрації нових платників податку, бо воно потребує істотних трудових та фінансових затрат і ускладнює облік та звітність економічних суб'єктів.

На жаль, проведена електронна реформа у сфері адміністрування ПДВ як основного дохідного джерела вітчизняного бюджету спричинила неочікувані фіскальні ефекти в Україні. Замість зростання фіскальної ефективності ПДВ констатуємо фіскальну стагнацію непрямого оподаткування. Ефект незначного збільшення оподаткованої доданої вартості й збираності ПДВ у перші два роки після його запровадження закінчився²⁷¹. У 2018 р. фіскальна ефективність ПДВ вперше почала знижуватися після реформи. Основною причиною цього є пристосування платників податків до нових «електронних» умов і правил оподаткування.

Отже, проведена реформа не досягла ключової визначеної мети – відновлення фіскальної функції ПДВ, зростання його ефективності та збільшення надходжень державного бюджету. До осно-

²⁷¹ Формування фіскального простору України в умовах глобалізаційних дисбалансів : моногр. / за ред. д. е. н., проф. А. І. Крисоватого. Тернопіль: ТНЕУ, 2018. 588 с.; Серебрянський Д. М. Методичні рекомендації щодо оцінки ефективності адміністрування ПДВ Державною фіскальною службою України. Ірпінь: НДІ фін. права, 2015. 31 с.

вних причин, які спричиняють фіскальну дисфункцію ПДВ в Україні, належать: наявність значного тіншового сектору економіки, продаж товарів і послуг кінцевим споживачам із використанням спрощеної системи оподаткування, наявність окремих податкових пільг для стрімко зростаючого аграрного сектору, неоподаткування імпортованих електронних товарів та послуг податком на додану вартість.

СЕА ПДВ спрямоване на рестрикцію ризиків формування фіктивного податкового кредиту й унеможливлення у такий спосіб неправомірного відшкодування ПДВ з бюджету. Іншими супутніми екстерналіями є скорочення обсягів тіншової економіки і витрат держави на процеси адміністрування ПДВ, зменшення рівня корупції, боротьба з «податковими ямами», «скрутками» та «конвертаційними центрами». Справді, зважаючи на неефективність державного апарату щодо адміністрування сплати податків, визначаємо такі нововведення доцільними й економічно обґрунтованими.

Цифровізація надає інноваційні можливості для розвитку у сфері оподаткування: вона дає змогу виявляти справжні обсяги споживання товарів і послуг, агрегувати ці дані та визначати реальні суми податкових зобов'язань економічних агентів. У такий спосіб електронне адміністрування ПДВ може стимулювати скорочення тіншової економіки, зростання сплачених сум податку, підвищення ролі й значення непрямого оподаткування для фіску і зниження майнової та соціальної нерівності в соціумі. Електронне справляння податку може стати дієвим механізмом забезпечення фіскальної ефективності ПДВ як окремого податкового інструменту.

Водночас СЕА ПДВ істотно ускладнила процедуру оплати й механізми відшкодування ПДВ (форми податкової звітності, процедури визначення реєстраційного ліміту) сумлінним платникам. Суттєвий недолік СЕА ПДВ полягає у високій вартості її обслуговування як для держави, так і для платників податків. Крім цього, порушення термінів реєстрації накладних в ЄРПН коштує платнику податку від 10% до 40% суми ПДВ у накладній у вигляді штрафу залежно від строків виправлення помилок.

СЕА ПДВ утворила велетенські масиви інформації про підприємства – платників ПДВ, їхні взаємозв'язки з контрагентами, покупцями, замовниками, логістично-посередницькі ланцюжки та ін. Водночас відсутня якісна й ефективна система аналізу ризиків цього велетенського масиву інформації – «Big Data». Перші діджиталізовані ризикоорієнтовані системи для виявлення порушень податкового законодавства в режимі онлайн вже формалізовано, але їхня продуктивність залишається прогнозовано низькою.

Перспективним щодо подальших досліджень є моделювання фіскальної ефективності ПДВ на основі концепції податкових розривів: оцінювання ефективності податкового адміністрування та ідентифікація ризиків і загроз скорочення податкової бази.

3.4. Дослідження функціональної ролі митних інституцій у реалізації безпекової доктрини держави

Сучасна геополітична, епідеміологічна й економічна ситуація у світі породжує нові виклики для реалізації безпекової доктрини України, оскільки гібридна війна з Росією, катастрофічні наслідки для пандемії корона-вірусу для національної економіки та усталення неформального зовнішнього управління економічними інституціями актуалізують питання залучення митних органів для забезпечення національної безпеки. Хоча, відповідно до Закону України «Про національну безпеку України» № 2469-VIII²⁷² від 21.06.2018 р., митні органи не належать до інституцій, на які покладено законом повноваження щодо забезпечення національної безпеки України, тим не менш, за своїм адміністративно-правовим статусом митні інституції є воєнізованими і правоохоронними структурами, тобто вони належать до сил забезпечення національної безпеки. Як показує аналіз компетенції митних служб, їхня

²⁷² Про національну безпеку України : Закон України від 21.06.2018 № 2469-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2469-19#Text>.

участь у забезпеченні безпеки з кожним роком збільшується, що зумовлено складною геополітичною ситуацією, політичними та економічними проблемами, які виникають як усередині держави, так і на міжнародному рівні, та, як наслідок, появою нових загроз і ризиків для розвитку особистості, суспільства й держави.

Так, відповідно до Положення «Про Державну митну службу», основними завдання митних органів України є: 1) забезпечення реалізації державної митної політики, зокрема забезпечення митної безпеки та захисту митних інтересів України і створення сприятливих умов для розвитку зовнішньоекономічної діяльності, збереження належного балансу між митним контролем та спрощенням законної торгівлі; 2) забезпечення реалізації державної політики у сфері боротьби з правопорушеннями під час застосування законодавства з питань державної митної справи, запобігання і протидії контрабанді, боротьби з порушеннями митних правил²⁷³. Окреслені вище повноваження, на наш погляд, слугують одними з ключових інструментів досягнення національних інтересів у межах національної безпеки, які визначено в Законі України «Про національну безпеку України»:

1) державний суверенітет та територіальна цілісність, демократичний конституційний лад, недопущення втручання у внутрішні справи України;

2) сталий розвиток національної економіки, громадянського суспільства і держави для забезпечення зростання рівня та якості життя населення;

3) інтеграція України в європейський політичний, економічний, безпековий і правовий простір, набуття членства в Європейському Союзі та в Організації Північноатлантичного договору, розвиток рівноправних взаємовигідних відносин з іншими державами²⁷⁴.

Зіставляючи завдання митних органів й окреслені в Законі України «Про національну безпеку України» національні інтереси,

²⁷³ Положення «Про Державну митну службу України»: Постанова Кабінету Міністрів України від 6 берез. 2019 № 227. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/227-2019-%D0%BF#n209>.

²⁷⁴ Про національну безпеку України: Закону України від 21.06.2018 № 2469-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2469-19#Text>.

можемо виокремити три ключових напрямки, які визначатимуть роль митних інституцій у реалізації доктрини національної безпеки держави, а саме:

- 1) забезпечення економічної безпеки держави;
- 2) досягнення та забезпечення сталого розвитку;
- 3) забезпечення економічного суверенітету.

Концепція діяльності митних органів базується на контролі й наданні послуг щодо безпосередньої організації зовнішньоекономічної діяльності в частині руху товарів і послуг через митний кордон України, а також й частині фіскалізації зовнішньоекономічної діяльності. Таким чином, одним із основних напрямків участі митних інституцій у реалізації доктрини національної безпеки – це забезпечення економічної безпеки через митну безпеку.

У новому Законі України «Про національну безпеку України», про який йшлося вище, не подано визначення поняття «економічна безпека», а тим більше – «митна безпека», що, на нашу думку, з огляду на розв'язану проти України гібридну війну є значним прорахунком керівництва держави, бо митні бар'єри, контрабанда та економічна блокада належать до методів гібридної війни. Поряд з цим відсутність у Законі визначення економічної безпеки і складових її досягнення нівелює принцип цілепокладання у реалізації економічної політики та її складових – податкової, митної, бюджетної й, грошово-кредитної політик.

Інший важливий документ з питань національної безпеки – «Стратегія національної безпеки України: безпека людини – безпека країни», затверджений Указом Президента України № 392/2020 від 14 вересня 2020 р. – також не подає визначень понять «економічна безпека» і «митна безпека» та не пропонує заходів досягнення їхніх цілей. Однак Указ²⁷⁵ вимагає від Кабінету Міністрів України у шестимісячний термін подати на розгляд Стратегію економічної безпеки України.

Таким чином, на основі аналізу основних законодавчих і нормативно-правових актів з питань національної безпеки може-

²⁷⁵ Стратегія національної безпеки України: Безпека людини – безпека країни. Затв. Указом Президента України від 14 верес. 2020 № 392/2020. URL: <https://www.president.gov.ua/documents/3922020-35037>.

мо зробити висновок, що на сьогодні в органах державної влади та в українському суспільстві не сформовано чітких критеріїв економічної безпеки і чіткого бачення цілей її досягнення, а це в умовах гібридної війни та нових економічних шоків, спричинених пандемією корона-вірусу, суттєво підриває національну безпеку України.

Тому вважаємо за необхідне запропонувати власне бачення ключових елементів Стратегії економічної безпеки України з акцентом на необхідності забезпечення митної безпеки. Так, в економічній літературі не подано єдиного визначення сутності поняття економічної безпеки, що пов'язано як з різними цілями дослідження, так і з різними підходами вчених до трактування цього питання, але більшість визначень впливає з розуміння сутності терміна «безпека». Зокрема, в «Енциклопедії економічної безпеки» зазначається, що безпека – це властивість будь-якої системи, що виражається у здатності предмета, явища чи процесу зберігати свої основні характеристики та сутнісні параметри під час патологічних, руйнівних впливів²⁷⁶. Доволі влучним у такому контексті є визначення поняття безпеки українського науковця П. Нікіфорова. Він стверджує, що безпека – це поняття, яке стосується усіх сторін життя і діяльності людини та означає певний стан суспільства, при якому немає будь-яких загроз²⁷⁷. Тому, забезпечення безпеки означає процес діяльності людини, організації чи системи щодо визначення, мінімізації й ліквідації різних небезпек.

На цій основі у фаховій літературі сформульовано багато визначень поняття «економічна безпека», серед яких найбільш влучним вважаємо визначення відомого економіста Я. Жаліла. На його думку, економічна безпека – це «складна багатофакторна категорія, що характеризує здатність національної економіки до розширеного відтворення з метою задоволення на визначеному рівні потреб і власного населення, і держави, протистояння дестабілізуючій дії чинників, що створюють загрозу стійкому збалансованому роз-

²⁷⁶Экономическая безопасность : энцикл. / сост.: А. Г. Шаваяев, А. Т. Багаутдинов и др. Москва: Прав. Посвещ., 2001. С. 115.

²⁷⁷ Нікіфоров П. О., Куперівська С. С. Сутність та значення фінансової безпеки страхової компанії. *Фінанси України*. 2006. № 5. С. 86–90.

витку країни; забезпечення кредитоспроможності національної економіки у світовій системі господарювання»²⁷⁸. На наш погляд, ключовим посилом цього визначення є «здатність економіки до розширеного відтворення», тобто не стан економіки, який відображає одномоментність та статичність як наукової категорії, так і економічного явища, а здатність за будь-яких умов та часу забезпечувати розширене відтворення на тому рівні, який дасть змогу протистояти дестабілізуючій дії факторів, що створюють загрозу стійкому збалансованому розвитку країни.

Відповідно розширене відтворення неможливе без високого рівня економічної складності, технологічно-інноваційного забезпечення виробництва й ефективного захисту внутрішнього ринку і конкурентоспроможності національного виробника.

Враховуючи високий рівень відкритості національної економіки (коефіцієнт відкритості = (експорт + імпорт) / ВВП = 98%), зауважимо, що в Україні практично відсутній внутрішній ринок, а економіка отримала обриси економіки «базарного типу», де більшість товарів виготовляється на експорт, а важливі статті виробництва формуються на імпорتنих складниках, головними серед яких є енергоносії.

Аналізуючи фіскально-бюджетну та грошово-кредитну політику, можемо констатувати, що вони абсолютно відірвані від реального сектору, бо капітальні видатки бюджету коливаються в межах 2–10%, а фінансова глибина економіки (відношення кредитів до ВВП) становить 28%, тоді як у розвинутих країнах, серед яких Німеччина, Франція, Італія і Великобританія, цей показник перевищує 130%.

Беручи на себе зобов'язання, продиктовані Вашингтонським консенсусом та інтерпретовані в українську реальність меморандумами з МВФ, українська влада нашої держави поступово втрачає важелі формування основ для забезпечення здатності економіки до розширеного відтворення. Адже обмеження у сфері бюджетного стимулювання економічного зростання, митно-тарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності й цільового кредитування

²⁷⁸ Жаліло Я. А. Стратегія національної безпеки України в контексті досвіду світової спільноти. Київ: Сатсанга, 2001. С. 143.

реального сектору економіки на зразок країн-проповідників ідей неолібералізму не дають змоги реалізувати ідеї щодо реіндустріалізацію національної економіки. Крім цього, формування дієвої стратегії розвитку держави Україна, цілями якої би перейнялися всі гілки влади, суб'єкти господарювання та суспільство загалом, за 30 років незалежності так і не здійснено, відповідно, стало однією з головних причин низького рівня економічного розвитку нашої держави.

Отже, з огляду на вищесказане основними цілями забезпечення економічної безпеки в новій Стратегії економічної безпеки України, на наш погляд, мають бути:

- підвищення рівня економічної складності – збільшення частки високотехнологічної й переробної промисловості у структурі ВВП та у структурі експорту до 70%;

- зростання капітальних видатків з державного бюджету до 25% і кількості дієвих державних цільових програм розвитку економіки;

- збільшення доходів Державного бюджету України через зменшення контрабанди, підвищення ефективності роботи податкових та митних інституцій, використання митно-тарифного регулювання з урахуванням умов воєнного конфлікту і гібридної війни;

- розширення кредитної підтримки реального сектору на засадах продуктивної емісії та цільового рефінансування за прикладом Європейського центрального банку, Банку Англії, Народного банку Китаю і Федеральної резервної системи США.

Конкретизація цифрових показників досягнення цілей Стратегії економічної безпеки підвищує рівень відповідальності Кабінету Міністрів України перед Верховною Радою та народом України, що, на нашу думку, позитивно відобразатиметься на ділових очікуваннях, а досягнення таких цілей стане основою для підвищення рівня довіри до уряду і всіх економічних інституцій.

Враховуючи окреслені вище цілі Стратегії економічної безпеки, зазначимо, що один із ключових факторів їхнього досягнення – це ефективна діяльність митних інституцій та використання митно-та-

рифного регулювання з огляду на необхідність збереження національних інтересів.

Розглядаючи роль митних інституцій у контексті реалізації доктрини національної безпеки, наголосимо, що необхідно брати за основу забезпечення митної безпеки як складової економічної безпеки країни.

Сутність митної безпеки в економічній літературі також визначається по-різному, але, на наш погляд, доволі широке і зрозуміле визначення подає М. О. Губа. Митну безпеку держави вона визначає як стан захищеності митних інтересів України, який забезпечується на основі ефективної реалізації державної податкової політики та політики в галузі державної митної справи, характеризується надійним функціонуванням митної системи, безпечністю митного простору країни, відкритістю національної економіки і прийнятним рівнем експортно-імпоротної залежності держави та ґрунтується на врахуванні фіскально-регуляторних пріоритетів країни й інтересів платників митних платежів²⁷⁹.

Хоч дослідниця митну безпеку розуміє як статичну категорію, важливим аспектом у поданому вище визначенні є акцент на врахуванні фіскально-регуляторних пріоритетів держави, які в Україні до сьогодні не визначено, оскільки митна політика фактично не спрямована на захист національного виробника і формування внутрішнього ринку. Вважаємо, що на сьогодні основний фіскально-регуляторний пріоритет в Україні – це наповнення державного бюджету з метою мінімізації його дефіциту, який виник у тому числі внаслідок затяжного воєнного конфлікту з Росією, анексії Криму та кризи, спричиненої пандемією корона-вірусу. Відповідно, митно-тарифне регулювання має бути спрямоване на створення умов для наповнення державного бюджету через ревізію імпорتنих і експортних мит.

Збільшення експортних та імпорتنих мит, безумовно, суперечить зобов'язанням, які Україна взяла на себе відповідно до вимог Світової організації торгівлі. Однак положення і правила СОТ

²⁷⁹ Губа М. О. Фактори підвищення ефективності здійснення державної митної справи в Україні. Дослідження теоретичних аспектів та розробка системи оцінювання ефективності митних процедур : матеріали наук.-практ. Конф. (Хмельницький, 25 верес. 2014). С. 80–81.

містять винятки²⁸⁰, що дозволяють збільшувати митно-тарифні бар'єри в умовах форс-мажорних обставин. Проте, аналізуючи діяльність митної служби за 2014–2020 рр. та загалом макроекономічної політики за цей період, можемо зробити висновок про відсутність будь-яких переговорів зі Світовою організацією торгівлі й країнами – торговельними партнерами України – щодо підвищення митно-тарифних бар'єрів з метою захисту національного виробника і наповнення державного бюджету нашої країни в умовах негативних шоків, спричинених війною та корона-вірусом. Пропозиції щодо підвищення митно-тарифних бар'єрів є цілком обґрунтованими з огляду на те, що внаслідок війни українські виробники втратили найбільший ринок збуту своєї продукції – російський ринок, а транзитні канали з країнами Азії через територію країни-агресора були обмежені або повністю ліквідовані. Більш того, аналізуючи світову геополітичну обстановку і тенденції макроекономічної політики, зауважимо, що США (як гарант міжнародного права, гарант світової безпеки та основоположник ГАТТ / СОТ) під керівництвом адміністрації Президента Д. Трампа все ж підвищили митно-тарифні бар'єри, незважаючи на вимоги СОТ. Однак через відсутність загальнонаціональної стратегії, нехтування національними інтересами і превалювання неоліберальних ідей в економічній політиці українська влада не може ефективно використовувати митно-тарифне регулювання для забезпечення доктрини національної безпеки. Особливо це стосується митно-тарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності з країною-агресором, яка за підсумками першого півріччя 2020 р. стала головним торговим партнером України.

Дуже важливий елемент митної, економічної та національної безпеки – це ефективне регулювання експорту товарів з України. На перший погляд, митно-тарифне регулювання експорту в частині встановлення експортних квот чи високих мит видається абсурдним рішенням з точки зору наповнення внутрішнього валютного ринку валютною виручкою, а бюджет – податком на додану вартість. Однак, через те, що Україна за 30 років незалежності пе-

²⁸⁰ Осика С. Г., Пятницький В. Т. Світова організація торгівлі. 3-є вид., переробл. і доповн. Київ: «К. І. С», 2005. 514 с.

ретворилася на сировинний придаток розвинутих країн світу, митно-тарифне регулювання експорту сировинної продукції набуває архіважливого значення. Адже фактично відбувається вивезення багатих українських надр, а головне – виснажуються найродючіші у світі чорноземи через вирощування сільськогосподарських культур на експорт, які дуже сильно виснажують ґрунти, зокрема це: рапс, соя, соняшник, кукурудза під зерно. За таких умов Україна фактично втрачає природний капітал, оскільки через неефективність регулювання у сфері сільського господарства баланс гумусу є від’ємним, а на заходи щодо докорінного поліпшення земель у державному бюджеті не вистачає коштів.

Тому, на нашу думку, українській владі доцільно прийняти рішення про створення національного фонду добробуту на зразок країн-експортерів сировини: Норвегії, Росії, Австралії, Саудівської Аравії. Наповнення такого фонду має здійснюватися за рахунок експортних мит на сировинні товари, що, з одного боку, дасть змогу акумулювати значний ресурс для забезпечення розширеного відтворення через державні цільові програми розвитку і підвищити добробут нації, наприклад, через дофінансування Пенсійного фонду України, а з іншого – експортні мита на сировинні товари стануть стимулом для суб’єктів підприємництва у сфері модернізації виробництва та збільшення товарів з доданою вартістю.

Водночас митно-тарифне регулювання не слід вважати єдиним вагомим напрямком забезпечення митної безпеки й реалізації доктрини національної безпеки України, бо сьогодні доволі значною небезпекою є зростання кількості фактів контрабанди товарів через митний кордон нашої держави. Контрабанда як явище незаконного перетину товарів через митний кордон України або зниження вартості митних платежів і зборів при перетині товарами митного кордону офіційно в жодному нормативно-правовому акті нашої держави не визначена як окремий правовий термін, але в Митному кодексі України цьому питанню присвячено розділ XVII «Запобігання та протидія контрабанді»²⁸¹.

²⁸¹ Митний кодекс України. Затв. Законом України від 13.03.2012 № 4495-VI. *Відомості Верхов. Ради України*. 2012. № 44–45, 46–47, 48.

Відсутність законодавчого визначення терміна «контрабанда» має своє відображення у формуванні статистики у сфері фіксації як незаконного перетину товарами митного кордону України, так і кількості адміністративних чи кримінальних судових справ щодо відповідальності за контрабанду товарів. Відсутність статистичної інформації не дає змоги визначити реальні загрози від контрабанди товарів для національної безпеки, бо фактично неможливо проаналізувати недоотримання державним бюджетом нашої держави коштів у вигляді митних платежів за контрабандні товари. Крім цього, в системі митної служби головний акцент зроблено не на економічній складовій контрабанди, а на її кримінальному змісті, який пов'язаний з перетином митного кордону наркотичними й психотропними речовинами.

Проте, досліджуючи динаміку експорту та імпорту товарів країн – торгових партнерів, вкажемо, що все ж існує спосіб, який допомагає приблизно визначити суми, на які ввезено контрабандні товари на митну територію України. Запропонований спосіб передбачає зіставлення даних вітчизняної статистики щодо імпорту з тієї чи іншої країни і статистики експорту в Україну країни-імпортера. На основі аналізу статистичної інформації країн-сусідів України, з яких із високою ймовірністю ввозяться контрабандні товари, та країн – найбільших торговельних партнерів України – визначено приблизний обсяг контрабанди, який коливається від 3 млрд дол. до 12 млрд дол. на рік на відрізок часу з 2005 р. по 2019 р. включно (рис. 3.14). Такі розрахунки свідчать про значний ресурс, який недоотримує Державний бюджет України у вигляді податків і митних платежів. Якщо вважати, що третина від суми контрабанди (приблизний рівень митних платежів та податків) має бути перерахована до державного бюджету, то державний бюджет недоотримує від 1 млрд дол. до 3 млрд дол. на рік, а це еквівалентно обсягу зовнішніх запозичень уряду в міжнародних фінансових організацій, зокрема у Міжнародного валютного фонду.

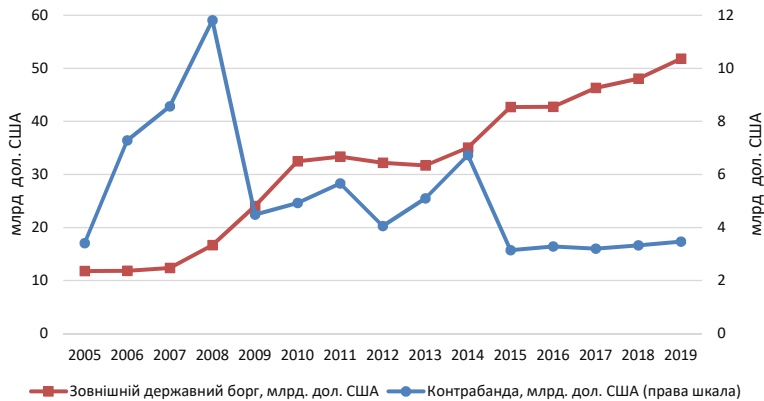


Рис. 3.14. Динаміка зовнішнього державного боргу та контрабанди товарів через митний кордон України у 2005–2019 рр.*

*Розраховано автором на основі даних Державної служби статистики України²⁸² та відповідних статистичних органів країн-сусідів.

Як бачимо з рис. 3.14, обсяг контрабанди товарів до 2014 р. перевищував або дорівнював обсягу валового зовнішнього державного боргу України, а з початком війни із Росією він зменшився, очевидно через збільшення контролю на митному кордоні з країною-агресором і зменшення загального товарообороту з нашою державою.

Зниження обсягів контрабанди та підвищення ефективності митно-тарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності є тими напрямками забезпечення економічної безпеки, які дають змогу реалізувати концепцію сталого розвитку нашої країни.

Таким чином, роль митних інститутів у забезпеченні реалізації доктрини національної безпеки надзвичайно велика, але їхній потенціал в Україні реалізується на дуже низькому рівні, що потребує зміни підходів до реалізації митної політики зокрема і макроекономічної політики загалом.

²⁸² Державна служба статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>.

Крім активізації митно-тарифного регулювання в контексті захисту національного виробника та наповнення державного бюджету в умовах гібридної війни і кризи корона-вірусу та мінімізації контрабанди товарів через митний кордон України шляхом підвищення ефективності фіскальної й контрольної функції митних інституцій важливий напрямок забезпечення митної та національної безпеки – це збереження економічного суверенітету нашої держави. У цьому контексті йдеться про недопущення фактів зовнішнього управління макроекономічною політикою України через насадження умов, які шкодять національним інтересам, під час підписання меморандумів щодо отримання кредитів від МВФ і макрофінансової допомоги ЄС.

Реалізація таких заходів перебуває поза компетенцією Митної служби України, але вони мають впливати зі стратегії національної безпеки, формуючи чіткі структурні маяки митної політики. Україні потрібно підвищити рівень ефективності переговорних процесів з міжнародними партнерами, що дасть змогу пропагувати та забезпечити захист національних інтересів. Водночас здійснити реалізацію окреслених заходів у сфері митної політики, переговорного процесу і макроекономічної політики загалом неможливо без єднання всіх гілок влади та згуртування українського суспільства навколо чітко виражених стратегічних цілей і дорожньої карти їхнього досягнення, яка з плином часу має отримати ментальний підтекст. В іншому разі ми не позбавилися тягаря фрагментарності, багатовекторності, безсистемності й анархічності політико-економічного конструкту українського буття, перспективами якого є деградація, деіндустріалізація і, ймовірно, крихкість територіального та економічного суверенітету.

3.5. Вплив особливих видів мита на митну безпеку України

Із проголошенням України як незалежної держави її входження у світову спільноту стало загальноприйнятим і цілком виправданим завданням. Адже тільки інтегруючись у світове господарство, наша держава може ефективно розвиватися та шукати нових економічно вигідних для неї партнерів. Проблема вітчизняної економіки на початку здобуття незалежності країни полягала не у розробленні стратегії її виходу на зовнішній ринок, а у формуванні її економічного іміджу, підвищенні її конкурентного рейтингу й захисті власних інтересів серед інших більш розвинутих держав. На жаль, ця проблема залишається актуальною і на сьогодні. Для захисту своїх інтересів, особливо в умовах сучасної нестабільності економік у всьому світі, Україна змушена вдаватися до заходів економічного протекціонізму.

Для нашої держави дуже важливе значення має захист внутрішнього ринку від недобросовісної конкуренції. Цього можна досягти шляхом використання тарифних регуляторів та нетарифних бар'єрів, важливе місце серед яких посідають особливі види мита, зокрема антидемпінгове, компенсаційне і спеціальне мита. Вони застосовуються з метою захисту економічних інтересів України і вітчизняних товаровиробників від несправедливої конкуренції у разі ввезення товарів. Тому саме їхнє дослідження є особливо актуальним на сучасному етапі.

У випадках, передбачених законами України (якщо інше не передбачено міжнародними договорами, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України), з метою захисту економічних інтересів України та українських товаровиробників у разі ввезення товарів на митну територію України, незалежно від інших видів мита, можуть застосовуватися особливі види мита:

- спеціальне мито;
- антидемпінгове мито;
- компенсаційне мито.

Особливі види мита встановлюються на підставі рішень Міжвідомчої комісії з міжнародної торгівлі про застосування антидемпінгових, компенсаційних або спеціальних заходів, прийнятих відповідно до Законів України «Про захист національного товаровиробника від демпінгового імпорту»²⁸³, «Про захист національного товаровиробника від субсидованого імпорту»²⁸⁴, «Про застосування спеціальних заходів щодо імпорту в Україну»²⁸⁵.

Спеціальне мито – це вид мита, рівень ставок якого встановлюється на більш високому рівні порівняно зі звичайним, як міра захисту внутрішнього ринку від надмірного імпорту.

Спеціальне мито застосовується як:

– засіб захисту національного товаровиробника у разі, якщо товари ввозяться на митну територію України в обсягах та/або за таких умов, що їхнє ввезення заподіює або створює загрозу заподіяння значної шкоди національному товаровиробнику;

– заходи у відповідь на дискримінаційні та/або недружні дії інших держав, митних союзів і економічних угруповань, які обмежують реалізацію законних прав й інтересів суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності України;

– запобіжний засіб стосовно учасників зовнішньоекономічної діяльності, які порушують національні інтереси у сфері зовнішньоекономічної діяльності;

– засіб захисту українських виробників²⁸⁶.

Антидемпінгове мито встановлюється відповідно до Закону України «Про захист національного товаровиробника від демпінгового імпорту» в разі ввезення на митну територію України товарів, які є об'єктом демпінгу, що заподіює шкоду

²⁸³ Про захист національного товаровиробника від демпінгового імпорту : Закон України від 22 груд. 1998 № 330-XIV. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/330-14>.

²⁸⁴ Про захист національного товаровиробника від субсидованого імпорту : Закон України від 22 грудня 1998 № 331-XIV. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/331-14>.

²⁸⁵ Про застосування спеціальних заходів щодо імпорту в Україну : Закон України від 22 грудня 1998 № 332-XIV. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/332-14>.

²⁸⁶ Митний кодекс України від 13.03.2012 № 4495-VI. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4495-17>.

або створює загрозу заподіяння шкоди національному товаровиробнику.

Антидемпінгове мито – це вид ввізних митних тарифів, які забезпечують захист внутрішнього ринку країни від ввезення товарів за демпінговими цінами²⁸⁷.

Так, А. Г. Бидик зазначає, що антидемпінгове мито є додатковим імпорнтним митом, яким обкладаються товари, що експортуються за цінами, нижчими за реальні ціни світового ринку або внутрішні ціни країни, яка імпортує товар, при самостійному демпінгу²⁸⁸.

Компенсаційне мито встановлюється відповідно до Закону України «Про захист національного товаровиробника від субсидованого імпорту» в разі ввезення на митну територію України товарів, які є об'єктом субсидованого імпорту, що заподіє шкоду або створює загрозу заподіяння шкоди національному товаровиробнику.

Компенсаційне мито – це різновид митних тарифів, які на основі підвищених розмірів забезпечують вирівнювання умов продажу внутрішніх та імпорнтних товарів компенсацією різниці в цінах і є формою захисту внутрішнього ринку.

Водночас Е. Феделеш розглядає антидемпінгові, компенсаційні й спеціальні мита як засіб тарифного регулювання, бо вони «...носять податковий характер, вони не є платою за послуги або різновидом штрафу, і сплачуються незалежно від інших видів мита»²⁸⁹.

Преференційне мито – це мито, яке встановлюється державою для створення особливо сприятливого режиму для однієї чи декількох держав при ввезенні всіх або окремих груп імпортованих тарифів. Таке мито надається на засадах взаємності чи в односторонньому порядку, але без поширення принципу найбільшого сприян-

²⁸⁷ Економічна енциклопедія : у 3 т. / редкол.: С. В. Мочерний (відп. ред.) та ін. Київ: Академія, 2000. Т. 1. 864 с.

²⁸⁸ Бидик А. Г. Особливі види мита як інструмент державної непротекціоністської політики. *Глоб. та нац. проблеми екон.* Вип. № 18. Серп. 15 с.

²⁸⁹ Феделеш Е. Антидемпінгове мито як засіб тарифного регулювання. *Підприємство, господарство і право.* – 2016. – № 3. – 80 с.

ня на треті країни. Преференційне мито широко використовується країнами з розвинутою ринковою економікою.

Застосування преференційних мит, наданих країнам з розвинутою промисловістю, на товари з країн, що розвивають різний імпорт з найменш розвинених країн здійснюється здебільшого на безпечній основі, а в інших випадках воно підлягає, як правило, накладанню мита в розмірі звичайних ставок.

В Україні преференційне мито застосовується до товарів та інших предметів, які походять з держав, що входять разом з Україною до митних союзів або утворюють з нею спеціальні митні зони, і в разі встановлення будь-якого спеціального преференційного митного режиму згідно з міжнародними договорами за участю України.

Через відсутність переліку країн, до товарів яких застосовується преференційний режим митного накладення, та міжнародних угод про створення митного союзу або спеціальних митних зон преференційні ставки мита, передбачені митним тарифом, сьогодні в Україні не застосовуються.

Пільгове мито – це мито, що створює режим найбільшого сприяння імпорту товарів з країн і економічних союзів, з якими Україна уклала торгово-економічні угоди з наданням такого режиму. Відповідно, іноземні суб'єкти господарської діяльності цих країн чи союзників мають пільгові ставки ввізного мита.

На сьогодні складно перелік країн, з якими Україна уклала торгово-економічні угоди з наданням режиму найбільшого сприяння або національного режиму. При ввезенні на митну територію товарів та інших предметів, які походять із зазначених у переліку країн, застосовуються пільгові ставки ввізного мита.

Повне мито – це мито, яке застосовується до товарів, що походять з країн, які не ввійшли до переліку держав, з якими укладено угоди про вільну торгівлю і торгово-економічні угоди з наданням режиму найбільшого сприяння або національ-

ного режиму, а також до товарів, країну походження яких не встановлено.

Отже, можемо зробити висновок про вагому роль мита, яка полягає у:

- встановлені вартісного бар'єра, що підвищує ціну товару;
- створенні умови для інтеграції країни у світовий економічний простір;
- стимулюванні країною розвитку окремих галузей економіки чи підприємств;
- наявності додаткових коштів, що є джерелом наповнення бюджету;
- захисті економіки країни від небажаної конкуренції.

Розглянувши типологію мита за рядом класифікаційних ознак, вкажемо, що значний перелік його видів забезпечує достатню гнучкість та маневреність митно-тарифного інструментарію при проведенні державою відповідної зовнішньоекономічної політики, а це сприяє підвищенню ефективності реалізації фіскально-регулюючого потенціалу мита.

Особливі види мита, а саме антидемпінгове, компенсаційне й спеціальне, як підвиди мита також беруть участь у наповненні державного бюджету. Інколи особливі види мита називають дискримінаційними, тому що їхній рівень завжди значно вищий, ніж звичайний, і вони використовуються переважно для посилення тарифного тиску на товари іноземного виробництва з метою зниження їхньої конкурентоспроможності.

Ці види митного тарифу застосовуються не тільки для вирішення стратегічних завдань (захист національного ринку або акумуляція коштів), а й у разі виникнення форс-мажорних обставин, серед яких: необхідність погашення тимчасового дисбалансу з певної торговельної групи, експансія дешевої низькоякісної продукції на національний ринок, адекватні дії країни на економічну експансію з боку інших держав та ін.

Як правило, особливі види мита є тимчасовим заходом і використовуються країною в односторонньому порядку суто для захисту від здійснення спроб недобросовісної конкуренції з

боку її торговельних партнерів або як захід у відповідь на дискримінаційні дії, що порушують інтереси країни, з боку інших держав.

Інший важливий аспект особливих видів мита – це їхній «точковий характер» впливу. Вони мають застосовуватися стосовно до імпорту окремих іноземних товарів чи окремих іноземних виробників, які використовують демпінг або субсидії при експорті або виробництві продукції, або при зростаючій загрози масового імпорту товарів для українського ринку.

Зовнішньоекономічна діяльність – одна з основних форм економічних відносин України з іноземними державами. Вона відіграє значну роль у підвищенні економічного добробуту країни, поліпшенні рівня життя населення та зміцненні становища держави на світовій арені. Експортно-імпортні операції як складова частина зовнішньої торгівлі є найважливішим джерелом одержання прибутку окремим підприємством і державою загалом.

Сучасний механізм впливу на експортно-імпортні операції передбачає комплекс взаємодоповнювальних тарифних та нетарифних заходів, які постійно змінюються під впливом розвитку виробничих сил й інтересів виробників і споживачів. Використання обох цих методів відповідає загальносвітовій практиці. За допомогою митно-тарифного регулювання більшість країн світу вирішує питання не тільки захисту національного виробника та поповнення державного бюджету, а й економічної безпеки країни.

Митно-тарифні методи регулювання (імпортні та експортні тарифи) – це історично перший інструмент протекціонізму і регулювання зовнішньої торгівлі. Вони займають центральне місце в системі реалізації державного регулювання експортно-імпортних операцій.

Знижуючи чи підвищуючи митні тарифи, країна завжди ризикує: у першому випадку – отримати перенасичення внутрішнього ринку імпортними товарами, що призведе до зменшення націо-

нального виробництва таких товарів, а у другому – завести країну в глухий кут міжнародної економічної ізоляції.

Лібералізація як спосіб країн посісти гідне місце у глобальному економічному середовищі й у нових умовах, що характеризуються становленням нових порівняльних переваг і нових способів їхнього набуття, актуалізує запит на захист. Широковідомими стають випадки зловживання протекціонізмом як потужних гравців глобального економічного середовища (тих, хто асоціювався з «бастіоном вільної торгівлі»), так і тих, кого звинувачували в порушенні ринкової дисципліни. Однак, якщо раніше протекціонізм реалізовував себе через інструменти тарифного регулювання зовнішньоекономічної політики, то у ХХІ ст. він набуває дедалі більш прихованих форм.

До прихованого протекціонізму держави вдаються з різних причин: як у відповідь на дії країн-партнерів, так і у відповідь на кризові процеси в національній чи міжнародній економіці. Держава може регулювати ринкові механізми попиту або пропозиції, що допомагає збалансувати ринкову ситуацію та запобігти кризовим явищам. Дії можуть бути спрямовані на захист продукції вітчизняних виробників від конкурентної імпортової продукції або на підтримку експортерів на зовнішніх ринках. Мета цього полягає у поштовху економічного прогресу підприємств, галузей і країни загалом та посиленні власного впливу на конкретну країну чи групу країн. Проте ціль у всіх випадках єдина – це стимулювання сукупного випуску і зростання ВВП.

«Правила гри» детермінують ринки, визначаючи особливості обміну й торгівлі, та, як наслідок, неминуче впливають на механізм конкурентної боротьби. Так закладаються підвалини для формування «ринку законів» і «ринку нормативних актів».

Існує тенденція до дослідження конкуренції як нейтрального й суто технічного процесу, який не слугує жодній цілі, крім ефективності. Оскільки ефективність слід розглядати з погляду максимізації сукупного добробуту (або дещо більш

радикально – багатства) суб'єктів ринку, це викликає загальну згоду. Правові ж норми, навпаки, визначають як такі, які сприяють досягненню політичних цілей. Ці цілі мають на меті певний перерозподіл на користь одних за рахунок інших, а отже, традиційно визнаються як упереджені.

Очікується, що такий процес матиме цілу низку сприятливих ефектів, порівняно, наприклад, зі Світовою організацією торгівлі (СОТ). Оскільки нормативна конкуренція дає змогу уникнути нав'язування централізованим монопольним регулятором правил, це потенційно сприяє виникненню різноманітності та експериментуванню у пошуку ефективних законів.

За допомогою співвідношення ефективності тих чи інших механізмів регулювання ринкових відносин можна виокремити ті з них, які відповідають інтересам споживачів – громадян юрисдикцій, які ці закони формулюють, реалізуючи певну політику на практиці. Тому це уможливує вибір таких правил, які більш ефективно забезпечували би реалізацію потреб і побажань виборців. Водночас перші дві цілі, а саме контроль над монопольною владою регулятора та вибір оптимального регуляторного меню, за суттю є просто засобами, за допомогою яких досягається третя ціль – забезпечення потреб споживача.

Наприклад, США з настанням кризи незначно розширили протекціоністські заходи, оскільки про них потрібно доповідати Світової організації торгівлі, а застосування більш жорстких технічних стандартів не потребує такого звітування, тому ці засоби почали використовувати частіше. Отже, США застосовує «новий протекціонізм», хоч би як це дивно не було. США, як і інші країни, обходять правила СОТ, використовуючи лазівки в угодах та встановлюючи такі типи бар'єрів, які не регулюються відповідними угодами.

Ще в 2012 р. у «Global Trade Alert» (незалежний майданчик з моніторингу міжнародної економічної політики щодо її впливу на міжнародну торгівлю) зазначалося, що виконання країнами правил СОТ змінило швидше структуру, а не кількість протекціоністських заходів і більшість із десяти найпопулярніших інструментів про-

текціонізму не піддається або майже не піддається регулюванню СОТ. До цих інструментів належать такі форми вияву регуляторної конкуренції: фінансова й інша державна допомога; нетарифні бар'єри; експортні податки; заходи (стимулювальні та обмежувальні) щодо здійснення інвестицій; правила міграції; експортні субсидії; обмеження в галузі державних закупівель; заборона на імпорт.

З 2009 р. тільки 20% сукупної кількості здійснених протекціоністських втручань були пов'язані з підвищенням тарифів. Нетарифні ж бар'єри (НТБ) становили в середньому 55%. Використання нетарифних бар'єрів постійно зростало порівняно із захисними заходами. Якщо в 2010 р. нетарифні бар'єри становили тільки 54% протекціоністських втручань, то у 2019 р. частка їхнього застосування зросла до 68%. До найбільш поширених належать фінансові субсидії підприємствам-експортерам.

У контексті регуляторної конкуренції виділяють шість категорій нетарифних бар'єрів: 1) контроль капіталу і політика обмінних курсів; 2) інструменти експортно-імпоротної політики; 3) субсидії та заходи державної допомоги; 4) політика державних закупівель; 5) політика локалізації; 6) інші інструменти.

Щоб уникнути негативних наслідків кризи і запобігти їй, країни старої Європи вели традиційну політику протекціонізму проти країн, які не є членами ЄС. Така політика охоплювала імпорتنі квоти й нетарифні заходи, а також нові протекціоністські стратегії, як, наприклад, експортні квоти, невидимі торговельні перешкоди, урядові кредити підприємствам стратегічних галузей економіки.

Країни часто запроваджують галузеві обмеження на іноземну власність на капітальні активи, щоб дати національним інвесторам (дискримінуючи іноземних інвесторів) можливість брати участь у рентних прибутках від реалізованих проєктів, та в очікують того, що участь національних інвесторів посилюватиме зв'язки з національною економікою, пришвидшуватиме передавання технологій і т. ін.

Масштаби регуляторних обмежень також значно різняться за галузями. Хоча деякі країни все ще застосовують горизонтальні заходи, які негативно впливають на всіх іноземних інвесторів, такі як механізми дозволу на іноземну власність на землю або її заборони, більшість обмежень на іноземну власність має галузевий характер. Загалом прямі іноземні інвестиції в переробній промисловості допускаються без обмежень, крім випадків, коли горизонтальні заходи застосовують в усіх її галузях, але багато галузей видобування та послуг залишаються частково закритими для іноземних інвесторів. Навіть у країнах ОЕСР обмеження на іноземні інвестиції залишаються в деяких ключових секторах інфраструктури, серед яких енергетика й транспорт. Галузеві моделі обмежень майже однакові у передових країнах і країнах із ринками, що формуються, але масштаби обмежень вищі в останній групі країн. Цим стримується потенційне зростання продуктивності на макроекономічному рівні, але країни використовують їх для фактичного стимулювання національних інвесторів.

Різні національні технічні, адміністративні та інші стандарти й вимоги також можуть створювати певні труднощі з імпортом. Це здебільшого державні заходи контролю якості, безпеки або характеристик товарів. Політика раптового запровадження технічних стандартів або стандартів якості передусім спрямована на захист споживачів від неякісного товару, але трапляються випадки, коли така політика є суто виявом неопротекціонізму. Її також здебільшого застосовують розвинені країни до менш розвинених країн. У ситуації, коли відбуваються зміни стандартів тих країн, в які експортується продукція країн, що розвиваються, останнім іноді доводиться здійснювати значні витрати відповідності (інвестиції в модернізацію виробничої бази і технологічного обладнання), які стримують вихід на ринки компаній з нерозвинених країн, а іноді унеможливають їх.

Наведемо також інші приклади регуляторної конкуренції, що реалізуються на мегарівні міжнародної економічної політики. Наприклад, ухвалення положень «Базеля III» у частині підвищення регуляторних вимог до достатності капіталу негативно

вплине на темпи економічного зростання країн, що розвиваються, але позначиться на зростанні стабільності фінансової системи розвинених країн. Впровадження Плану дій «BEPS» за ініціативою країн ОЕСР було зумовлене стурбованістю контролюючих органів втратити істотні податкові надходження через використання значною кількістю багатонаціональних підприємств «ерозії» бази оподаткування та виведення прибутку в низькоподатковій юрисдикції. Проте реалізація окреслених у Плані дій заходів зменшить стимули переносити виробничі потужності в низькоподатковій юрисдикції.

Виразною тенденцією у сфері міжнародної економічної торгівлі стає реалізація країнами Політики «Перегони по низхідній» (Racing to the Bottom), яка є регуляторною конкуренцією між державами щодо того, хто перший зможе дерегулювати своє бізнес-середовище й/або знизити податки, щоб залучити іноземні інвестиції. Найгірший вияв такого феномену – це скасування трудових та екологічних стандартів, що має широкомасштабні наслідки для всього населення країни, яка проводить таку політику²⁹⁰.

Підхід розвинених країн і масштаби їхнього втручання змушують робити адекватні висновки саме на основі конкретних дій, а не декларацій. Країни, що стали на шлях реформування, можуть активніше заявляти про право та життєву необхідність вдаватися до прямого державного регулювання, особливо сфер, пов'язаних як із поточним забезпеченням життєдіяльності, так і з перспективою розвитку внутрішнього господарства.

Отже, антидемпінгові, компенсаційні й спеціальні види мита слід визначити як додаткові імпорتنі мита, які сплачуються незалежно від інших податків, у тому числі мита та митних зборів. Наслідки цих захисних заходів можна порівняти з наслідками запровадження тарифу на імпорт, тобто вони підвищують цінову конкурентоспроможність вітчизняних виробників на внутрішньому ринку й сприяють збільшенню платежів до бюджету (хоча і не завжди), але підвищують вартість імпорту для вітчизняних споживачів. Розглянемо більш детально можливі наслідки та їхні причини.

²⁹⁰ Хто не заховався, той і винен. URL: <https://tyzhden.ua/Economics/245249>.

Країна застосовує особливі види мита на імпорт товару, що призводить до збільшення ціни імпортованого товару. Таким чином, внутрішня ціна збільшується, а світова ціна зберігається на попередньому рівні. Внаслідок цього у країні:

– скорочується загальний обсяг попиту, що відбувається за рахунок споживачів, які за вищою ціною не зможуть купувати цей товар;

– зменшується обсяг імпорту, що відбувається в результаті збільшення внутрішнього виробництва і скорочення попиту;

– збільшується внутрішнє виробництво товару, оскільки за ціну, що зросла, національні виробники товару, який конкурує з імпортним, зможуть поставити на ринок більшу кількість товарів;

– зростають її економічні витрати, що виникають через необхідність внутрішнього виробництва під захистом тарифу додаткової кількості товарів при більш високих витратах. Чим більше зростає захист внутрішнього ринку за допомогою захисних заходів, тим більшу кількість ресурсів, не призначених спеціально для випуску цього товару, доводиться використовувати для його виробництва. Країна могла би зазнавати збитків, якби купувала товари за нижчою ціною в іноземного продавця. На внутрішньому ринку відбувається заміна ефективних з погляду витрат іноземних товарів менш ефективними у виробництві вітчизняними товарами.

Відповідно при застосуванні захисних заходів виникають такі економічні ефекти:

- ефект державного доходу, тобто держава отримує додатковий дохід, що дорівнює добутку ставки мита на обсяг імпорту;

- торговельний ефект, тобто зниження імпорту;

- споживчий ефект, тобто скорочення внутрішнього споживання. Добробут споживачів знижується, оскільки споживання товару пов'язане зі зростанням його ціни на внутрішньому ринку;

- виробничий ефект, тобто розширення внутрішнього виробництва.

Таким чином, можемо зробити висновок, що використання особливих видів мита – один із методів, які можуть впливати на обсяги експортно-імпортних операцій. Запровадження антидемпінгових, компенсаційних та спеціальних видів мита може привести до підвищення ціни на імпортний товар, таким чином знижуючи його цінову конкурентоспроможність на внутрішньому ринку порівняно з вітчизняними товарами, і зростання надходжень до державного бюджету. Законодавство окреслює межі застосування особливих видів мита, без дотримання яких можуть бути змінені природні потоки зовнішньої торгівлі.

РОЗДІЛ IV

ЕКОНОМІКО-МАТЕМАТИЧНІ ПІДХОДИ ДО ПОСИЛЕННЯ БЕЗПЕКОВОЇ КОМПОНЕНТИ МИТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

4.1. Прогнозування динаміки адміністрування митних платежів з урахуванням факторів правильності ідентифікації митної вартості, країни походження і коду товару

Велику роль у формуванні доходів Зведеного бюджету України відіграють митні платежі. Згідно з даними Державної казначейської служби України, їхня частка у 2019 р. перебували у межах 36%. Такий показник вказує на велику залежність доходів бюджету від зовнішньоекономічної діяльності країни й ефективності роботи митних органів. Рівень справляння митних платежів залежить від багатьох факторів, до найважливіших з яких належать економічна ситуація в Україні та світі загалом, політична ситуація, ефективність адміністрування, соціальний стан у країні й ін. Багато з перелічених факторів є константами на тривалому проміжку часу, і швидко змінити їх дуже важко через об'єктивні

обставини. Натомість фактор адміністрування митних платежів піддається більшому управлінському впливу та характеризується більшою гнучкістю. Відповідно, дослідженню ефективності адміністрування митних платежів необхідно приділяти велику роль як з позиції покращення цього процесу, так і з позиції прогнозування його впливу на результат надходження митних платежів до бюджету.

У наукових дослідженнях вітчизняних вчених подано різні визначення поняття «адміністрування митних платежів». Так, С. О. Баранов зазначає, що поняття «адміністрування митних платежів» охоплює визначення повноважень органів державної влади щодо регулювання процесів роботи в митній сфері, визначення головних завдань у роботі суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності та митних органів, процес митного контролю й оформлення товарів на митниці та ін.²⁹¹ Зокрема, Л. О. Баталова вважає, що адміністрування митних платежів – це організаційно-розпорядча діяльність у сфері управління із застосуванням адміністративних, фінансових методів й інформаційних технологій у сфері сплати митних платежів з метою реалізації завдань та функцій органів доходів і зборів України при здійсненні державної митної справи²⁹². Ми не ставимо за мету обґрунтувати визначення поняття «адміністрування митних платежів», але наводимо його для ідентифікації суб'єктів цього процесу та його складових. Із наведених вище визначень стає зрозуміло, що адміністрування митних платежів здійснюють державні органи, до яких нині безпосередньо належить Державна митна служба України.

До початку створення Державної митної служби України у структурі центрального апарату Державної фіскальної служби України функціонував Департамент адміністрування митних платежів, що свідчить про покладання безпосередніх обов'язків з адміністрування митних платежів на центральний орган виконавчої

²⁹¹ Баранов С. О. Актуальні проблеми адміністрування митних платежів в Україні: сучасний аспект. *Південноукр. правн. часопис*. 2015. № 3. С. 117–119.

²⁹² Баталова Л. О. Поняття, сутність та особливості адміністрування митних платежів. *Lex portus*. 2016. № 2. С. 114–123.

влади у сфері фіскальної політики. До основних функцій цього Департаменту належали²⁹³:

- організація і контроль за своєчасністю сплати митних платежів;

- застосування передбачених законом заходів митно-тарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності;

- організація контролю за правильністю визначення митної вартості товарів на основі загальноприйнятої міжнародної практики, а також за правильністю визначення країни походження товарів, що переміщуються через митний кордон України;

- верифікація (перевірка достовірності) сертифікатів та декларацій про походження товару з України, забезпечення функціонування механізму уповноваженого експортера і здійснення видачі сертифікатів походження у випадках, установлених міжнародними договорами;

- організація ведення УКТЗЕД;

- підготовка пропозицій щодо вдосконалення нормативно-правових актів міністерств, розробка проектів наказів Міністерства фінансів України щодо затвердження порядків, інструкцій, положень, форм розрахунків, звітів, декларацій, інших документів з питань, що належать до компетенції ДФС, та проектів наказів ДФС, зокрема щодо механізму нарахування, справляння і забезпечення повноти сплати митних платежів й ін.

Нині у структурі центрального апарату Державної митної служби України функціонує Департамент митних платежів та митної вартості, на який покладаються основні завдання щодо адміністрування митних платежів.

На адміністрування митних платежів впливає ряд як внутрішніх, так і зовнішніх факторів. Розглянемо найважливіші з внутрішніх, оскільки вони залежать від ефективності роботи митних органів та піддаються адміністративному регулюванню.

²⁹³ Батанова Л. О. Поняття, сутність та особливості адміністрування митних платежів. *Lex portus*. 2016. № 2. С. 114–123.

Зокрема, Н. М. Тополенко вважає, що важливі складові адміністрування митних платежів – це оцінювання митної вартості й контроль за кодуванням товарів для забезпечення повноти і правильності стягнення платежів до бюджету²⁹⁴. Так, О. В. Годованець стверджує, що важливими складовими адміністрування митних платежів є митна експертиза, оцінювання митної вартості та контроль за кодуванням товарів з метою забезпечення повноти і правильності стягнення платежів до бюджету²⁹⁵. Водночас О. О. Гречишкіна та Р. І. Казьміна як головний етап адміністрування митних платежів виділяють безпомилкове визначення митної вартості товарів, тому що саме митна вартість – це основна сума, з якої вираховують основні митні платежі при переміщенні через митний кордон. Вчені також зауважують, що на сьогодні залишається актуальною проблема заниження вартості товарів, а на стан надходження митних платежів впливають правильність визначення країни походження й ідентифікація коду при переміщенні товарів та інших предметів через митний кордон²⁹⁶.

Ми погоджуємось із думками згаданих вище науковців і вважаємо, що до основних внутрішніх факторів, які впливають на стан адміністрування митних платежів, належать правильність ідентифікації митної вартості та визначення країни походження і коду товару.

Митна вартість – це основа нарахування більшості митних платежів. Декларанти апріорі зацікавлені мінімізувати її величину для зменшення сплати митних платежів. Натомість завдання митних органів полягає у контролі за тим, щоб митна вартість була визначена правильно. Від цього залежить величина надходжень до бюджету, насамперед мита, яке справляється за адвалорними ставками, податку на додану вартість і акцизного податку з окремих

²⁹⁴ Тополенко Н. М., Субіна Д. С. Актуальні проблеми адміністрування та управління митними платежами в сучасних умовах інтеграції. *Економіка і суспільство*. 2018. № 19. С. 1364–1370.

²⁹⁵ Годованець О. В. Проблемні аспекти адміністрування митних платежів і напрями їх усунення. *Світ фінансів*. 2008. № 4 (17). С. 147–153.

²⁹⁶ Гречишкіна О. О., Казьміна Р. І. Сучасний стан адміністрування митних платежів в Україні. URL: https://www.polessu.by/sites/default/files/sites/default/files/02per/12_0.pdf.

підакцизних товарів. Митні органи України володіють широким інструментарієм коригування митної вартості у разі її заниження декларантами.

Країна походження товару також впливає на стан адміністрування митних платежів. Правила визначення походження товарів є важливою частиною торговельних правил, оскільки існує ряд заходів, які ставлять країни, що експортують товари, у нерівне становище, зокрема: квоти, преференційні тарифи, антидемпінгові та компенсаційні заходи тощо²⁹⁷. Водночас неправдиві сертифікати про країну походження товару можуть давати змогу декларантам сплачувати митні платежі за заниженими ставками митного тарифу, що знижує фінансовий результат від адміністрування митних платежів.

Класифікація товарів за кодами УКТЗЕД – один із визначальних факторів впливу на величину справляння митних платежів. Код товару має безпосередній вплив на визначення ставки мита. Класифікація товарів за кодами, на які вставлено нижчі ставки мита, є типовим порушенням митного законодавства з метою мінімізації сплати митних платежів.

Зважаючи на зазначене вище, митні органи у процесі адміністрування митних платежів здійснюють контроль за правильністю визначення митної вартості, країни походження товару і його кодуювання. Державна митна служба України веде статистику показників, які відображають результати такого контролю. До найважливіших з них належать: сума додаткових надходжень від коригування митної вартості; сума додаткових надходжень від контролю за визначенням країни походження товарів та сума додаткових надходжень у результаті контролю за порушенням вимог класифікації товарів згідно з УКТЗЕД. У табл. 4.1 показано динаміку цих показників.

²⁹⁷ Коваль Н. О. Правила визначення неpreferenційного походження товару відповідно до Митного кодексу Європейського Союзу. *Lex portus*. 2019. № 1. С. 24–35.

Таблиця 4.1

Динаміка додаткових надходжень від коригування митної вартості, контролю за визначенням країни походження товарів та контролю за порушенням вимог класифікації товарів згідно з УКТЗЕД в Україні

Показник	2013 р.	2014 р.	2015 р.	2016 р.	2017 р.	2018 р.	2019 р.
Сума додаткових надходжень від коригування митної вартості, млн грн	4737,5	4074,2	5830,0	4983,4	4220,7	4650,0	7960,0
Сума додаткових надходжень від контролю за визначенням країни походження товарів, млн грн	70,1	84,0	81,0	89,2	176,5	192,3	254,6
Сума додаткових надходжень у результаті контролю за порушенням вимог класифікації товарів згідно з УКТЗЕД, млн грн	271,1	241,1	219,2	229,3	267,7	280,1	261,3

Джерело: ^{298, 299}.

Аналіз показників, наведених у табл. 4.1, свідчить про зростання додаткових надходжень від коригування митної вартості за аналізований період. Так, у 2013 р. досліджуваний показник становив 4737,5 млн грн, у 2014 р. він знизився до рівня 4074,2 млн грн, у 2015 р. Цей показник підвищився до 5830,0 млн грн. У 2016 – 2018 рр. додаткові надходження від коригування митної вартості знизились відповідно до 4983,4 млн грн, 4220,7 млн грн і 4650,0 млн грн відносно 2015 р. Натомість у 2019 р. характеризувався стрімким зростанням цього показника до рівня 7960,0 млн грн, який став найбільшим протягом аналізованого періоду. Темп збільшення додаткових надходжень від коригування митної вартості за весь аналізований період дорівнював 68,0%.

Позитивним є також зростання додаткових надходжень від контролю за визначенням країни походження товарів. У 2013 р. цей показник становив 70,1 млн грн, у 2014 р. – 84,0 млн грн, у 2015 р. – 81,0 млн грн, у 2016 р. – 89,2 млн грн, у 2017 р. – 176,5 млн грн, а у 2019 р. – 254,6 млн грн, за весь період він зріс у 3,6 рази.

²⁹⁸ Державна фіскальна служба України: Щодо окремих показників діяльності ДФС. URL: відповідь від 12.11.2018 р. № 15770/С/99-99-07-03-02-14 на запит від фізичної особи; Державна фіскальна служба України. Електронні текстові дані (1 файл). К., 2018. Відповідь дано електрон. поштою.

²⁹⁹ Там само.

Натомість сума додаткових надходжень у результаті контролю за порушенням вимог класифікації товарів згідно з УКТЗЕД не мала стійкої зростаючої тенденції. Цей показник коливався протягом аналізованого періоду та знизився від рівня 271,1 млн грн у 2013 р. до 261,3 млн грн у 2019 р.

Загалом такі показники при будь-яких значеннях позитивно впливають на надходження митних платежів, оскільки вони входять до їхнього складу. Однак ефективність адміністрування митних платежів вимірюється саме зростаючою динамікою аналізованих величин. Саме тому важливе значення мають прогнозні дані щодо додаткових надходжень від коригування митної вартості, контролю за визначенням країни походження товарів і контролю за порушенням вимог класифікації товарів згідно з УКТЗЕД.

Зважаючи на те, що нам відомі дані досліджуваних величин за попередні періоди, можемо спрогнозувати їх на майбутні періоди. За основу більшості методів прогнозування береться аналіз даних за попередні періоди часу. Звичайно, чим більший період відображено у статистичній вибірці даних, тим більш адекватною буде модель прогнозування. Факторною ознакою у прогнозуванні окремої величини є час (у нашому випадку – фінансовий рік), а результативною – значення показника у певний момент часу. Сучасний розвиток інформаційних технологій дає змогу використовувати різні програмні продукти для формування прогнозів. Нині доволі результативним у побудові прогнозів та простим у використанні й інтерпретації визнано програмний продукт «MS Excel». Прогнозування ми будемо здійснювати на основі побудови графіків часових рядів даних і формування ліній тренда з допомогою вбудованих функцій програми «MS Excel».

Трендом називається вираз тенденції даних у вигляді достатньо простого та зручного рівняння, яке найкраще апроксимує (наближає) тенденцію часового ряду. Формування трендової математичної моделі здійснюється із застосуванням методу найменших квадратів. Користувач обирає вид тренда (тип функції), а програма синтезує рівняння тренда цього типу, яке дає найменшу суму квадратів різниці між експериментальними даними і значеннями,

розрахованими за синтезованим рівнянням. За побудованим рівнянням тренда можна виконувати інтерполяцію й екстраполяцію (розрахунок прогнозу) даних³⁰⁰.

«MS Excel» підтримує такі форми трендів, як експонентна, лінійна, логарифмічна, поліноміальна та степенева. Для оцінювання адекватності вибраного тренда програма автоматично розраховує коефіцієнт детермінації R^2 . Цей коефіцієнт перебуває у межах від 0 до 1. Чим більше коефіцієнт детермінації наближається до 1, тим сильнішою є залежність. Вважається, що модель може бути прийнятною, якщо коефіцієнт більший від 0,5.

З допомогою описаного алгоритму ми розраховали прогнозні значення додаткових надходжень від коригування митної вартості (рис. 4.1). Розрахунки показали, що найбільш адекватно динаміку статистичних даних цього показника описує поліноміальна залежність третього степеня, при якій коефіцієнт детермінації R^2 становить 0,76. Рівняння поліноміального тренда має такий вигляд:

$$y = 118,22x^3 - 1259,1x^2 + 3899,7x + 1550,8. \quad (1)$$

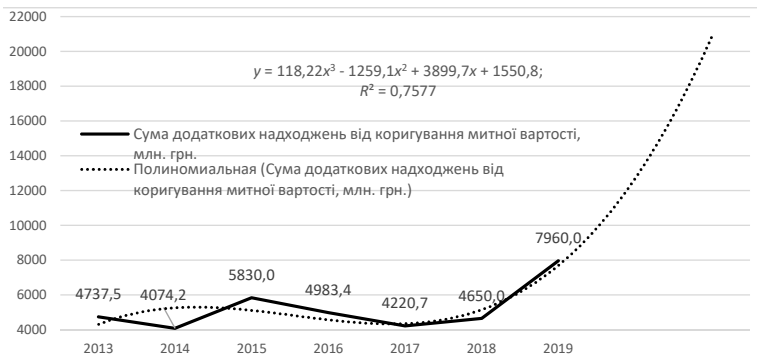


Рис. 4.1. Графік розрахункових та емпіричних даних додаткових надходжень від коригування митної вартості в Україні

Джерело: побудовано автором.

³⁰⁰ Запорожець О. Ф. Адміністрування митних платежів: аналіз та прогнозування надходжень до державного бюджету. *Наук. вісн. Міжнар. гуманіт. універ.* 2013. № 5. С. 78–89.

Підставивши у математичну модель величину часу (t), отримаємо прогнозне значення додаткових надходжень від коригування митної вартості на 2020 р. і 2021 р., які дорівнюють відповідно 12694,64 млн грн та 20843,38 млн грн. Прогнозування таким методом на більший період часу втрачає адекватність, оскільки прийнято, що кількість періодів прогнозування не має перевищувати 30% періодів статистичної вибірки результативного показника.

На рис. 4.2 наведено розрахунок прогнозних значень додаткових надходжень від контролю за визначенням країни походження товарів. Для цього використано поліноміальну залежність другого степеня, при якій коефіцієнт детермінації R^2 становить 0,96. Рівняння поліноміального тренда має такий вигляд:

$$y = 5,8833x^2 - 15,152x + 76,329. \quad (2)$$

Таким чином, прогноз показав, що додаткові надходження від контролю за визначенням країни походження товарів в Україні у 2020 р. дорівнюватимуть 331,6 млн грн, а у 2021 р. – 416,5 млн грн.



Рис. 4.2. Графік розрахункових та емпіричних даних додаткових надходжень від контролю за визначенням країни походження товарів в Україні

Джерело: побудовано автором.

Для прогнозування додаткових надходжень у результаті контролю за порушенням вимог класифікації товарів згідно з УКТЗЕД ми також використали поліноміальну залежність третього степеня, при якій коефіцієнт детермінації R^2 становить 0,90 (рис. 4.3). Рівняння поліноміального тренда має такий вигляд:

$$y = -2,7028x^3 + 35,815x^2 - 134,4x + 376,84. \quad (3)$$

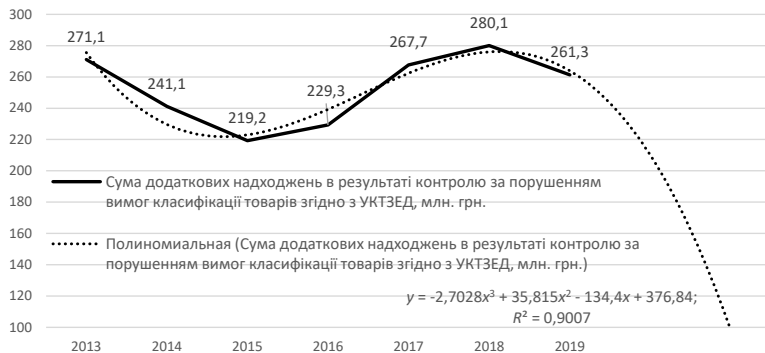


Рис. 4.3. Графік розрахункових та емпіричних даних додаткових надходжень у результаті контролю за порушенням вимог класифікації товарів згідно з УКТЗЕД в Україні

Джерело: побудовано автором.

У результаті розрахунку прогнозних значень аналізованого показника на майбутні періоди ми встановили, що у 2020 р. він дорівнюватиме 212,0 р. млн грн, а у 2021 р. – 99,9 млн грн.

Отже, в результаті прогнозування додаткових надходжень від коригування митної вартості, контролю за визначенням країни походження товарів і контролю за порушенням вимог класифікації товарів згідно з УКТЗЕД ми дійшли висновку, що перші два показники у 2020 р. та 2021 р. матимуть зростаючу динаміку, а третій – спадну.

Однак нас цікавить не лише прогноз додаткових надходжень від певних дій у результаті адміністрування митних платежів, а й загалом прогноз митних платежів у результаті дії факторів правильності ідентифікації митної вартості та визначення країни походження і коду товару.

Для подальшого аналізу та прогнозування у табл. 4.2 відображено динаміку адміністрування митних платежів в Україні у 2013 – 2019 рр.

Таблиця 4.2

Динаміка адміністрування митних платежів в Україні, млн грн

Показник	2013 р.	2014 р.	2015 р.	2016 р.	2017 р.	2018 р.	2019 р.
Ввізне мито	13264,64	12388,62	39 881,04	20001,26	23898,40	26560,41	29855,38
У т. ч. додатковий імпорتنний збір	–	–	25198,26	–	–	–	
Вивізне мито	77,90	220,10	419,77	369,72	643,46	516,21	230,62
Акцизний податок із ввезених на територію України підакцизних товарів	8946,80	16855,38	24326,83	35006,22	41989,74	47708,62	59409,81
ПДВ із ввезених на територію України товарів	96543,70	107287,27	138764,35	181453,28	250530,23	295377,32	289760,42
Єдиний збір, який справляється у пунктах пропуску через державний кордон України	180,20	208,17	272,72	349,12	431,30	919,49	729,66
Плата за виконання митних формальностей митними органами поза місцем розташування митних органів або поза робочим часом, встановленим для митних органів	38,74	38,46	50,83	65,66	69,93	74,49	61,58
Разом	119051,98	136998,00	189032,80	237245,30	317563,10	371156,50	380047,47

Джерело: складено автором за даними Державної казначейської служби України.

Для встановлення залежності між митними платежами і додатковими надходженнями від коригування митної вартості, контролю за визначенням країни походження товарів та контролю за порушенням вимог класифікації товарів розрахуємо коефіцієнти кореляції між такими величинами. Для цього ми використали

функцію «CORREL» програмного продукту «MS Excel». Результати розрахунків у вигляді матриці коефіцієнтів кореляції наведено у табл. 4.3.

Таблиця 4.3

Матриця коефіцієнтів кореляції

Назва митного платежу	Сума додаткових надходжень від коригування митної вартості	Сума додаткових надходжень від контролю за визначенням країни походження товарів	Сума додаткових надходжень від контролю за порушенням вимог класифікації товарів згідно з УКТЗЕД
ПДВ із ввезених на територію України товарів	0,39	0,93	0,50
Акцизний податок із ввезених на територію України підакцизних товарів	0,55	0,92	0,30
Мито	0,49	0,94	0,48
Сума митних платежів	0,44	0,93	0,45

Джерело: побудовано автором.

Коефіцієнт кореляції показує ступінь взаємозв'язку між двома показниками і завжди набуває значення від -1 до 1 . Якщо коефіцієнт кореляції перебуває у межах 0 , то взаємозв'язок між такими показниками відсутній взагалі. Якщо значення коефіцієнта кореляції близьке до 1 , то між показниками існує сильний прямий взаємозв'язок, натомість при його наближенні до -1 між показниками існує сильний зворотний взаємозв'язок.

Вчені застосовують різні підходи до інтерпретації коефіцієнта кореляції, але всі вони є до певної міри умовними та звичайно, певне значення коефіцієнта не можна трактувати однозначно. Усе залежить від сутності величин, між якими встановлюється кореляція, величини вибірки, мети кореляційного аналізу й ін. Згідно з більшістю підходів вважається, що якщо коефіцієнт нижчий від $0,3$, то кореляція низька. Якщо коефіцієнт кореляції вищий від $0,3$, то взаємозв'язок між величинами середній, а якщо вищий від $0,7$ – то високий.

З поданої у табл. 4.3 матриці коефіцієнтів кореляції видно, що високий кореляційний зв'язок із коефіцієнтом більше від 0,9 спостерігається між сумою додаткових надходжень від контролю за визначенням країни походження товарів і загальною сумою митних платежів, а також окремими з них: ПДВ із ввезених на територію України товарів, акцизним податком із ввезених на територію України підакцизних товарів та митом. Зауважимо, що при розрахунку коефіцієнта кореляції з митом ми вилучили із суми мита у 2015 р. додатковий імпорتنний збір, який справлявся лише у цьому році. Між двома іншими факторами – сумою додаткових надходжень від коригування митної вартості й сумою додаткових надходжень від контролю за порушенням вимог класифікації товарів згідно з УКТЗЕД і митними платежами – спостерігається середній кореляційний зв'язок із коефіцієнтами від 0,3 до 0,5.

Таким чином, ми вважаємо, що виявлений кореляційний зв'язок є достатнім для врахування при прогнозуванні надходжень митних платежів факторів коригування митної вартості, контролю за країною походження та правильністю класифікації товарів. Визначення показників із середнім рівнем кореляції ми обґрунтовуємо впливом численних факторів на адміністрування митних платежів і невеликим числом вибірки.

Для прогнозування динаміки митних платежів скористаємося вбудованою функцією «MS Excel «TREND», яка дає можливість розрахувати парну лінійну залежність (залежність результативної величини від фактора часу) та множинну лінійну залежність (залежність результативної величини від декількох факторів). У цьому разі нас цікавить множинна лінійна залежність, результативною величиною в якій будуть митні платежі, а факторними – прогнозовані раніше додаткові надходження від коригування митної вартості, контролю за визначенням країни походження товарів і контролю за порушенням вимог класифікації товарів. У табл. 4.4 наведено вихідні дані для розрахунку прогнозних значень митних платежів на 2020 р. та 2021 р.

Таблиця 4.4

**Вихідні дані для розрахунку прогнозних значень
митних платежів на 2020 р. та 2021 р., млн. грн.**

Роки	Сума додаткових надходжень від коригування митної вартості	Сума додаткових надходжень від контролю за визначенням країни походження товарів	Сума додаткових надходжень від контролю за порушенням вимог класифікації товарів згідно з УКТЗЕД	Митні платежі
	X_1	X_2	X_3	Y
2013	4737,5	70,1	271,1	119052,0
2014	4074,2	84,0	241,1	136998,0
2015	5830,0	81,0	219,2	189032,8
2016	4983,4	89,2	229,3	237245,3
2017	4220,7	176,5	267,7	317563,1
2018	4650,0	192,3	280,1	371156,5
2019	7960,0	254,6	261,3	380047,5
2020	12694,6	331,6	212,0	–
2021	20843,4	416,5	99,9	–

З 2013 р. по 2019 р. значення наведених величин є статистичними, а на 2020 р. і 2021 р. прогнозними. Рівняння множинної лінійної залежності для використовуваної функції «MS Excel «TREND» матиме такий вигляд:

$$Y = b_0 + b_1 x_1 + b_2 x_2 + \dots + b_n x_n, \quad (4)$$

де Y – результативна величина (митні платежі); x_1, x_2, x_n – факторні величини; b_1, b_2, b_n – коефіцієнти множинної лінійної залежності.

Результати прогнозних значень митних платежів в Україні на 2020 р. та 2021 р. із застосуванням парної лінійної залежності й множинної лінійної залежності подано у табл. 4.5.

Таблиця 4.5

Результати прогнозування митних платежів в Україні на 2020 р. та 2021 р. із застосуванням парної лінійної залежності й множинної лінійної залежності, млн грн

Назва митного платежу	2020 р.		2021 р.	
	прогноз із застосуванням парної лінійної залежності	прогноз із застосуванням множинної лінійної залежності	прогноз із застосуванням парної лінійної залежності	прогноз із застосуванням множинної лінійної залежності
Мито	33105,0	37947,9	36269,5	46055,9
ПДВ із ввезених на територію України товарів	346759,0	360046,4	384887,4	407298,3
Акцизний податок із ввезених на територію України підакцизних товарів	66428,8	89087,8	74670,2	130797,8
Митні платежі, всього	447275,6	496897,9	496555,3	609314,1

Джерело: складено автором.

З табл. 4.5 видно, що прогнозні значення митних платежів із застосуванням множинної лінійної залежності більші, ніж із застосуванням парної лінійної залежності. Такий результат є цілком логічним, оскільки факторна величина у разі парної залежності – це лише період часу, тобто прогноз враховує тільки попередні тенденції прогнозованої величини на майбутні періоди. Натомість множинна лінійна залежність враховує вплив інших факторних величин. Отже, економічна логіка прогнозу зберігається, оскільки вибрані факторні величини (додаткові надходження від коригування митної вартості, контролю за визначенням країни походження товарів і контролю за порушенням вимог класифікації товарів) прямо збільшують суму митних платежів.

Для оцінювання рівня збільшення прогнозних значень митних платежів ми розрахували їхні темпи зростання.

Таблиця 4.6

**Динаміка ланцюгових темпів зростання митних платежів
в Україні у 2014 – 2019 рр. та їхніх прогнозних значень
у 2020 р. і 2021 р.**

Роки	Мито	ПДВ із ввезених на територію України товарів	Акцизний податок із ввезених на територію України підакцизних товарів	Митні платежі, всього
2014	0,95	1,11	1,88	1,15
2015	1,20	1,29	1,44	1,38
2016	1,35	1,31	1,44	1,26
2017	1,20	1,38	1,20	1,34
2018	1,10	1,18	1,14	1,17
2019	1,11	0,98	1,25	1,02
2020	1,26	1,24	1,50	1,31
2021	1,21	1,13	1,47	1,23

Джерело: складено автором.

За прогнозом темп зростання загальної суми митних платежів у 2020 р. відносно 2019 р. становить 1,31, а у 2021 р. – 1,23. На основі попередньої тенденції можна константувати, що такі показники цілком реалістичні. Так, у 2015 р. темп зростання дорівнював 1,38, у 2016 р. – 1,26, а у 2017 р. – 1,34. Водночас доволі адекватними є темпи зростання на прогнозні періоди мита й ПДВ із ввезених на територію України товарів відповідно 1,26 та 1,21 і 1,24 та 1,13 на 2020 р. й 2021 р. Однак за акцизним податком із ввезених на територію України товарів на прогнозні періоди тенденція різко змінюється. Так, якщо у 2018 р. і 2019 р. темп зростання досліджуваного показника становив 1,14 та 1,25, то у 2020 р. і 2021 р. прогноз показав зростання на рівні 1,50 та 1,47. Ми вважаємо такі показники завищеними внаслідок низького впливу факторних величин при прогнозі на результативну. Зокрема, ставки акцизного податку на більшість товарів адвалорні й не залежать від митної вартості, тому показник додаткових надходжень у результаті її коригування практично не впливає на рівень надходжень акцизного податку. Тому за акцизним податком доцільно враховувати прогноз не на основі множинної лінійної залежності, а на основі

парної, при якій темпи зростання акцизного податку в 2020 р. і 2021 р. відповідно дорівнюватимуть 1,11 та 1,12.

Таким чином, у процесі дослідження ми дійшли висновку, що правильність ідентифікації митної вартості, країни походження й коду товару мають вагомий вплив на адміністрування митних платежів. Так, частка додаткових надходжень від контролю за цими показниками у митних платежах протягом 2013 – 2019 рр. коливалася у межах від 1,38% до 4,27%. Прогнозування як загальної суми митних платежів, так і окремих із них на 2020 р. та 2021 р. показало їхнє зростання на прогнозний період з найменшим темпом для ПДВ із ввезених на територію України товарів у 2021 р. – 1,13 і найбільшим – для загальної суми митних платежів у 2020 р. – 1,31.

4.2. Моделювання процесів підвищення ефективності фіскально-регулюючої складової митної безпеки України

Сучасна фінансова наука як на мікро-, так і на макрорівні у своїх прикладних дослідженнях широко застосовує наявний інструментарій математичних методів для формалізованого опису існуючих стійких кількісних характеристик та закономірностей розвитку податкових, митних і бюджетних систем.

Митне адміністрування в частині забезпечення фіскальної складової митної безпеки держави реалізується як процес, який підпорядковується певним закономірностям. Знання таких закономірностей допомагає визначити умови необхідності та достатності успішного перебігу окремого процесу. Для цього всі параметри, що характеризують процес і зовнішні умови, мають бути кількісно визначені. Отже, економіко-математичне моделювання, яке передбачає кількісне обґрунтування прийняття рішень у сфері митного адміністрування, є надзвичайно потрібним та дає змогу аналітично оптимізувати процес забезпечення митної безпеки.

Математичні методи в науковому дослідженні – це дуже широке поняття. Цей термін охоплює цілий спектр підходів, інструментів і способів вимірювання, опису, аналізу та прогнозування економічних явищ і процесів, які знаходять застосування в сучасній науці. Сюди входять різні статистичні методи обробки соціально-економічних даних та мікро- і макроекономічні моделі з відповідним математичним апаратом³⁰¹.

Досліджуючи тематику оптимізації митного контролю у процесі мінімізації ризиків та загроз митній безпеці, зазначимо, що одне з важливих завдань полягає у побудові простої, зрозумілої й доступної для зовнішніх користувачів економіко-математичної моделі, яка дасть змогу визначити напрямки мінімізації митних ризиків і підтвердити теоретичні критерії математичним апаратом.

На сьогодні ще не існує загальноприйнятої єдиної класифікації математичних методів. Математичні методи є передусім вимірюваннями, які завжди використовувалися в економіці. Водночас математичні методи – це не тільки засоби математичної інтерпретації економічних законів та процесів, а й могутній математичний інструментарій їхнього виявлення, теоретичного формулювання і прийняття оптимальних рішень.

Важливо систематизувати рекомендації щодо моделювання процесів підвищення ефективності фіскальної складової митної безпеки з урахуванням основних факторів, що впливають на цей процес, серед яких: виявлення структурності та значущості митних платежів, що адмініструються митними інституціями України; дослідження виконання індикативних і фактичних показників справляння митних платежів; вияв тенденцій щодо адміністрування митних платежів у часовому вимірі; аналіз впливу факторів на адміністрування митних платежів у розрізі митниць України та ін.³⁰²

³⁰¹ Запорожець О. Ф. Адміністрування митних платежів: аналіз та прогнозування надходжень до державного бюджету. *Наук. вісн. Міжнар. гуманіт. універ.* 2013. № 5. С. 78–89.

³⁰² Амбрик Л. П. Моделювання системної підтримки економічного зростання в Україні за допомогою фіскального інструментарію. *Наук. записки Нац. універ. «Острозька акад.»*. 2012. Вип. 20. С. 53–57. (Серія: Економіка).

Проведемо моделювання у кілька етапів. Дослідження структури митних платежів проведемо з допомогою інтегрального коефіцієнта структурних зрушень Рябцева:

$$I_R = \sqrt{\frac{\sum (d_{li} - d_{oi})^2}{\sum (d_{li} + d_{oi})^2}}, \quad (1)$$

де d_{oi} – частка у структурі попереднього періоду; d_{li} – частка у структурі наступного періоду³⁰³.

Вихідними даними для дослідження структурних змін є офіційні статистичні дані щодо справляння митних платежів в Україні за період 2014–2018 рр. (табл. 4.7).

Таблиця 4.7

Динаміка справляння фіскальнозначущих митних платежів в Україні, млн грн

Вид платежу	2014 р.	2015 р.	2016 р.	2017 р.	2018 р.
ПДВ	107287,1	138764,8	181453,2	250530,2	295377,3
Акцизний податок	14587,0	22755,4	32938,9	47674,5	54062,3
Мито	12607,8	40300,6	20371,0	24541,8	27076,6

Результати дослідження (моделювання) структурних зрушень митних платежів подано у табл. 4.8.

Таблиця 4.8

Значення інтегрального коефіцієнта структурних зрушень Рябцева

Вид платежу	2014 р.	2015 р.	2016 р.	2017 р.	2018 р.
ПДВ	0,5915	0,6208	0,6905	0,7859	0,8112
Акцизний податок	0,0686	0,0906	0,1175	0,1325	0,1490
Мито	0,1066	0,3134	0,1229	0,1392	0,1466

³⁰³ Романова Т. В. Інтегральні показники оцінювання структурних зрушень в економіці. *Економіка і регіон*. 2016. № 6 (61). С. 20–27.

Шкала оцінювання заходів щодо визначення структурних відмінностей за критерієм Рябцева передбачає врахування певних інтервалів й їхніх характеристик. При цьому інтервал значень критерію і характеристика структурних відмінностей мають такі значення:

- 0,000–0,030 – тотожність структур;
- 0,031–0,070 – доволі низький рівень відмінностей;
- 0,071–0,150 – низький рівень відмінностей;
- 0,151–0,300 – істотний рівень відмінностей;
- 0,301–0,500 – значний рівень відмінностей;
- 0,501–0,700 – доволі значний рівень відмінностей;
- 0,701–0,900 – протилежний тип структур;
- 0,901 та вище – повна протилежність структур.

Подані результати вказують на високу фіскальну значущість ПДВ у період 2016–2018 рр. У 2014 р. простежувався позитивний тренд зростання надходжень акцизного податку, на що вплинули як збільшення ставок акцизного податку й диверсифікація груп підакцизних товарів, так і зростання обсягів зовнішньоторговельних операцій окремих груп підакцизних товарів. Порівняно стабільна структурованість спостерігалася в надходженнях мита у 2018–2019 рр., але був помітним стрибок цього показника у 2015 р.

Розраховані значення коефіцієнта структурних зрушень Рябцева та оцінку зміни структури наведено також у табл. 4.9.

Таблиця 4.9

Результати моделювання за критерієм Рябцева

Порівнювані періоди	2014–2015 рр.	2015–2016 рр.	2016–2017 рр.	2017–2018 рр.
Значення коефіцієнта	0,0064	0,0365	0,0982	0,0955
Оцінка зміни структури за шкалою Рябцева	тотожність структур	дуже низький рівень відмінностей	низький рівень відмінностей	

Таким чином, у 2014–2015 рр. структура митних платежів практично не змінилась, а у 2015–2016 рр. відбулись дуже незначні зміни. У 2016–2017 рр. і 2017–2018 рр. зміни все ж таки спостерігались за рахунок збільшення надходжень акцизного по-

датку та мита. Загалом можна констатувати, що митні платежі, які формують фіскальну складову митної безпеки держави, впродовж 2014–2018 рр. мають стабільну структуру.

Наступний етап моделювання – це аналіз виконання планових показників щодо адміністрування митних платежів, який дасть змогу сформулювати пропозиції з підвищення якості планування митних платежів в Україні. Всі моделі побудовані на основі статистичних даних 2014–2018 рр. і адекватні до експериментальних даних. Це дає можливість використовувати отримані регресійні моделі для аналізу.

Таблиця 4.10

Виконання планових показників з ПДВ, %

Роки	План	Факт	% виконання
2014	109539,3	107287,1	97,94
2015	138996,1	138764,8	99,83
2016	171200,0	181453,2	105,99
2017	221260,0	250530,2	113,23
2018	300062,9	295377,3	98,44

ПДВ – основна фіскальна компонента митних платежів.

Регресійна кореляційна залежність фактичних надходжень ПДВ від планових надходжень описується такою формулою:

$$y = -50335,2 + 1,352x; R = 0,9696, \quad (2)$$

де y – обсяг фактичних надходжень, млн грн; x – обсяг планових надходжень, млн грн.

Збільшення обсягу планових надходжень ПДВ на одиницю приводить до зміни фактичних надходжень на 1,352 одиниці (R – коефіцієнт кореляційного зв'язку). Отже, в 2014–2015 рр. та у 2018 р. спостерігалось місце невиконання планових показників з ПДВ, що вказує на низьку якість планування податкових надходжень ПДВ або неефективність митного адміністрування. Винятком став період 2016–2017 рр., коли митницям ДФС України вдалось виконати планові показники адміністрування ПДВ.

Акцизний податок – це загальнодержавний непрямий податок, встановлений на споживання лише окремих видів товарів

(продукції). Цей податок додається до ціни вироблених в Україні або імпортованих в Україну товарів (продукції), які називають під-акцизними відповідно до Податкового кодексу України. Акцизний податок відіграє важливу фіскальну роль при оподаткуванні підакцизних товарів, які ввозяться на митну територію України.

Вихідні дані для моделювання планових / фактичних надходжень акцизного податку наведено у табл. 4.11.

Таблиця 4.11

Виконання планових показників з акцизного податку при ввезенні товарів на митну територію України, %

Роки	План	Факт	% виконання
2014	10591,7	14587,0	137,72
2015	20229,7	22755,4	112,49
2016	25890,0	32938,9	127,23
2017	46033,9	47674,5	103,56
2018	52035,7	54062,3	103,89

Регресійна кореляційна залежність фактичних надходжень акцизного податку від планових надходжень описується такою формулою:

$$y = -28887,46 + 1,353x; R = 0,9646, \quad (3)$$

де y – обсяг фактичних надходжень, млн грн; x – обсяг планових надходжень, млн грн.

Таким чином, зміна обсягу планових надходжень акцизного податку на одиницю приводить до зміни фактичних надходжень на 1,353 одиниці. В 2014–2016 рр. щодо адміністрування акцизного податку спостерігалось значне перевиконання надходжень, що пояснюється як збільшенням обсягів ввезення на митну територію України деяких груп підакцизних товарів, так і зростанням ставок акцизного податку на групу тютюнових й алкогольних товарів. Без сумніву, на виконання планових індикативів у період 2017–2018 рр. мав вплив також інфляційний фактор.

Одним із найбільш поширених інструментів регулювання зовнішньоекономічної діяльності – це мито. Відповідно до запро-

понованої класифікації митного тарифу, мито на імпорт та ввізне мито за своєю економічною природою є еквівалентними поняттями. Воно нараховується на товари й інші предмети при їхньому ввезенні на митну територію країни. Хоча імпортне мито стало найпопулярнішим способом системи економічного інструментарію регулювання зовнішньоекономічної діяльності, але часто його частка у структурі митних платежів не найбільш значна; нарахування з податку на додану вартість значно перевищують надходження від мита при ввезенні товарів. Визначити вплив мита на загальний рівень товарних цін у країні значно важче, ніж розрахувати підвищення цін на імпортні товари. Проте деякі вчені, здійснивши такі розрахунки, доводять, що втрати споживачів від загального підвищення внутрішніх цін, яке було результатом застосування імпортного мита в економічно розвинутих країнах, у 4–5 разів перевищували суму мобілізованого мита³⁰⁴.

Вихідні дані для моделювання планових / фактичних надходжень мита подано у табл. 4.12.

Таблиця 4.12

Виконання планових показників справляння мита в Україні, %

Роки	План	Факт	% виконання
2014	15708,3	12607,8	80,26
2015	37667,0	40300,6	106,99
2016	19642,0	20371,0	103,71
2017	23521,0	24541,8	104,34
2018	28727,5	27076,6	94,25

Впродовж досліджуваного періоду 2014–2018 рр. динаміка виконання індикативу щодо мита була неоднорідною. У 2015–2017 рр. спостерігалось незначне перевиконання планових показників. Водночас у 2014 р. та у 2018 р. планові показники митницями ДФС України не виконувались.

³⁰⁴ Качик Ф. П., Гончарева І. В., Гуцул І. А., Мірошник О. Ю. Fiscal efficiency of administration of duties Ukraine. *Фін.-кредит. діяльність: проблеми теорії та практ.* 2018. Вип. 3 (26). С. 133–143.

Кореляційна залежність фактичних обсягів надходжень мита від планових надходжень описується такою формулою:

$$y = -3808,74 + 1,172x; R = 0,9844, \quad (4)$$

де y – обсяг фактичних надходжень; x – обсяг планових надходжень. Збільшення обсягу планових надходжень мита на одиницю приводить до зміни фактичних надходжень на 1,172 одиниці.

Сплата мита ґрунтується на правильному вартісному визначенні бази оподаткування – митній вартості товарів. У багатьох випадках суб'єкти ЗЕД занижують цю величину, тому Державний бюджет України недоотримує певну суму митних платежів (у т. ч. великий обсяг мита). Правильне визначення митної вартості – одна з проблем митно-тарифного адміністрування на сучасному етапі формування економічної безпеки держави.

Наступним етапом економіко-математичного моделювання є аналіз тенденцій щодо адміністрування митних платежів у часі. Для цього використовуємо інструментарій кореляційно-регресійного моделювання. Динаміку адміністрування митних платежів відображено на рис. 4.4.

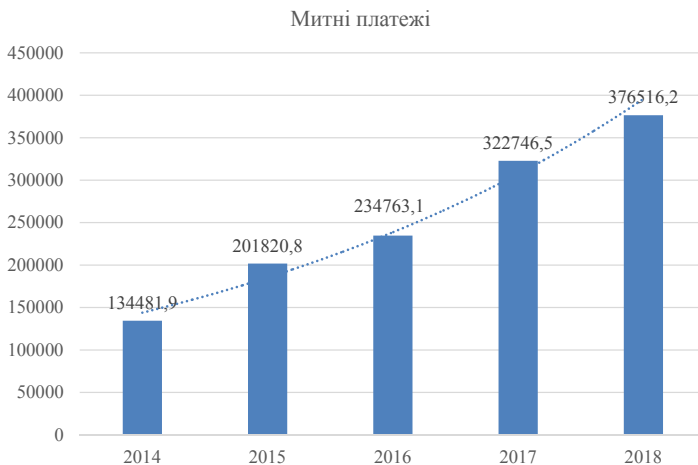


Рис. 4.4. Динаміка адміністрування митних платежів в Україні, млн грн

Наведені статистичні дані показують зростаючу тенденцію впродовж періоду 2014–2018 рр., з помітними більш активними фазами піднесення у 2015 р. і 2017 р. Економіко-математична модель динаміки обсягів митних платежів має такий вигляд:

$$y = 70525,9 + 30798,5t; R = 0,9234, \quad (5)$$

де y – обсяг фактичних надходжень; t – період, рік.

На основі цієї моделі робимо висновок про те, що середньорічний приріст обсягів митних платежів за досліджуваний період дорівнює 30798,5 млн грн.

Розглянемо тенденції щодо адміністрування основних митних платежів, які формують фіскальну складову митної безпеки держави, – ПДВ, акцизного податку та мита. Вихідними даними для моделювання тенденцій надходжень ПДВ є статистика ДКС України, яку подано на рис. 4.5.

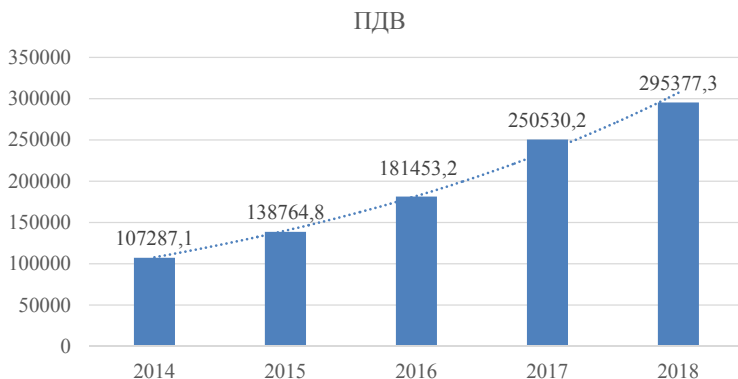


Рис. 4.5. Динаміка надходження ПДВ в Україні, млн грн

Ця економіко-математична модель має такий вигляд:

$$y = 8298,4t^2 - 29593t + 122620; R = 0,995, \quad (6)$$

де y – обсяг фактичних надходжень ПДВ; t – період, рік.

Моделювання показало, що середньорічний темп зростання обсягів ПДВ становить 16596,8 млн грн, що дорівнює майже 50% приросту загальної суми митних платежів в Україні.

У межах досліджуваного періоду 2014–2018 рр. спостерігалася зростаюча тенденція щодо адміністрування акцизного податку при ввезенні товарів на митну територію України. Особливо помітним виявився приріст у 2017 р., зокрема коефіцієнт зростання у цьому звітному періоді досяг позначки, що еквівалентна 1,447.

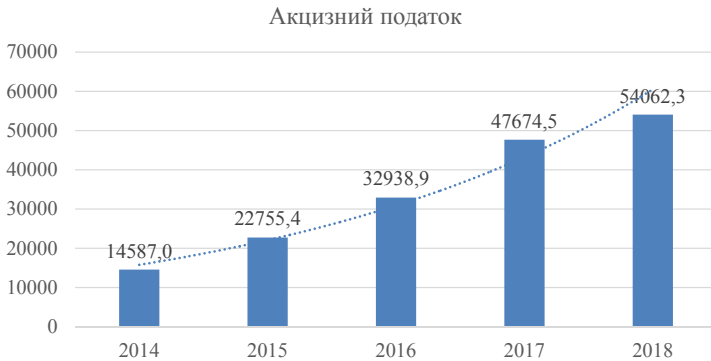


Рис. 4.6. Динаміка адміністрування акцизного податку при ввезенні на митну територію України, млн грн

Ця економіко-математична модель має такий вигляд:

$$y = -2186,46 + 6454,62t; R = 0,9487, \quad (7)$$

де y – обсяг фактичних надходжень акцизного податку; t – період, рік.

Моделювання показало незначний порівняно з надходженнями ПДВ середньорічний приріст обсягів акцизного податку, що становив 6454,62 од.

Адміністрування мита в період 2014–2018 рр. мало неоднорідну тенденцію з домінуванням значної тенденції приросту в 2015 році й помірної тенденції приросту в 2017–2018 рр.

Тим не менш, мито поряд із акцизним податком з імпортованих товарів і ПДВ з імпортованих товарів характеризується високою швидкістю надходження до бюджету, оскільки його перерахування відбувається до або відразу після подання митної декларації для митного оформлення. Мито відповідно стає застрахованим від

ризикую несплати у разі нерентабельної діяльності, оскільки воно не залежить від прибутку підприємства. Наявні випадки значних обсягів фактичної несплати мита більше зумовлені свідомим порушенням митних правил та фактичним заниженням митної вартості експортованих (імпортованих) товарів.

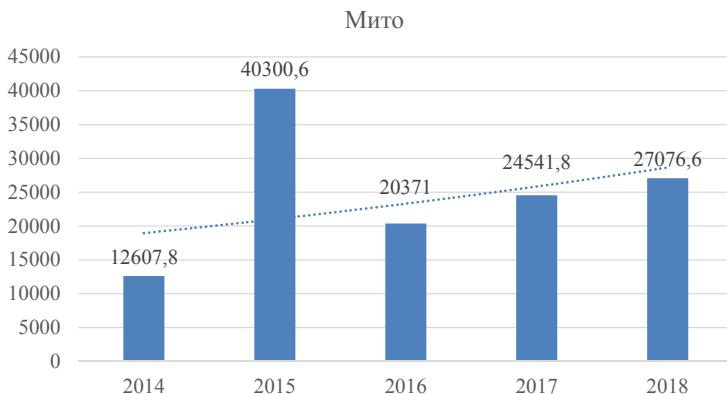


Рис. 4.7. Адміністрування мита в Україні, млн грн

Ця економіко-математична модель має такий вигляд:

$$y = 10021 \ln(t) + 10366; R = 0,8909, \quad (8)$$

де y – обсяг фактичних надходжень мита; t – період, рік.

Приріст обсягів мита моделюється логарифмічною функцією, яка описує процеси, що виявляють сповільнений темп зростання.

На наш погляд, вирішальне значення для зростаючої динаміки адміністрування митних платежів в Україні має вплив деяких факторів, які визначають характер і особливості процесу формування фіскальної складової митної безпеки держави.

Результати проведеного економіко-математичного моделювання вказують на те, що митні органи не повною мірою або не ефективно застосовують комплекс заходів митного адміністрування в частині коригування митної вартості, кодування товарів та визначення країни походження, які дають змогу підвищити до-

нарахування митних платежів³⁰⁵, а отже – збільшити фіскальну складову митної безпеки. Важливим у контексті напрацювання управлінських рішень щодо забезпечення фіскальної складової митної безпеки держави є використання економіко-математичних і статистичних моделей аналізу діяльності окремих митних інституцій.

Таким чином, вважаємо, що подані підходи до економіко-математичного моделювання допомагають кількісно обґрунтувати прийняття рішень у сфері митного адміністрування та водночас оптимізувати процес забезпечення митної безпеки держави.

При цьому, економічна ефективність моделювання митної політики в контексті формування митної безпеки держави має враховувати такі фактори й індикатори, як співвідношення обсягів податкових доходів від імпорту та експорту сировини і готової продукції та співвідношення обсягів імпорту й експорту в реалізації митної політики. Адже трансформації у світовому економічному просторі зумовлюють необхідність відповідних змін у сфері митного регулювання та контролю міжнародної торгівлі³⁰⁶.

Митний ефект у частині податкових доходів при імпорті й експорті сировини і готової продукції галузі відображає зміни у рівні доходів бюджету від реалізації митної політики у переорієнтації експорту певної галузі із сировини на готову продукцію.

Ці показники є розрахунковими та прямо залежать від цільового співвідношення обсягів імпорту й експорту сировини, що будуть закладені в основу митної політики, та рівня переробки сировини з урахуванням наявності виробничих потужностей. Їхнє співвідношення матиме такий вигляд (рис. 4.8)³⁰⁷:

³⁰⁵ Новік О. І. Динаміка і структура митних платежів та їх роль у формуванні податкових надходжень. *Молод. вчений*. 2017. № 10 (50). С. 963–967.

³⁰⁶ Бережнюк І. І. Моделювання процесів подолання суперечностей держави та суб'єктів ЗЕД щодо забезпечення безпеки та спрощення митних процедур. *Modern Economics*. 2018. № 7. С. 22–31.

³⁰⁷ Герасимюк П. В. Митні ефекти як індикатори стану реалізації митної політики помірного протекціонізму в Україні. *Економіка та держава*. 2019. № 7. С. 100–108.

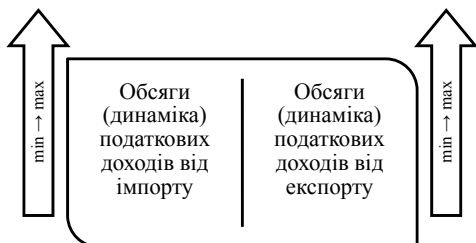


Рис. 4.8. Співвідношення обсягів податкових доходів від імпорту та експорту сировини і готової продукції

Враховуючи часовий лаг у реалізації будь-якої державної політики, вважаємо, що встановлення (підвищення) вивізного мита матиме спочатку позитивну динаміку в обсязі надходжень митних платежів, який надалі зменшуватиметься за рахунок мінімізації бази оподаткування – обсягів експорту сировини.

При цьому обсяги імпорту сировини, які поступово збільшуватимуться після забезпечення повного використання вітчизняної сировини, зумовлять висхідну динаміку обсягів надходжень митних платежів. Імпорт сировини обкладатиметься ввізним митом як інструментом регулювання вартості сировини для економіки, що перешкоджатиме скороченню власного виробництва такої сировини.

Внутрішні податки відображатимуть сукупні надходження податку на прибуток підприємств, податку на додану вартість, податку на доходи фізичних осіб й ін. Чим вищого розвитку досягатиме переробна промисловість, тим більшою буде база оподаткування цими податками. Розширення бази оподаткування відбудеться також в аграрному секторі за рахунок задоволення зростаючої потреби промисловості у сировині для переробки³⁰⁸.

Якщо розглядати співвідношення динаміки надходжень податкових доходів при імпорті та експорті сировини і продуктів переробки галузі з метою розрахунку їхнього загального митного

³⁰⁸ Мещеряков А. А., Сопотян С. В. Регуляторна політика як складова забезпечення економічної безпеки в Україні. *Вісн. Акад. митної служби України*. 2011. № 1. С. 34–39. (Серія Економіка).

ефекту, то варто зауважити, що цільовим показником буде переважання внутрішнього митного ефекту над зовнішнім, тобто:

$$E_{\text{пл ім}} < E_{\text{пл ек}} \text{ та } E_{\text{пл ек}} - E_{\text{пл ім}} \rightarrow \max, \quad (9)$$

де $E_{\text{пл ім}}$ – індикатор динаміки надходжень податкових доходів при імпорті сировини та продуктів переробки;

$E_{\text{пл ек}}$ – індикатор динаміки надходжень податкових доходів при експорті сировини і продуктів переробки.

Митні ефекти щодо динаміки та обсягів імпорту й експорту готової продукції є результативним показником такої політики та обернено пропорційними до митних ефектів щодо сировини. На початковому етапі реалізації митної політики в цій галузі обмеження імпорту здійснюватиметься на основі потреб внутрішнього ринку і відповідної можливості її задоволення за рахунок переробки сировини. Надалі такі обмеження застосовуватимуться з огляду на необхідність збереження нормальної конкуренції для недопущення зниження якості вітчизняної продукції за принципом, який описано вище. В результаті здійснення цих заходів співвідношення зовнішніх та внутрішніх митних ефектів матиме такий вигляд (рис. 4.9):



Рис. 4.9. Співвідношення обсягів імпорту та експорту в реалізації митної політики помірною протекціонізму

Відповідно, мінімізація обсягів імпорту готової продукції галузі не передбачатиме повну відмову від такого імпорту в майбутньому. Аналізувати рівень надходжень митних платежів від відповідного імпорту й експорту немає змісту, бо експорт готової продукції не обмежуватиметься взагалі. Адже він є результативним показником митної політики і передбачає державне стимулювання, а рівень обмежень щодо імпорту також поступово знижуватиметься для забезпечення зацікавленості іноземних виробників зберігати присутність на українському ринку. Така політика приведе до конкурентної боротьби саме в частині рівня якості та здійснюватиме позитивний ефект на розвиток вітчизняного виробництва³⁰⁹. Водночас митні ефекти у частині імпорту й експорту готової продукції матимуть таке абсолютне співвідношення:

$$E_{\text{ек прод}} > E_{\text{ім прод}} \text{ та } E_{\text{ек прод}} - E_{\text{ім прод}} \rightarrow \max, \quad (10)$$

де $E_{\text{ек прод}}$ – індикатор динаміки експорту готової продукції;
 $E_{\text{ім прод}}$ – індикатор динаміки імпорту готової продукції.

Таким чином, важливо для оцінювання і моніторингу стану реалізації митної політики в окремій галузі використовувати сукупність митних ефектів – індикаторів, що за рахунок інтеграції баз даних всіх задіяних відомств відображатимуть вплив митної політики на розвиток промислового сектору з переробки сировини та збільшення частки експорту готової продукції галузі й достатність фінансових ресурсів (інвестиції) для забезпечення такого розвитку і збільшення доходів державного бюджету.

Для переорієнтації української економіки з експорту сировини на експорт готової продукції необхідно проводити митну політику помірною протекціонізму. Цей тип митної політики забезпечить стримування експорту сировини та імпорту готової продукції, в результаті чого буде досягнуто прискорення розвитку переробної промисловості й переорієнтації галузі на експорт продуктів **переробки сировини**.

³⁰⁹ Бережнюк І. Г., Джумурат О. В. Моделювання процесів селективності митного контролю з урахуванням основних параметрів ризикованості переміщення товарів через митний кордон. *Бізнес Інформ*. 2014. № 4. С. 81–86.

Отже, пріоритетне завдання митних органів – це захист національних інтересів. Доцільно враховувати досвід провідних країн світу, а саме:

- чітко робити акцент на пріоритетах у національних інтересах під час регулювання зовнішньої торгівлі;

- затвердити принципи взаємності в наданні зовнішньоторговельних переваг і дотриманні партнерами вимог справедливої конкуренції;

- передбачити можливість захисту національної економічної безпеки шляхом адміністративного регулювання експорту;

- забезпечити детальне юридичне відпрацювання всіх інструментів регулювання ЗЕД, у тому числі чітке визначення процедурних аспектів. Окреслення пріоритетів у діяльності надасть змогу митним органам з мінімальними затратами забезпечити ефективну взаємодію з правоохоронними органами та максимізувати ефективність наповнення державного бюджету країни.

Таким чином, перед митними органами постають доволі складні завдання у сфері гарантування митної безпеки і захисту національних економічних інтересів, які потребують швидкого вирішення.

РОЗДІЛ V

ЗАРУБІЖНІ ОРІЄНТИРИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МИТНОЇ БЕЗПЕКИ ДЕРЖАВИ ТА МОЖЛИВОСТІ ЇХНЬОЇ ІМПЛЕМЕНТАЦІЇ В УКРАЇНІ

5.1. Зарубіжні прототипи формування і розвитку безпекової політики в митній сфері

Швидкий темп технологічних інновацій приводить до появи нових бізнес-моделей в усьому світі. Багато видів зайнятості, що існують сьогодні, у тому числі ті, які стосуються транскордонної електронної комерції та он-лайн-продажу, не існували кілька десятиліть тому. Зі збільшенням обсягів торгівлі застарілі системи і положення урядів не в змозі впоратися з очікуванням ефективного митного контролю та наданням послуг учасникам зовнішньоекономічної діяльності.

За таких умов митні процедури часто неефективні. Внаслідок цього уряди стикаються з контрабандою і труднощами зі здійсненням контролю за витоком доходів та забезпеченням митної безпеки при веденні митної політики.

Зростання кількості пільгових і регіональних торгових угод ускладнювало істотні митні детермінації на технічному рівні. Зараз урядовцями доводиться мати справу зі складним набором пра-

вил походження продуктів. Це вимагає від усіх державних установ, особливо митних органів, реалізації інновацій та впровадження нових регуляторних заходів й інструментів, що задовольняють змінені потреби. Митні органи всіх країн стикаються з трьома ключовими проблемами, серед яких (рис. 5.1):

- досягнення балансу між дотриманням більш жорстких норм та стимулюванням зростання торгівлі;
- ефективне керування ризиками для забезпечення митної й національної безпеки без надмірного зростання кількості працівників і відповідних затрат;
- забезпечення для учасників ЗЕД прозорих, передбачуваних, ефективних та доступних митних правил і відповідного середовища.

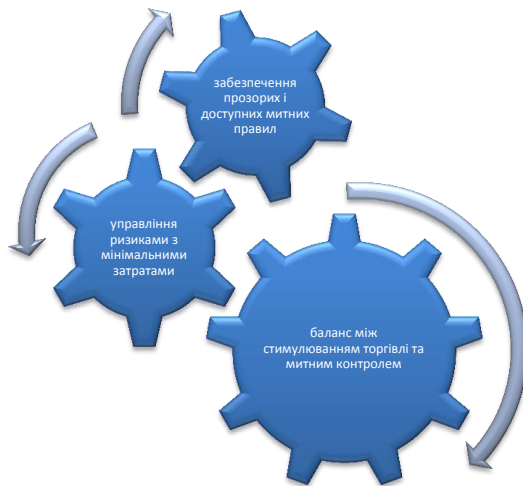


Рис. 5.1. Актуальні проблеми уповноважених державних органів у митній сфері*

* Джерело: побудовано самостійно.

Щоб вирішити такі проблеми, потрібно використовувати сучасні технологічні досягнення. Це допоможе зацікавленим сторонам скористатися перевагами міжнародної торгівлі.

Наприклад, система управління ризиками може відігравати ефективну роль у справедливому застосуванні урядових норм та бо-

ротьбі з контрабандою для гарантування митної безпеки. З метою забезпечення ефективності системи управління ризиками необхідно застосовувати нові технології, інструменти і рішення кращих міжнародних практик для сприяння торгівлі. Хоча вигоди для приватного сектору можуть бути очевидними, заходи, спрямовані на протидію ризикам, також допомагають урядам оптимізувати використання існуючих ресурсів, розподіляючи їх там, де вони найбільш потрібні.

Однак країни, що розвиваються, й Україна теж значно відстають у доступі до інформаційних технологій. Дуже важливо, щоб передача технологій та знань принесла користь усім учасникам міжнародної торгівлі, оскільки інформаційні технології дають змогу підвищити продуктивність і ефективність митних систем та наблизити країни до досягнення їхніх цілей розвитку.

Знаковим моментом у посиленні заходів митної й національної безпеки були події вересня 2001 р. у США. Після терактів США та кілька інших країн звернулися за допомогою до ВМО для забезпечення глобальних міжнародних поставок. У відповідь на засіданні Ради у червні 2002 р. ВМО створила Спільну робочу групу з питань мита і промисловості з метою забезпечення безпеки й спрощення формальностей у торгівлі. Цільова група розробила ряд рекомендацій, які Рада ВМО ухвалила у червні 2005 р. Ці рекомендації відомі як Стандарти безпечної та спрощеної торгівлі (SAFE) і стосуються таких питань, як узгодження попередньої інформації про вантажі, впровадження підходів до управління ризиками, спільне таргетування та перевірка.

За останнє десятиліття рекомендації SAFE модернізували й удосконалили із внесенням змін, зокрема щодо запровадження інституту уповноваженого економічного оператора (УЕО) у 2006 р. Вони були оновлені та об'єднані в методичні рекомендації SAFE й УЕО в одному документі у 2007 р. Останнє оновлення відбулося у червні 2015 р., коли, крім іншого, були додані нові рекомендації щодо сприяння більш тісній співпраці між митними та іншими державними установами. До цих Стандартів також додавали рекомендації щодо подання попередньої інформації про вантажі й вказівки щодо закупівлі і розміщення сканувального обладнання. Стандарти SAFE

в сучасному світі відіграють ключову роль у збалансуванні митного спрощення та контролю, одночасно сприяючи безпеці глобальних торгових поставок.

УЕО визначається як сторона, яка бере участь у міжнародному переміщенні товарів. Вона уповноважена національною митною адміністрацією на будь-які пов'язані з цим функції відповідно до норм безпеки ВМО або еквівалентних норм безпеки міжнародних поставок. До складу УЕО входять: виробники, імпортери, експортери, брокери, перевізники, консолідатори, посередники, порти, аеропорти, оператори терміналів, інтегровані оператори, склади і дистриб'ютори. Концепція УЕО була розроблена для сприяння налагодженню митно-ділових партнерств. Її походження можна простежити у Кіотській конвенції, в якій вона означається як уповноважена особа. Ця концепція набула подальшого розвитку в безпекових межах ВМО та була перейменована на УЕО. Безпекові межі встановлюють такі шість стандартів для програм УЕО (рис. 5.2):



Рис. 5.2. Стандарти безпечної та спрощеної торгівлі, визначені для реалізації програм УЕО

*Джерело: побудовано на основі досліджень міжнародного торгового центру.

1. Партнерство. УЕО беруть участь у самооцінці, вимірюючи свою внутрішню політику і процедури відповідно до стандартів безпеки та досвіду найкращої практики. Це оцінювання робиться для того, щоб гарантувати, що УЕО забезпечують відповідні гарантії для вантажів і контейнерів до звільнення від контролю митниці.

2. Безпека. Основна перевага програми УЕО – взаємне визнання домовленостей іншими урядами, що таким чином забезпечує безпеку та полегшує торгівлю на обох кінцях ланцюга поставок. УЕО використовують у своїй бізнес-практиці найкращі методи забезпечення безпеки, визначені відповідною програмою.

3. Авторизація. Митні адміністрації разом з представниками торгового співтовариства визначають процеси перевірки проектів або процедури акредитації якості, які передбачають введення стилів для бізнесу через їхній статус УЕО.

4. Технології. Всі сторони підтримують цілісність вантажів і контейнерів, застосовуючи сучасні технології.

5. Зв'язок. Митні адміністрації регулярно оновлюють стандарти безпеки та передові методи забезпечення безпеки поставок, визначені у програмі УЕО.

6. Спрощення. Митні адміністрації працюють спільно з УЕО для забезпечення максимальної безпеки й спрощення міжнародних торгових поставок, що здійснюються через митну територію відповідної країни.

Як і в разі з іншими стандартами SAFE, стандарти, що стосуються УЕО, не мають обов'язкової юридичної сили. Більшість країн використовує їх як основу для впровадження систем УЕО таким чином, щоб вони відповідали особливим обставинам.

Стандарти спонукають митні адміністрації домовлятися про взаємне визнання схем УЕО. Ряд домовленостей та угод про взаємне визнання УЕО укладено або перебуває у процесі переговорів між митними адміністраціями, які довіряють одна одній щодо процедур аудиту, контролю й авторизації.

Як правило, тільки адміністрації та уряди, які довіряють контрольним механізмам іноземних адміністрацій, мають вступати у переговори про взаємне визнання. Іноді це стає проблемою для

країн, що розвиваються, оскільки країни з розвинутою економікою можуть віддати перевагу в підписанні таких угод одна одній.

Статус УЕО дозволяє торговим компаніям працювати у тісній співпраці з митними органами для забезпечення спільної мети митної безпеки під час супроводження поставок. Оператори можуть бути акредитовані митними органами як УЕО, коли вони відповідають встановленим стандартам. Визнання як УЕО означає, що митниця довіряє оператору в провадженні діяльності відповідно до її законодавства і процедур.

Хоча концепція УЕО спочатку запроваджувалася з міркувань безпеки, відтоді вона перетворилася на основний інструмент сприяння добросовісній торгівлі. УЕО можуть переміщувати свої товари без додаткових детальних митних перевірок. Оскільки концепція УЕО охоплює всі види транспорту: морський, повітряний та сухопутний, це означає, що вона забезпечує захист усіх способів поставок. У результаті також зменшується навантаження на митницю так, що вона має змогу спрямувати свої ресурси на перевірку інших ризикованих поставок. Крім цього, концепція УЕО може бути приведена у відповідність з аналогічними програмами, які належать до сфери інших регламентних органів, зокрема з Міжнародним кодексом судів і портів Міжнародної морської організації та Програмою регульованого агента – відомого вантажовідправника Міжнародної організації цивільної авіації.

На сьогодні у 52 країнах світу діють програми УЕО з більше, ніж 30000 сертифікованими компаніями і ще 11 державних програм УЕО перебувають на стадії розробки³¹⁰. У багатьох з цих країн ініціатива УЕО стала провідною платформою для спрощення процедур торгівлі та дотримання вимог. Це дало змогу митним органам і торговцям знайти правильний баланс між митною безпекою й спрощенням процедур торгівлі та досягти того, щоб обмежені людські й фінансові ресурси були спрямовані на контроль за вантажами зі значним ступенем ризику. Програма УЕО регулярно оновлюється у «Рекомендаціях щодо впровадження УЕО»

³¹⁰ International Trade Centre. *Faster customs, faster trade: Using technology for trade facilitation*. ITC, Geneva 2018. URL: http://www.intracen.org/uploadedFiles/intracenorg/Content/Publications/Faster%20customs,%20faster%20trade_Huawei_final_Hi-res.pdf.

і «Збірнику УЕО», який переглядається щороку. Це допомагає задовольняти потреби щодо угод про взаємне визнання між різними країнами.

Безпекові межі пропонують загальні принципи та стандарти, які адміністраціям-членам Всесвітньої митної організації рекомендується використовувати при розробці своєї політики митної безпеки щодо вантажів і міжнародних перевезень.

Водночас ці межі забезпечують деяку гнучкість для того, щоб враховувати різні перспективні потреби та методології, що з'являються в результаті цього. Деякі програми, зокрема такі, як в ЄС, відкриті для всіх операторів міжнародних поставок, тоді як інші, а саме такі, як у США, дають змогу імпортерам брати участь тільки у Митно-торговому партнерстві проти тероризму (С-ТРАТ).

Необхідність розвитку інституту УЕО (в Україні – автоматизованого економічного оператора) підтверджують приклади успішних програм УЕО, що працюють у різних частинах світу. Так, Уганда запустила свою систему УЕО в 2012 р. і за станом на серпень 2016 р. понад 20 компаній, на які припадає 85% митних надходжень, були акредитовані як УЕО. Крім цього, 70 компаній подали заявки на акредитацію та проходять перевірку. УЕО в Уганді користуються рядом переваг, серед яких: автоматичне продовження ліцензій митних органів; спрощений фізичний огляд товарів (менше, ніж 5%); самостійне управління своїми митними зв'язками; пряме митне оформлення товару в приміщенні УЕО; делеговані менеджери відносин з митницею. Переваги УЕО сприяють застосуванню добрих методів ведення бізнесу імпортерами й експортерами. В результаті такої та інших пов'язаних з цим схем спрощення процедур торгівлі час митного оформлення, як повідомляється, скорочено із середнього значення у п'ять днів (120 год.) до середнього значення в один день (24 год.) для УЕО. Поліцейський супровід, який використовувався для забезпечення безпеки транзитних вантажів з країни, ліквідовано. Управління доходів Уганди повідомило про збільшення митних доходів на 48% з 2011 р. до 2015 р.

Африканські країни, що розвиваються, роблять широкомасштабні зусилля для реформування митниці, які в деяких випадках передбачають як інфраструктурну, так і інституційну (м'яку інфраструктурну) реформу. Митна реформа часто пов'язана з так званою «жорсткою інфраструктурою». Інфраструктурна реформа передбачає будівництво або поліпшення доріг, залізниць, аеропортів та морських портів, систем інформаційних і комунікаційних технологій (ІКТ) та надійних джерел енергії. Інституційна реформа (вона пов'язана з «м'якою інфраструктурою») охоплює раціоналізацію і гармонізацію митних та прикордонних процедур, запровадження процесів із застосуванням ІКТ і усунення корупції на прикордонних контрольно-пропускних пунктах. Використання ручних процесів для митної документації в Африці або розгортання електронних систем без достатнього забезпечення електроенергією чи можливостей виконання для ремонту призводить до виникнення затримок у митному оформленні в регіоні. Ці затримки відповідно, підвищують імовірність того, що трейдери будуть здійснювати «платежі за спрощення формальностей» співробітникам митниці для прискорення проходження їхніх товарів через прикордонні контрольно-пропускні пункти³¹¹.

Канадська програма УЕО «Партнери із захисту» (PIP) діє з 1995 р. Спочатку її акцент у ній було зроблено на підвищенні обізнаності бізнесу та дотриманні митних правил. Після терористичних атак у США у вересні 2001 р. увага PIP змістилася в бік приділення більшої уваги безпеці руху товару під час здійснення митних поставок. Важливість програми зросла в 2002 р., коли членство у PIP стало обов'язковою умовою участі в Програмі «Вільна і безпечна торгівля» (FAST). FAST забезпечує прискорене проходження кордону в Канаду для попередньо затверджених імпортерів, перевізників та водіїв. У 2008 р. він був додатково зміцнений для досягнення взаємного визнання та сумісності з американською Програмою «С-ТРАТ». Нова програма реалізує особливі мінімальні вимоги безпеки, обов'язкові перевірки сайту й автоматизований процес подачі заявки.

³¹¹ Peterson J. An Overview of Customs Reforms to Facilitate Trade. *Journal of International Commerce and Economics*. 2017. URL: <https://www.usitc.gov/journals>.

Програма УЕО Європейського Союзу, розпочата в 2008 р., розрахована на 27 країн-членів і відкрита для всіх операторів міжнародних поставок. Вона пропонує спрощені митні процедури для компаній, які довели свою безпечність, надійність та відповідність стандартам безпеки. Сертифіковані УЕО мають менше перевірок і прискорені митні процедури. Це вигідно компаніям, оскільки товари можуть швидше переміщатися з одного пункту призначення в інший, що знижує транспортні витрати та сприяє більш ефективній торгівлі. Водночас це вигідно митним адміністраціям ЄС, які можуть сконцентрувати свої ресурси на перевірці операцій з високим ступенем ризику. Кількість сертифікованих операторів значно варіюється відносно Німеччини (перше місце) і Нідерландів (друге місце). Програма УЕО ЄС має більш широке охоплення порівняно з багатьма іншими країнами, зокрема зі США.

В Японії система УЕО успішно працює з 2006 р. На сьогодні існує понад 650 програм УЕО, з яких майже дві третини призначені для експортерів та операторів складів. Унікальна особливість японської програми УЕО полягає у тому, що вона використовує митні перевірки після авторизації. УЕО зобов'язані проводити внутрішній аудит як мінімум раз на рік. Після аудиту митниця перевіряє результати внутрішнього аудиту і проводить співбесіди та перевірки на місці приміщень і об'єктів УЕО, щоб підтвердити, чи відповідають митні процедури програмі й протоколам відповідності. Митниця також вживає відповідних заходів безпеки на об'єктах зберігання вантажів, включаючи околиці об'єктів.

У Гонконзі немає імпорتنих мит, і більше, ніж 98% трейдерів є малими та середніми підприємствами. Програма УЕО, яка діє з 2012 р., унікальна в тому значенні, що вона безкоштовна і, отже, сприяє приєднанню до неї малих та середніх підприємств. Її створення не передбачало будь-яких додаткових витрат для уряду.

Індія свою програму УЕО представила в липні 2016 р. У цій програмі до учасників торгівлі застосовується підхід «довіряй, але перевіряй». Команда УЕО перевіряє компанію щодо її відповідності вимогам та фінансової платоспроможності й оцінює безпеку цієї компанії. Щоб уникнути затримок у сертифікації, встановлюються

тимчасові межі для проведення перевірки на місці й підготовки звітів. Для імпортерів і експортерів існує три рівні сертифікації, причому третій рівень має найвищий ступінь сприяння.

Бразильська програма УЕО, заснована у грудні 2016 р., є аналогічною до індійської програми з багаторівневою системою. Вона також містить три сертифікати, які ставлять різні вимоги та мають різні переваги відповідності. Бразилія – це одинадцята країна в Латинській Америці й Карибському басейні, яка запровадила програму УЕО.

Поряд з брокерами, імпортерами та експортерами інші установи, залучені до міжнародної торгівлі, мають право на сертифікацію УЕО. Добрим прикладом є Rotterdam World Gateway (RWG), сертифікований УЕО, – це глибоководний контейнерний термінал. У результаті спрощення митних процедур, використання нового цілодобового сканувального пристрою, повністю інтегрованого в автоматизований логістичний процес терміналу, і виявлення ядерної радіації практично всі адміністративні процеси оцифровуються. Крім цього, RWG повністю впровадила процес «автоматизованих воріт» для автоперевізників без фізичного митного контролю.

Глобальна практика поширення інституту УЕО є ключовим зарубіжним прототипом, який має поширюватись в українських реаліях. Це зумовлюється не тільки позитивною практикою його розвитку в означених вище країнах, а й потенційною можливістю залучення України та її торгових компаній до глобальної мережі торгових відносин, налагодження зв'язків із розвинутими країнами і в перспективі набуття нашою державою статусу високорозвинутої країни.

Важко передбачити та визначити правильні заходи, що забезпечать митну і національну безпеку. Немає єдиної правильної або універсальної відповіді на запитання про очікувані тенденції в митній сфері, оскільки кожна країна реалізує митну політику так, як це найкраще відповідає її потребам, умовам роботи, національним пріоритетам та культурній спадщині. Однак існують деякі загальні принципи чи аспекти, які окреслюють майбутню роль і пріоритети митної політики з позиції посилення митної безпеки.

По-перше, незважаючи на зниження ролі митного оподаткування в результаті лібералізації торгівлі, функції митних органів щодо мобілізації доходів та контролю, ймовірно, залишаться важливими з декількох причин:

– фінскальна залежність митних платежів в Україні, ймовірно, збережеться протягом тривалого часу через труднощі, з якими стикаються багато країн у розширенні своєї податкової бази (особливо це характерно для країн, що розвиваються);

– імпорт, ймовірно, стане основною податковою базою для справляння ПДВ, і українська митниця має добрі можливості для контролю товарів під час ввезення;

– митниця залишатиметься відповідальним органом, який має контролювати, щоб товари, які були імпортовані не для домашнього вжитку, не переспрямувалися на таке споживання;

– оцінювання відшкодування ПДВ за товарами, що експортуються, надалі буде вимагати високого рівня контролю за експортованими товарами.

По-друге, митниця продовжуватиме збирати дані щодо торгівлі зі статистичною та правовою метою і для коригування майбутньої митної політики.

По-третє, митні органи України продовжуватимуть нести відповідальність за ефективне й дієве управління кордоном для сприяння торгівлі, що є основним фактором міжнародної конкурентоспроможності нашої держави. Це відбуватиметься незалежно від того, чи буде сприяння торгівлі формально входити у багатосторонні торговельні переговори. Таким чином, гармонізація, спрощення та ефективна координація всіх національних вимог і зобов'язань щодо управління кордонами залишатимуться пріоритетними обов'язками митниці.

По-четверте, ґрунтуючись на підвищеному усвідомленні загрози, яку містять міжнародний тероризм та транснаціональна організована злочинність, населення й уряд України вимагатимуть від митної служби нашої держави займати ключову роль у забезпеченні митної та національної безпеки. З цією метою митним органам слід постійно вносити зміни і коригувати систему, процедури

та навіть адміністративні обов'язки, щоб підвищити впевненість у рівні контролю над імпортом і експортом. Перевірка безпеки має проводитися у пункті експорту на додаток до перевірки у пункті в'їзду³¹².

Для того, щоб митні адміністрації могли ефективно управляти досягненням цих іноді протилежних цілей, необхідно розробляти та впроваджувати широкий спектр нових підходів, систем, процедур і операційних методологій. Деякі з них вже починають з'являтися та, ймовірно, стануть основою майбутньої форми і ролі митної служби:

- увага митних органів зміщується з фізичного контролю над партіями під час імпорту на перевірку після випуску з використанням митного постаудиту.

У цьому контексті необхідно забезпечити ухвалення комплексних стратегій, спрямованих на поступове підвищення довіри до інформації, що надається трейдерами, та до систем і процесів бухгалтерського обліку, які вони підтримують. Потрібно розвивати процеси обміну інформації в електронному вигляді; рішення щодо режиму імпорту та експорту мають прийматися на основі оцінювання ризиків. Це буде сприяти розвитку нових більш тісних відносин з трейдерами і розширенню співпраці на національному, регіональному й міжнародному рівнях;

- Україні слід щораз більше покладатися на одну установу, яка буде нести відповідальність за весь процес управління митним кордоном. У деяких випадках цього можна досягти в адміністративному відношенні (нещодавнє утворення ДМСУ та ДПСУ), а в інших – практично за рахунок розширення міжнародного співробітництва на політичному й оперативному рівнях і впровадження інфраструктури інформаційно-комунікаційних технологій (ІКТ), що дасть змогу трейдерам виконувати всі свої обов'язки у значно коротший термін;

- дії із забезпечення ефективної координації між різними урядовими установами, відповідальними за регулювання транскордон-

³¹² The International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank. Customs modernization handbook; ed. by Luc de Wulf, José B. Sokol. 2005. 327 p. (Trade and development series).

ної торгівлі та досягнення більшої раціоналізації правових вимог, потребують уваги на національному, регіональному і міжнародному рівнях. Незважаючи на те, що задіяно багато різних суб'єктів, саме митна служба – це той унікальний орган, який має національну та міжнародну інфраструктуру для досягнення означеної вище мети;

- митним органам необхідно щораз більше покладатися на інтенсивне застосування сучасних інформаційних технологій для забезпечення безперешкодної передачі даних всім зацікавленим членам торгового співтовариства. У майбутньому діяльність митних органів має характеризуватись електронним введенням декларацій про імпорт і експорт та електронну оплату мит і податків без будь-яких затримок у часі та з уникненням часових затримок, пов'язаних з людським фактором.

Для зниження значних економічних витрат, пов'язаних з неефективним митним управлінням, потрібно провести фундаментальні зміни як у самій митній системі, так і в роботі митних органів. Метою має бути ефективне митне управління, яке забезпечувало би збір податків відповідно до законодавства у найбільш ефективний та такий спосіб, який максимально не піддається корупції й політичному впливу. Досвід багатьох країн свідчить про деякі ключові характеристики, що дають змогу розвивати митну політику, яка би сприяла митній безпеці. Це має передбачати:

- чітке розмежування митної політики і митного адміністрування з простими та прозорими законами і положеннями;

- забезпечення конфіденційності інформації суб'єктів ЗЕД;

- визначення та оцінювання критеріїв ефективності, у тому числі цільових показників митних платежів і очікуваних ресурсів, які необхідні для їхнього задоволення;

- залучення професійних митних адміністраторів, які добре навчені та добре оплачуються;

- розроблення кодексу поведінки митного персоналу, в якому чітко викладено очікування і наслідки невиконання взятих зобов'язань;

- ефективне виконання функції внутрішнього аудиту в митних органах;

–формування чіткої й ефективної процедури оскарження санкцій за порушення митного законодавства та міжнародних правил і договорів.

Щоб розробити та пришвидшити виконання цих заходів, необхідно взяти за основу такі чотири ключові заходи (рис. 5.3):



Рис. 5.3. Ключові заходи щодо формування митної безпеки*

* Джерело: побудовано автором самостійно.

- регламентування послідовної торговельної політики і чіткого законодавства щодо цього;
- впровадження сучасних та спрощених митних процедур;
- формування психології добровільної сплати митних платежів паралельно з поширенням практики митного постаудиту;
- впровадження стимулюючих організаційних структур, що сприяють чесності й ефективності митного адміністрування³¹³.

Підсумовуючи, зазначимо, що в Україні мають поширюватись лише ті зарубіжні ініціативи, які дали добрі результати і спрямовані на пришвидшення та полегшення комунікації всіх учасників митних відносин.

³¹³ Walsh J. T. New Customs. Finance & Development. International Monetary Fund 2006. URL: <https://www.imf.org/external/pubs/ft/fandd/2006/03/walsh.htm>.

5.2. Моніторинг заходів та механізмів забезпечення митної безпеки деяких країн світу

Митний союз ЄС. Європейська Комісія розпочала новий План дій Митного союзу за станом на 28 вересня 2020 р. Він визначає низку заходів, що дасть змогу зробити митні системи ЄС більш досконалішими, інноваційнішими й ефективними протягом наступних чотирьох років. Оголошені заходи із забезпечення митної безпеки посилять Митний союз як наріжний камінь єдиного ринку. Вони також підтверджують його головну роль у захисті доходів ЄС і забезпеченні безпеки, здоров'я та процвітання громадян і бізнесу ЄС.

У своїх політичних рекомендаціях Президент фон дер Лейєн зауважила, що Митний союз потрібно підняти на наступний рівень із забезпеченням застосування інтегрованого європейського підходу до управління митними ризиками, який підтримує ефективний контроль з боку держав-членів ЄС. Пропонований План дій спрямовується саме на це.

Комісар з питань економіки П. Джентілоні наголошує, щоб Митний союз ЄС став одним із перших конкретних досягнень європейської інтеграції та протягом п'яти десятиліть він допомагав захищати європейців і підтримувати торгівлю через кордони їхніх країн. Сьогодні нові виклики спонукають до того, що потрібно зробити митні правила більш досконалішими та забезпечити їхню кращу роботу для держав-членів, громадян і законного бізнесу. Це потребує кращого використання даних, більш ефективних інструментів та обладнання і розширення співпраці в ЄС та між митними органами країн-партнерів. Водночас необхідно краще здійснювати прогнозування, щоб митниці ЄС могли ефективно працювати у майбутньому.

Пропонований План дій містить низку ініціатив у таких сферах (рис. 5.4), які діють як одне ціле:



Рис. 5.4. Ініціативи Плану дій Митного союзу ЄС

1. Управління ризиками. План дій робить акцент на забезпеченні більшої доступності й відкритості у використанні даних та їхньому аналізі з митною метою. Він спонукає до ефективного на основі ризику нагляду за ланцюгами поставок і створення нового аналітичного центру в Комісії для збору, аналізу та обміну митними даними, які допоможуть приймати важливі рішення і даватимуть змогу митним органам виявляти слабкі місця на зовнішніх кордонах ЄС та управляти майбутніми кризами.

2. Управління електронною комерцією. З огляду на це і для вирішення нових викликів електронної комерції будуть посилені зобов'язання постачальників платіжних послуг та платформ онлайн-продажів, які допоможуть боротися з митними і податковими шахрайствами в електронній комерції.

3. Сприяння дотриманню відповідності. Майбутня ініціатива «Єдине вікно» полегшить законному бізнесу виконувати свої прикордонні формальності на одному єдиному порталі. Це дасть змогу спільно обробляти та обмінюватися інформацією і покращувати оцінку ризиків для митних органів.

4. Митні органи діють як єдине ціле. У Плані дій детально описано сучасне та надійне митне обладнання в межах наступного бюджету ЄС. Так, буде створена нова група експертів, сформована з держав-членів і представників бізнесу, яка допоможе підготуватися до майбутніх криз та викликів, серед яких непередбачувані глобальні події й майбутні бізнес-моделі.

Митний союз ЄС, який у 2018 р. відсвяткував своє 50-річчя, утворює єдину територію для митних цілей, де застосовується загальний набір правил. У межах Митного союзу ЄС митні органи держав-членів ЄС несуть відповідальність за здійснення широкого і дедалі більшого спектра контролю.

Тому митниці ЄС повинні відігравати важливу роль у підтримці економіки ЄС та майбутнього зростання. Митним органам необхідно сприяти збільшенню обсягів законної торгівлі якомога швидше і безперервно. Водночас органи влади постійно беруть участь у боротьбі зі зростаючим рівнем шахрайства та контрабанди незаконних або небезпечних товарів. Митниця також відіграє

життєво важливу роль у виході нашої держави з безпрецедентної кризи в галузі охорони здоров'я. З початку пандемії корона-вірусу митні органи і посадові особи ЄС забезпечують використання таких важливих завдань, як сприяння імпорту захисного обладнання та відсіювання підроблених продуктів, серед яких маски та ліки, на зовнішніх кордонах ЄС.

Останнім часом стало очевидно, що митні органи держав-членів борються з проблемами виконання своїх різних ролей. Такі основні виклики, як поточна надзвичайна ситуація у галузі охорони здоров'я, наслідки відходу Великобританії від єдиного ринку і Митного союзу ЄС, зростання цифровізації та електронної комерції, продовжуватимуться і можуть навіть посилюватися. Щоб зробити свій повний внесок у добробут усіх громадян ЄС та сприяння торгівлі, наші митні органи мають бути оснащені сучасними технічним обладнанням і аналітичними можливостями, що дають змогу митним органам краще прогнозувати ризикований імпорт та експорт. Посилене митне співробітництво з основними міжнародними торговими партнерами, такими як Китай, підтримує зусилля України щодо сприяння торгівлі й одночасно забезпечить ефективний контроль.

Митний союз ЄС перетворився на наріжний камінь єдиного ринку, забезпечуючи безпеку кордонів ЄС, захищаючи громадян від заборонених і небезпечних товарів, таких як зброя, наркотики й екологічно шкідливі товари, та полегшуючи при цьому торгівлю ЄС з рештою світу. Він також забезпечує надходження до бюджету ЄС. Однак нещодавно стало зрозуміло, що потрібно вдосконалити способи роботи, щоб митні органи могли керувати своїм довгим і зростаючим списком обов'язків.

План дій врахував інноваційний Проект передбачення «Майбутнє митниці в ЄС–2040», який працював над створенням спільного та стратегічного порозуміння серед ключових зацікавлених сторін щодо способів вирішення поточних і майбутніх проблем митниці та формування бачення того, як митниця ЄС має виглядати в 2040 р³¹⁴.

314 Customs Union: New Action Plan to further support EU customs in their vital role of protecting EU revenues, prosperity and security. URL:https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_1703.

Зараз митні органи ЄС керують довгим і зростаючим списком обов'язків на кордонах ЄС. Модернізована система митного законодавства діє з 2016 р. у формі Митного кодексу ЄС. Щоб дізнатись більше про останній прогрес в управлінні Митним союзом, варто ознайомитися з 2-м Дворічним звітом про управління Митним союзом.

Однак шахрайство, пов'язане з митними платежами і ПДВ, а також контрабанда незаконних або небезпечних товарів стали головними проблемами. Нерівномірні можливості митного контролю між державами-членами можуть призвести до переспрямування товарів до найслабших пунктів в'їзду та виїзду на митній території ЄС, щоб уникнути їхнього виявлення. Більш того, нові бізнес-моделі, такі як електронна комерція, додали викликів у застосуванні законів митним органам ЄС. При цьому митні органи повинні мати можливість краще реагувати на зміни або надзвичайні обставини, такі як пандемія COVID-19. Тому в Митному плані дій окреслено шляхи вирішення цих викликів і виведення Митного союзу на новий рівень. 17 заходів у Митному плані дій згруповано за чотирма заголовками: управління ризиками, управління електронною комерцією, сприяння дотриманню та митні органи, що діють як одне ціле.

Основні ініціативи за цими чотирма рубриками розглянемо більш детально.

Новий аналітичний центр. План дій забезпечить більшу доступність і використання даних та їхній аналіз для митних цілей. Покращений аналіз даних допомагає в управлінні ризиками, митному і постмитному оформленні та протидії шахрайству. В довгостроковій перспективі моніторинг тенденцій і закономірностей за допомогою аналізу даних може, наприклад, допомогти Комісії та митним органам виявити недоліки й вразливі місця з метою їхнього усунення.

Посилення зобов'язань постачальників платіжних послуг і платформ он-лайн-продажів. Для сприяння боротьбі з транскордонними податковими шахрайствами, а також митними шахрайствами. Комісія хоче забезпечити, щоб з 2024 р. митні органи

мали доступ до даних, які постачальники платіжних послуг, такі як «Paypal а Amazon Pay», будуть зобов'язані надати податковим органам держав-членів. Комісія також запропонує плани запровадження нових вимог щодо митної звітності платформ.

Середовище єдиного вікна для митниці. Майбутня пропозиція щодо «середовища єдиного вікна для митниці» полегшить законним суб'єктам господарювання виконувати свої прикордонні формальності на одному єдиному порталі. Це дасть змогу спільно обробляти та обмінюватися інформацією і покращувати оцінку ризиків для митних органів.

Впровадження сучасного та надійного митного обладнання. Комісія прагне надати державам-членам сучасне обладнання митного контролю для здійснення кращого і більш ефективного контролю. Крім цього, запропонована нова митна фінансова програма буде підтримувати та поглиблювати співпрацю між митними органами і посадовими особами всіх країн-учасниць та фінансувати розвиток і функціонування митних електронних систем.

Міжнародне митне співробітництво. ЄС буде працювати над досягненням угоди між ЄС та Китаєм щодо нової Стратегічної основи митного співробітництва 2021–2024 рр. до кінця 2020 р. Він також розпочне всебічний аналіз системи міжнародного співробітництва і взаємного адміністративного співробітництва ЄС в митних питаннях наприкінці 2020 р. з метою пропонування можливих вдосконалень у 2021 р.

«Мозковий центр». Буде створена нова група експертів, сформована з держав-членів та представників бізнесу, яка допоможе підготуватися до майбутніх криз і викликів, серед яких непередбачувані глобальні події та майбутні бізнес-моделі. До того ж анонсовано дослідження організованих заходів, серед яких управління митними електронними системами, зберігання аналітичних даних і навчання митних службовців.

ЄС дотримується багатоаспектного підходу щодо митної безпеки, який базується на ризиках. Існують різні заходи та ініціативи, які доповнюють одна одну, при цьому залучається низка різних суб'єктів з боку уряду, приватного сектору, міжнародних організа-

цій і основних торгових партнерів на різних рівнях. За допомогою цього підходу можна ефективно усунути існуючі прогалини у безпеці, уникнути дублювання роботи або суперечливих обов'язків та забезпечити баланс між безпекою і сприянням торгівлі.

Основна увага митниці приділяється безпеці міжнародних ланцюгів поставок. Існує два шляхи вирішення питань безпеки міжнародних ланцюгів поставок. Перший шлях – це розгляд потоку трансакції / відвантаження від одного кінця до іншого кінця. Заходи щодо забезпечення ланцюга поставок охоплюють подання розширених даних в електронній формі, оцінювання ризиків та зменшення ризиків митними органами. Однак існує другий шлях, який пропонує поглянути на це із системної точки зору, наприклад, якщо залучені сторони є довіреними структурами, зокрема *Authorised Economic Operator (АЕО)*³¹⁵, або учасниками програм інших державних органів, серед яких Концепція безпеки цивільної авіації («безпечний ланцюг поставок»). З допомогою поєднання цих двох шляхів прогалини в безпеці можуть бути значною мірою усунені.

Митна безпека охоплює всі види транспорту, який перетинає кордон до ЄС. Заходи щодо посилення безпеки ланцюга поставок враховують особливості різних видів транспорту. Одним із заходів, що впливають на всі види транспорту, було введення короткої ввізної декларації (ENS) Правилами 648/2005 і 1875/2006. Оператори повинні надати попередню інформацію про вантажі для здійснення відправлень до ЄС шляхом подання електронної декларації. Ця

³¹⁵ Концепція *АЕО* базується на партнерстві «Митниця з бізнесом», запровадженому Світовою митною організацією (СМО). Торговці, які добровільно відповідають ряду критеріїв, працюють у тісній співпраці з митними органами, щоб забезпечити спільну мету безпеки ланцюга поставок і мають право користуватися вигодами по всьому ЄС. ЄС створив свою концепцію АЕО на основі міжнародних визнаних стандартів та є програмою партнерства між митним органом і ЄС. Це означає, що між митницею та заявником / *АЕО* завжди мають існувати взаємовідносини. Ці відносини повинні базуватися на принципах взаємної прозорості, коректності, справедливості й відповідальності. Юридична основа для цього створена в 2008 р. через «поправки щодо безпеки» до «Митного кодексу Співтовариства» (ССС) (Регламент (ЄС) 648/2005) і положень щодо його впровадження. Програма, спрямована на підвищення міжнародної безпеки ланцюга поставок та сприяння законній торгівлі, відкрита для всіх учасників ланцюга поставок. Він охоплює економічних операторів, уповноважених на спрощення митного режиму (АЕОС), безпеку або їхнє поєднання. URL: https://ec.europa.eu/taxation_customs/general-information-customs/customs-security/authorised-economic-operator-aeo/authorised-economic-operator-aeo_en#what_is.

вимога набула чинності 1 січня 2011 р. Через суттєві слабкі місця початкової концепції ENS, зокрема щодо якості даних та своєчасності їхнього використання, вона була переглянута в Митному кодексі ЄС і його Виконавчому та Делегованому актах. Основні зміни передбачають надання можливості багаторазового подання й подання різними учасниками ланцюга поставок і різних наборів даних у різні моменти часу. Ці зміни будуть впроваджені, коли стануть доступні всі необхідні ІТ-системи.

У галузі морського транспорту DG TAXUD (Directorate-General for Taxation and Customs Union)³¹⁶ співпрацює з відповідними органами (DG MOVE, транспортні органи держав-членів) щодо узгодження АЕО та ISPS Кодексу, основних торгових партнерів (США на CSI, Китай на SSTL), міжнародних організацій (ВТО і ІМО) та зацікавлених сторін галузі (Всесвітня рада з морського транспорту, CLECAT, FIATA, TIACA).

Що стосується морського транспорту, ЄС запровадив «правило 24 год.» щодо далеких морських вантажних перевезень у контейнерах у Правилах 648/2005 і 1875/2006. Це означає, що Звітна декларація про в'їзд (ENS) має бути надіслана митниці за 24 год. до завантаження товарів у порту відправлення. Для короткочасних перевезень та інших видів морського транспорту застосовуються коротші терміни. Згідно з Правилами 648/2005 й 1875/2006, ENS повинен подати перевізник. Ця вимога була переглянута після її оцінювання експертами з управління ризиками, і, згідно з UCC, іншим сторонам в ланцюзі поставок (наприклад, експедиторам, вантажовідправникам) буде дозволено реєструвати ENS або частини ENS, коли стануть доступні всі необхідні ІТ-системи.

В авіаційному транспортному режимі значні події відбулися внаслідок інциденту в Ємені у жовтні 2010 р., коли були виявлені саморобні вибухові пристрої, заховані у вантажі, що прямував з Ємену через ЄС до США. Основне зростання відповідальності митниці було пов'язане з введенням короткої ввізної декларації

³¹⁶ Генеральний директорат Європейської Комісії. Генеральний департамент з питань оподаткування та митної справи керує, захищає та розвиває митний союз як важливу частину захисту зовнішніх кордонів Європейського Союзу. Він також координує політику оподаткування в Європейському Союзі.

ції (ENS). У Правилах 648/2005 та 1875/2006 кінцевий термін для ENS становив 4 год. до прибуття літака у перший аеропорт ЄС для далеких рейсів або на «колесах» для короткомагістральних рейсів. Після інциденту в Ємені передбачалося перенести цей графік з попереднього прибуття на попереднє завантаження. Однак перші обговорення щодо торгівлі показали, що подавати цілий набір даних митним органам на такому ранньому етапі було би дуже складно. Тому ЄС перевіряв подання скороченого набору даних 7 + 1 з урахуванням підходу США ACAS, починаючи з експрес – кур'єрів (2012 р.) і слідуючи за операторами поштового зв'язку (початок у 2012 р.), та традиційної бізнес-моделі авіаперевезень – PRECISE (2013 р.).

Пілотні заходи проводились у тісній координації з міжнародними партнерами, особливо США і Канадою, які реалізували подібні пілотні програми, ACAS (США) та PACT (CAN) і з відповідними міжнародними організаціями (WCO / UPU / ICAO).

Пілотні проекти / дослідження зосереджувались на доцільності подання попереднього завантаження даних 7 + 1 підмножини ENS. Однак також враховувалося необхідне подальше подання решти ENS митниці у діючий на цей час термін, тобто за 4 год. до прибуття. Якщо перший (попередньо завантажений) набір даних застосовується для усунення негайних ризиків безпеки повітряного вантажу (бомба в коробці), то наступний набір даних (до прибуття) використовується для усунення інших ризиків безпеки. Пілоти ЄС показали, що перевірених даних було достатньо для здійснення першого рівня аналізу ризику, спрямованого на усунення негайних ризиків безпеки повітряного вантажу (бомба в коробці).

Під час пілотних досліджень ЄС розробив протоколи заходів щодо зменшення ризику в разі його виявлення під час оцінювання ризику даних попереднього завантаження.

Після інциденту в Ємені у жовтні 2010 р. між операторами поштового зв'язку та митними органами розпочалося обговорення того, як використовувати розширені способи подання даних у поштової моделі для забезпечення безпеки. У 2012 р. на конгресі ВПС у Досі статтю 9 Конвенції ВПС про поштову безпеку було

змінено, включаючи розширене подання даних для здійснення аналізу ризиків.

З 2010 р. ЄС проводив велику роботу з поштовою спільнотою і міжнародними партнерами (США, Канада, ВТО, ІКАО, ВПС, КПП), у тому числі під пілотного експерименту ЄС. У пілотному експерименті (2012–2014 рр.), в якому брали участь 8 митних органів та поштових операторів держав-членів ЄС, ЄС оцінив варіанти впровадження попереднього подання електронних даних. Відповідно глобальні поштові стандарти, такі як електронна митна декларація CN23 і стандарти обміну повідомленнями ВПС (ITMATT, CUSITM, CUSRSP), враховували конкретні потоки поштових даних (тобто між пунктами відправлення та призначення, а також між поштою призначення і митницею у країні-члені штату призначення).

Результати поштової перевірки знайшли своє відображення у Митному кодексі ЄС (ENS) та його делегованих й імплементуючих актах. Концепцію авансових електронних даних для поштових відправлень схвалила Всесвітня поштова спілка (ВПС). Вона буде впроваджена, коли стануть доступні всі необхідні ІТ-системи.

Протягом останніх десяти років електронна комерція зростала в геометричній прогресії, і ця тенденція збережеться протягом наступних років. Електронна комерція дає змогу продавати та купувати товари через Інтернет. Доставка клієнтам здійснюється кур'єрами або операторами поштового зв'язку. Електронна комерція створює виклики митним органам через великі обсяги невеликих (часто низької вартості) партій вантажів. Така комерція впливає на різні митні завдання і процедури, включаючи контрольні операції, управління ризиками, збір доходів та митні процедури.

З точки зору безпеки проблеми електронної комерції охоплюються положеннями УСС щодо ENS. Дані надсилатимуться заздалегідь й аналізуватимуть ризик перед завантаженням вантажу на борт літака до прибуття в ЄС. Водночас електронне подання даних для поштових партій має використовуватися для полегшення митних процедур і збору ввізного мита. Воно буде впроваджене, коли стануть доступні всі необхідні ІТ-системи.

До безпечочутливих товарів (Security-sensitive goods) належать товари подвійного призначення або хімічні речовини, які становлять ризик відхилення від легальної торгівлі через незаконне зловживання. Прикладом цього слугує Ініціатива «Глобальний щит», розпочата ВМО у листопаді 2010 р. з метою запобігання контрабанді та незаконному переспрямуванню хімічних речовин-попередників, які можуть бути використані для створення імпровізованих вибухових пристроїв (Improvised Explosive Devices (IED)).

Що стосується митної безпеки, то ЄС співпрацює з основними торговими партнерами і міжнародними організаціями, серед яких: ВТО, ІКАО, ІМО та ВПС. ЄС підписав угоди про безпеку ланцюга поставок з основними країнами-партнерами в галузі митної безпеки, які формують правову основу для взаємного визнання (Mutual Recognition of AEO). Більшість із цих угод (наприклад США, Китай, Японія, Канада виходять за межі взаємного визнання) зосереджується на поліпшенні безпеки ланцюга поставок і спільних правил ризику та створенні спільних стандартів щодо контролю безпеки й ін. Зокрема, це:

- Угода зі США про безпеку контейнерів³¹⁷;
- Угода з Китаєм про митне співробітництво і взаємну адміністративну допомогу на митниці³¹⁸;
- Угода з Японією про співпрацю та взаємну адміністративну допомогу в митних справах (ССМАА)³¹⁹;
- Угода з Канадою про митну співпрацю із питань, пов'язаних з безпекою ланцюга поставок³²⁰;

Зі Швейцарією і Норвегією ЄС уклав угоди, які позбавляють торговців зобов'язань надавати при в'їзді митні декларації щодо імпорту й експорту в двосторонній торгівлі між ЄС і Швейцарією та Норвегією. Ці угоди набрали чинності 1 липня 2009 р.

³¹⁷ Agreement with the United States on container security Search for available translations of the preceding link.

³¹⁸ Agreement with the People's Republic of China on Customs Cooperation and Mutual Administrative Assistance in Customs.

³¹⁹ Agreement with Japan on Cooperation and Mutual Administrative Assistance in Customs Matters (ССМАА).

³²⁰ Agreement with Canada on customs cooperation with respect to matters related to supply-chain security Search for available translations of the preceding link.

Співпраця на рівні ВМО з питань митної безпеки відбувається у Робочій групі WCO SAFE, яка збирається двічі на рік, і в її різних спеціальних підгрупах. Робочій групі SAFE доручено постійно оновлювати структуру SAFE протягом 3-річних циклів огляду. Останній цикл огляду завершився у 2015 р. Основні зміни стосуються вдосконалених вимог до даних щодо безпеки повітряних вантажів та додавання третьої опори до Рамкової програми SAFE, присвяченої співпраці між митними й іншими органами влади.

У 2014 р. була створена Спільна робоча група з питань вдосконалення інформації про вантажі (JWGACI), в якій брали участь представники 8 митних органів і 8 органів цивільної авіації та зацікавлених сторін галузі. Завданням цієї групи полягає в розробці глобальних стандартів щодо впровадження передової інформації про вантажі (PLACI) органами митної й цивільної авіації. Сьогодні на другій фазі перед цією групою поставлено завдання із формування концепції операцій.

Сербія

Приєднання Сербії до спільної транзитної системи процедур стало кардинальною зміною в її політиці. Ця країна географічно розташована на торгових шляхах, що з'єднують Західну та Центральну Європу з Південно-Східною Європою, особливо з країнами Західних Балкан, Туреччиною і країнами Західної Азії. Для полегшення торгових операцій і особливо транзиту через цю країну уряд Сербії здійснює процес пожвавлення всіх транспортних сполучень, причому особлива увага приділяється дорогам та залізницям. Крім інвестицій у «жорстку інфраструктуру», одночасно було докладено зусиль для подальшого спрощення транзитних і прикордонних процедур з метою підвищення ефективності на маршруті та зменшення витрат для користувачів. Глобальна мета полягає у підтримці розвитку сербської економіки – національного пріоритету – шляхом створення сприятливого середовища для компаній, де вони зможуть більше ефективно вести свій бізнес і простіше й швидше обробляти свої торгові операції на користь цілої країни. Що стосується спрощення транзиту як такого, уряд Сербії вирішив приєднатися до Конвенції від 20 травня 1987 р., яка встановлює загальні заходи щодо

перевезення вантажів транзитом між державами-членами Європейського Союзу, країнами ЄАВТ (Ісландія, Норвегія, Ліхтенштейн та Швейцарія), Туреччиною, Колишньою Югославською Республікою Македонією і Сербією (з лютого 2016 р.). Спільний транзитний порядок дозволяє торговцям перевозити товари між договірними сторонами Конвенції за допомогою єдиної електронної декларації та єдиної гарантії, що діє протягом усієї транзитної операції.

Комп'ютерна система, яка дає змогу обмінюватися повідомленнями в режимі реального часу між країнами, відстежувати товари і керувати гарантіями від кінця до кінця, – це окремий додаток, який має бути впроваджений усіма Сторонами та називається Нова комп'ютеризована система транзиту (NCTS). Шлюз NCTS під'єднано до систем митного управління (CMS) усіх країн Європейського Союзу, що застосовують загальні транзитні процедури. Митні установи взаємодіють і обмінюються стандартними повідомленнями в електронному вигляді через цю систему рідними мовами. Що стосується трейдерів, то вони спілкуються в електронному режимі через національну систему управління інформаційним компонентом країни, з якої вони працюють, але не пов'язані з NCTS. *Спільний транзитний режим* – це перша електронна митна процедура, яка коли-небудь була запроваджена у країні та яка замінює бюрократичну й паперову систему, що піддається шахрайству. Його реалізація потребувала значної підготовки і великого обсягу інвестицій в розробку інформаційно-комунікаційних технологій. Сербська митниця також працює над створенням автоматизованої системи для обробки імпорتنих та експортних операцій.

Впровадження загальної транзитної процедури через NCTS дало швидкі результати, які привели до збільшення кількості транзитних операцій на території Сербії. Більш того, деякі оператори, які раніше використовували книжки МДП для своїх транзитних операцій, тепер застосували загальну процедуру транзиту.

Митники також пройшли навчання, і тепер вони більше усвідомлюють необхідність запобігання непотрібним затримкам кордону. До того ж митники можуть легше відстежувати транзитні операції. Раз на рік також організовується спеціалізоване навчання

з метою інформування митників про останні інновації та особливості транзитної процедури. Крім цього, запроваджена «транзитна операційна мережа», яка збирає «регіональних координаторів транзиту» для забезпечення однаковості впровадження процедури шляхом встановлення найкращих практик, їхнього поширення й обговорення будь-яких відповідних питань.

Водночас необхідні банківські гарантії значно нижчі, а час, який потрібний для транзитної процедури, скорочено, оскільки більше нема потреби проводити час на кордоні в очікуванні видачі митних документів. Це було виміряно в межах проекту зі Світовим банком, під час якого оцінювалися всі транзитні процедури (національний транзит, книжка МДП і загальний транзит). Таке скорочення часу та скасування плати за видачу документів привели до зменшення транспортних витрат.

Паралельно з процесом комп'ютеризації було впроваджено низку суттєвих супровідних процедур і заходів щодо вдосконалення законодавства для посилення контролю з метою забезпечення стягнення митного боргу, одночасно вводячи спрощення для операторів, які відповідали певним критеріям. Ці процедури та заходи щодо вдосконалення передбачають:

- використання комплексної гарантії, що охоплює кілька операцій;

- введення поняття уповноважених вантажоодержувачів і уповноважених вантажовідправників (уповноважений вантажоодержувач означає особу, уповноважену митницею отримувати товари безпосередньо у своєму приміщенні без необхідності пред'являти їх у пункті призначення, а уповноважений вантажовідправник – особу, уповноважену митницею відправляти товари безпосередньо зі свого приміщення без необхідності пред'являти їх у відділенні відправлення);

- надання дозволу на використання пломб спеціальної моделі, включаючи іноземні пломби, що дає змогу торговцям контролювати транспортні засоби і партію вантажу;

- спрощення процедур для товарів, які перевозяться залізничним транспортом, що дає змогу торговцям подавати накладну СІМ

(вантажний документ, який вказує, що товари отримані для відвантаження залізничним транспортом та відповідають правилам, які містяться в Конвенції про міжнародні залізничні перевезення) як транзитну декларацію.

Щоб допомогти компаніям, експедиторам і транспортним агентам у впровадженні нової електронної системи, сербська митниця організувала інформаційні сесії та створила довідкову службу з будь-яких питань, пов'язаних із впровадженням системи. Крім цього, малим і середнім підприємствам, які відіграють ключову роль в економіці країни, безкоштовно надається програма для під'єднання до електронної митної системи транзиту, що звільняє їх від необхідності розробляти власне програмне забезпечення для цього. Справді, митниця Сербії прагне надавати постійну підтримку всім зацікавленим сторонам, щоб забезпечити ефективне впровадження системи, оскільки це буде продовжувати стимулювати міжнародну торгівлю країни.

Уганда

Впровадження електронної системи моніторингу вантажів у режимі реального часу для відстеження товарів, що перевозяться транзитом, дає змогу країнам Східної Африки скоротити час транзиту, запобігти крадіжці вантажів та збільшити збір доходів. У східноафриканському регіоні управління транзитними операціями через п'ять країн, що не мають виходу до моря (Уганда, Руанда, Бурунді, Конго і Південний Судан), тривалий час здійснювалося за допомогою конвойної системи, яка виявлялася у використанні паперових засобів контролю, застосування аркушів транзитних журналів, фізичному супровіді та роботі пунктів пропуску.

Як результат, уздовж Північного коридору, що з'єднує п'ять країн, транзитна система стикалася з різними проблемами, серед яких: непотрібні затримки, висока вартість ведення бізнесу, нетарифні бар'єри, переспрямування транзиту, високі адміністративні витрати на моніторинг і незадовільний обмін інформацією (або його відсутність) між державами-партнерами.

У 2013 р. митниця Уганди вирішила ввести електронну систему моніторингу вантажів у режимі реального часу для відстежен-

ня товарів, що перевозяться транзитом, та забезпечення цілісності вантажів. Невдовзі інші країни регіону запровадили подібну систему, в результаті чого кожна країна мала власну систему електронного відстеження, яка застосовується до того самого торговця. Неприйняття іноземних пломб змусило операторів купувати різні пломби вздовж транзитного шляху.

У 2014 р. орган, відповідальний за управління Північним коридором, видав директиву з проханням до всіх країн-партнерів узгодити електронний моніторинг транзиту, щоб забезпечити безперервний потік вантажів. Митні адміністрації Кенії й Руанди домовились визнати електронну систему моніторингу вантажів Уганди, що привело до запуску в 2017 р. регіональної системи, яка називається Регіональна електронна система відстеження вантажів (RECTS).

Три адміністрації використовують цю єдину платформу, що дає їм змогу мати єдину платформу спостерігати та оглядати вантаж під час його руху по Північному коридору. При цьому використовується лише один тип пломб, що позбавляє необхідності озброєння і зняття з охорони електронних печаток на територіальних кордонах держав-партнерів. Пристрої були спільно закуплені трьома органами доходів та зборів.

Бразилія

Програму уповноваженого економічного оператора Бразилії (УЕО)³²¹ можна вважати однією з найбільш досконалих і успішних у світі. Справді, із самого початку ця Програма мала деякі особливі характеристики. Адже до її проектування була залучена всесвітньо відома консалтингова фірма, технічну та фінансову допомогу надавали суб'єкти приватного сектору, які бажають приєднатися до неї, а її підтримку забезпечили високопоставлені посадові особи з митної команди і федерального уряду.

У Бразилії Програма АЕО має стратегічну інституційну цінність, а за її виконанням безпосередньо стежить Кабінет Президента. Останній етап реалізації цієї Програми завершився у 2019 р. Бразильська програма АЕО базується на положеннях Рамки стандартів

³²¹ Authorised Economic Operator (AEO).

WCO³²² SAFE для забезпечення та сприяння глобальній торгівлі, хоча вона не зосереджена лише на безпеці ланцюга поставок. Ця Програма пропонує два типи сертифікації: *AEO-Security* й *AEO-Compliance*.

Сертифікація *AEO-Security* означає, що імпортери, експортери, експедитори, вантажні агенти, транспортні компанії, оператори аеропортів / портів і митні склади запровадили робочі процеси, які чітко показують, що ризики, пов'язані з фізичною безпекою вантажів по всьому логістичному ланцюжку, були мінімізовані.

Сертифікація *AEO-Compliance*, поділена на два рівні (рівень 1 та рівень 2), поширюється лише на імпортерів і експортерів та спрямовується на забезпечення дотримання податкових і митних зобов'язань на основі заохочення здійснення постійного контролю митних операцій шляхом управління ризиками з дотриманням приписів, які містяться у Стандартах ISO 31000.

Програма АЕО повністю узгоджується зі статтею 7.7 Угоди Світової організації торгівлі (СОТ) про сприяння торгівлі, яка передбачає застосування схеми «Уповноважений оператор» та зазначає, що безпека ланцюга поставок – один з елементів Програми АЕО, який не є обов'язковим. Вона подає сучасний підхід до здійснення митного і прикордонного контролю та пропонує широкий перелік переваг для учасників, серед яких: скорочення часу випуску, нижчі ставки митних перевірок, можливість подання декларацій перед прибуттям та прохання негайного випуску вантажу і прямий канал зв'язку з митницею для вирішення питань або постановки питань.

Впровадження бразильської Програми АЕО здійснювалось поетапно: сертифікація *AEO-Security* розпочалася в 2014 р., а сертифікація *AEO-Compliance* – в 2015 р. У 2016 р. були зроблені кроки для початку переговорів щодо ускладнення перших угод про взаємне визнання АЕО (MRAs³²³), а в 2017 р. була розроблена міждержавна концепція, яка називається *Single Government AEO Status*. Її ідея полягала в тому, що інші внутрішні відомства, по-

³²² World Customs Organization.

³²³ mutual recognition agreements.

чинаючи з органів сільського господарства (MAPA) та охорони здоров'я (ANVISA), використовують концепцію надійного торговця для проведення всіх ліцензувань і регулювання вимог щодо цього.

Протягом усього процесу впровадження Програма АЕО постійно оцінювалась усіма зацікавленими сторонами, включаючи приватний сектор, залучену консультаційну групу, команду проекту, митників та зовнішньоторговельне співтовариство загалом. Процес сертифікації, ступінь вигоди й основні проблеми, з якими все ще стикаються АЕО при здійсненні своїх зовнішньоторговельних операцій, постійно обговорюються. У 2018 р. було проведено чотири технічні форуми, які об'єднали митницю, АЕО та інші зацікавлені сторони митниці, для зміцнення основних засад і переваг Програми АЕО.

На сьогодні сертифіковано понад 220 компаній, а еквівалентна їм кількість перебуває у процесі сертифікації. Управління збільшенням кількості заявок є найбільшим викликом, з яким зараз стикається митниця Бразилії. Сьогодні на АЕО припадає понад 20% декларацій про імпорт та майже 15% декларацій про експорт. З урахуванням зростаючої кількості сертифікованих компаній митниця очікує, що 50% бразильських зовнішньоторговельних операцій будуть охоплені Програмою АЕО до 2019 р.

Успіх бразильської Програми АЕО мав величезний вплив на митницю Бразилії. Відбулося очевидне поліпшення можливостей управління ризиками, а також значно зменшилося навантаження на підрозділи митного оформлення. Більше зовнішньоторговельних операцій, оброблених АЕО, означає спрощення управління ризиками й економію робочої сили. За останні чотири роки середнє навантаження впало більше, ніж на 30%, і близько 100 митників, відповідальних за таке оформлення, були перенаправлені на інші види діяльності.

Переваги та результати для АЕО ще більш помітні. При експорті час випуску для АЕО в середньому є на 65% нижчим, ніж для звичайних операторів, тобто час випуску для операцій з АЕО став на дві третини меншим, ніж в інших операторів. При імпорті

різниця ще більша: середній час випуску АЕО на 81% нижчий, ніж у звичайних операторів, тобто у п'ять разів швидший.

Рівень документальних і фізичних перевірок також знизився, що веде до зростання передбачуваності операцій, а це слугує дуже важливим фактором для трейдерів. Кількість перевірок на 77,5% нижча при експорті та 74,5% при імпорті для АЕО порівняно зі звичайними операторами. В середньому АЕО перевіряється в чотири рази менше як при імпорті, так і при експорті.

АЕО можуть заздалегідь запитувати тарифні коди із заздалегідь встановленим терміном 40 днів після отримання запиту (особи, які не входять до складу уряду, також можуть подати заяву про необхідність прийняття попереднього рішення щодо здійснення класифікації тарифів, але адміністрація не має встановленого терміну для надання відповіді) та зменшувати вимоги до даних щодо тимчасового в'їзду.

Прискорений випуск товарів на кордонах – головна вигода, яку компанії прагнуть одержати, приєднуючись до Програми АЕО. Оскільки Бразилія переглядає і вдосконалює свої глобальні процеси зовнішньої торгівлі, час, необхідний для оформлення та випуску товарів, скоротиться для всіх торговців, що може зробити програму менш привабливою. Це виклик, з яким стикаються багато країн, що пропонують високий рівень сприяння торгівлі.

Для вирішення цього питання розглядається новий перелік переваг для АЕО. Вони передбачають відстрочку сплати податків і зборів – міру, яка має бути введена в дію після того, як нова система імпорту діятиме цілковито, та надання можливості подати єдину митну декларацію щодо всього імпорту за певний період.

Митниця Бразилії також намагається збільшити кількість угод про взаємне визнання УЕО. МРА існує з Уругваєм із 2016 р., і зараз діє понад 10 інших ініціатив МРА, кожна з яких перебуває на різному етапі реалізації. Деякі з них проходять початкову фазу переговорів, зокрема МРА з Китаєм та Гонконгом (Китай), а інші ініціативи досягли просунутої фази або майже фази завершення, зокрема МРА з Мексикою.

Крім цього, підписано плани роботи з Болівією, Перу і США, а також між країнами торгового блоку Меркосур, до якого належить Бразилія разом з Аргентиною, Парагваєм та Уругваєм. Країни Меркосуру зараз обговорюють деталі плану роботи з країнами Тихоокеанського союзу, до складу якого входять Чилі, Колумбія, Мексика й Перу.

Бразильська митниця також працює над залученням інших державних установ до процесу сертифікації УЕО (тобто досягнення статусу «Єдиний урядовий УЕО»). Її мета полягає в наданні компаніям можливості гарантувати, що вони відповідають вимогам інших органів, і здійсненні безпосереднього контролю за зовнішньою торгівлею.

Бразильська митниця докладє всіх зусиль для залучення інших прикордонних відомств до участі у Програмі АЕО. З огляду на це вона розробила брошуру, яка пояснює, як приєднатися до цієї Програми та як застосувати управління ризиками й веб-систему, під'єднанню до єдиного бразильського вікна, де агенції, що приєднуються до цієї Програми, можуть контролювати і керувати своїм місцем щодо визначення державного статусу ОЕО.

У межах своєї компетенції кожна служба повинна забезпечити відповідність заявника спільно встановленим правилам та зобов'язанням. Заявники, які бажають отримати статус «єдиний урядовий УЕО», можуть знайти вимоги на веб-платформі. Потім документи, надані зацікавленою стороною, передаються державним органам і організаціям, які беруть участь у бразильській Програмі АЕО.

Регулююче прикордонне відомство визначить переваги або заходи щодо сприяння, що надаватимуться компаніям, які мають сертифікат АЕО («Single Government AEO Status»). Важливо вказати, що диференційований рівень переваг може бути встановлений щодо ступеня безпеки та підтверженої відповідності. Роль цих органів влади, серед яких санітарне і фітосанітарне агентство, міністерство сільського господарства, армія й агентство цивільної авіації, також є більш обмеженою порівняно з митними органами. Тому вони будуть сертифікувати та контролювати лише тих експортерів чи імпортерів, діяльність яких входить до сфери їхньої компетенції.

Буркіна-Фасо

Нещодавно митна адміністрація Буркіна-Фасо здійснила два ключові заходи для сприяння торгівлі й посилення митної безпеки загалом: створення попереднього розпорядчого механізму щодо класифікації тарифів і проведення досліджень щодо вивільнення часу. Обидва ці заходи передбачені в Угоді Світової організації торгівлі про сприяння торгівлі, а саме у статтях 3 та 7.6.

«Попередні рішення», як правило, стосуються попередніх рішень («постанов»), прийнятих митницею щодо класифікації, походження й оцінювання товарів до їхнього імпорту чи експорту на прохання економічного оператора, який планує зовнішньоекономічну операцію. Ці рішення приймаються для підвищення передбачуваності та прозорості процесу митного оформлення і мають важливе значення для забезпечення реалізації ефективної й поінформованої програми дотримання митного законодавства.

Вигоди від таких рішень є подвійними:

- по-перше, торговці користуються більшою впевненістю щодо митних вимог та митних зобов'язань і меншою ймовірністю митного втручання;

- по-друге, митні адміністрації задалегідь отримують інформацію про передбачувані міжнародні торгові операції, яка може враховуватися при формуванні їхніх механізмів управління ризиками.

Щодо реалізації другого заходу, то дослідження випуску часу WCO – це міжнародний визнаний інструмент вимірювання фактичного часу, необхідного для випуску та / або оформлення вантажів, – з часу прибуття до фізичного випуску вантажу і вимірювання ефективності й результативності проведення прикордонних процедур, що стосуються імпорту, експорту та транзитного руху товарів.

Здійснюючи ці два заходи, митниця Буркіна-Фасо отримала допомогу від ВМО у сферах управління проектами і залучення зацікавлених сторін. ВМО надав таку підтримку в межах Проекту модернізації митних адміністрацій Західної Африки (WACAM), який фінансується урядом Швеції. Цей Проект призначений сприяти модернізації митної справи в Західній Африці, особливо у сферах стратегічного управління, управління людськими ресурсами та залучення зацікавлених сторін.

Митниця Буркіна-Фасо розробила методологію управління проектами і передала її своїм митникам. Вона також створила підрозділ управління проектами, який здійснюватиме нагляд за впровадженням методології та стратегічного плану і контролюватиме підготовку офіцерів для управління проектами.

Дорожня карта створення випереджального механізму управління в Буркіна-Фасо передбачала:

- консультації з приватним сектором;
- розробку процедури попереднього прийняття рішення та підтримку законодавчої бази;
- розвиток технічних навичок у галузі класифікації товарів, шляхом підготовки ВМО місцевих офіцерів для навчання своїх однолітків;
- створення баз даних для електронного збору попередніх запитів і ухвалення постанов;
- сенсибілізацію всього персоналу митниці та приватного сектору.

Механізм був апробований з перевіреними торговцями у 2018 р., департамент, який займався номенклатурою, відповідав на запити трейдерів. Відгуки трейдерів про те, чи попередні рішення справді допомагають митному оформленню, були позитивними.

Кілька тижнів тому митниця Буркіна-Фасо офіційно запустила механізм випереджального управління. Наступним кроком є звернення адміністрації до приватного сектору і – залежно від кількості запитів, які вона отримує, посилення свого відділу номенклатури.

Настанови WCO Time Release Study (TRS) послужили довідковим документом для підготовки першого в країні TRS. Середній час випуску товарів від в'їзду в країну в порту Угадугу до їхнього випуску вимірювався 5 днями та 2 год. Для зменшення середнього часу випуску ключові рекомендації щодо вдосконалення передбачила:

- посилення спроможності управління ризиками шляхом зміцнення навичок аналізу даних;
- забезпечення того, щоб результати оцінювання ризиків насправді виконувались торговцями;

● розвиток компетенції команди, відповідальної за аудит після оформлення³²⁴ (РСА), і розширення впровадження RSA, який на сьогодні використовується недостатньо;

● збільшення робочого часу до семи днів на тиждень та узгодження робочого часу всіх регулюючих органів у порту;

● зменшення зайвих фізичних оглядів;

● полегшення оплати через Інтернет;

● вивчення питання реалізації єдиного вікна.

План дій щодо реалізації рекомендацій має узгоджуватися між всіма відповідними зацікавленими сторонами.

Створення механізму випереджального управління й оприлюднення результатів TRS посилять передбачуваність торгівлі у Буркіна-Фасо. Насправді зусилля, спрямовані на розробку цих двох життєво важливих заходів щодо спрощення торгівлі, вже значно сприяли поліпшенню співпраці між митницею і приватним сектором.

Маврикій

Малі острівні держави стикаються з різними проблемами, тому з будь-якої точки зору вони є пріоритетом для світової спільноти загалом. Ми розглянемо виклики й особливості митних адміністрацій малих острівних економік, дослідимо особливості маврикійської економіки та її торгових потоків, визначимо сфери змін, заходи й ініціативи, спрямовані на підвищення ефективності та зменшення торгових витрат.

Розташований біля південно-східного узбережжя Африки Маврикій – це острівна держава, де проживає приблизно 1,3 млн жителів. Вона класифікується як мала острівна держава, що розвивається (SIDS³²⁵). Такі держави були визнані окремою групою країн, що розвиваються і стикаються зі специфічною соціальною, економічною й екологічною вразливістю, на Конференції ООН з навколишнього середовища та розвитку³²⁶ (UNCED), яка відбулася в Бразилії у 1992 р.

Більш того, Світова організація торгівлі також класифікувала такі малі, вразливі економіки³²⁷ як такі, які становлять лише незначну частину світової торгівлі й стикаються з конкретними про-

³²⁴ post-clearance audit.

³²⁵ Small Island Developing State.

³²⁶ United Nations Conference on Environment and Development.

³²⁷ small, vulnerable economies (SVEs).

блемами при участі у світовій економіці через відсутність економії масштабу та обмежені природні ресурси.

Таблиця 5.1

Основні митні реформи в забезпеченні митної безпеки Маврикію

Період	Етапи становлення
1994 р.	Електронний обмін даними (EDI) з індивідуальною системою митного управління (CMS) – концепція «TRADENET» із Сінгапуру для відкриття Маврикію до світової торгівлі, покращення часу перебування й використання EDI та UN / EDIFACT для документообігу.
2005 р.	Використання обладнання для ненав'язливого контролю (НП) відповідно до найкращих практик, що містяться у Переглянутій Кіотській конвенції (RKC) ВМО й Рамці стандартів SAFE. У 2006 р. митниця представила рентгенівські сканери в порту та аеропорту для сканування контейнерів і палетизованих вантажів. На сьогодні МРА має 11 сканерів, встановлених у порту та аеропорту.
2006 р.	Електронний сертифікат походження для пільгового в'їзду товарів з походженням із Маврикію, що експортуються до певних країн або Митних союзів (Туреччина, Пакистан, Європейський Союз (ЄС), Південноафриканське співтовариство розвитку (SADC), Комісія Індійського океану (COI) та Спільний ринок для Східної й Південної Африки (COMESA)). Експортери подають заявки на отримання сертифіката з допомогою Інтернету через митну систему управління. Схвалення / відхилення заяви також здійснюється в електронному вигляді.
2010 р.	Електронна платіжна система (EPS) дає змогу торговцям сплачувати мита і податки в електронному вигляді через свої банки (98% платежів здійснюється в електронному вигляді).
2012 р.	Електронна митниця. Інтернет-подання митних декларацій / безпаперова митниця була реалізована з метою сприяння торгівлі шляхом зменшення витрат на ведення бізнесу та скорочення часу перебування вантажів.
2016 р.	Національне єдине вікно (торгівельне посилання Маврикію). Платформа «Єдине вікно» має на меті забезпечити інтернет-систему для подання заявок на отримання ліцензій на імпорт / експорт і дає змогу оформляти дозволи від державних установ без копіювання введення даних.
2017 р.	Схема відстрочки платежу застосовується до зареєстрованих відповідних імпортерів, які можуть відкласти сплату мита та податків.
2018 р.	Відстрочка сплати податку на додану вартість (ПДВ) з капітальних товарів. Особа, зареєстрована у ПДВ, не зобов'язана сплачувати ПДВ при ввезенні капітальних товарів, що знаходяться на заводі, машин чи обладнанні, у випадках, коли ПДВ, що підлягає сплаті, становить 150 000 рупій і більше.

Джерело: складено на основі: Taxation and Customs Union. URL: https://ec.europa.eu/taxation_customs/general-information-customs/customs-security/security_en; EU: New customs pre-arrival security and safety regime in March 2021 <https://home.kpmg/us/en/home/insights/2020/05/tmf-eu-new-customs-pre-arrival-security-and-safety-regime-in-march-2021.html>; ICS2. https://ec.europa.eu/taxation_customs/general-information-customs/customs-security/ics2_en. Нижче наведено декілька етапів процесу митної реформи Маврикійського податкового управління (МРА):

Нижче наведено декілька етапів процесу митної реформи Маврикійського податкового управління (MRA):

- провести дослідження щодо їхніх конкретних порівняльних переваг у таких галузях, як фармацевтична промисловість, економіка блакитного океану, глибоке використання океану або виготовлення вуглеводного палива;

- зосередитись на ринкових нішах і визначити та сформувати засоби для задоволення конкретних нішових ринків, особливо в галузі екотуризму, природи й культурного туризму;

- використовувати цільові заходи підтримки для розвитку конкретних секторів, зокрема податкові пільги, знижки за фрахт і готівкові платежі для міжнародних торгових ярмарків;

- відкрити свій ринок для вразливих економік;

- нарощувати спроможність для дотримання міжнародних стандартів, таких як ті, які стосуються санітарних та фітосанітарних питань і охорони здоров'я, та використовувати результати проведених випробувань, регіональні органи сертифікації й лабораторії;

- впроваджувати структури хвилеломів, що дають змогу проводити безперервні роботи в несприятливих умовах, та системи сигналізації про цунамі й здійснювати інші заходи, для подолання морських припливів, що негативно впливають на портові операції (2 млрд рупій втрачено на Маврикії у I кварталі 2018 р.).

ЄС: новий режим безпеки та безпеки перед прибуттям у березні 2021 р.

Згідно з релізом ЄС, новий режим має на меті допомогти встановити інтегрований підхід ЄС для посилення системи управління митними ризиками.

Нова система є основним забезпеченням Митного кодексу Союзу, стратегії ЄС щодо управління митними ризиками і плану дій, прийнятого в 2014 р. Вона підтримуватиме митний контроль на основі ризиків та сприятиме вільному потоку законної торгівлі через зовнішні кордони ЄС на основі вдосконалення процесів митної безпеки, керованих даними й адаптованих до глобальних бізнес-моделей.

Ця система передбачає повний ремонт та реформування існуючого режиму; відповідно існуюча Система контролю імпорту

(ICS) буде поступово припинена і замінена на ICS2. Як попередня система інформації про вантажі, ICS2 збиратиме дані про всі товари, що в'їжджають до ЄС, до їхнього прибуття.

Економічним операторам доведеться декларувати дані про безпеку та безпеку на ICS2 з допомогою «загальної декларації про в'їзд». Обов'язок подавати такі декларації не буде однаковим для всіх суб'єктів господарювання. Це залежатиме від типу послуг, які вони надають у міжнародному переміщенні товарів, і пов'язуватиметься з трьома датами випуску ICS2 (15 березня 2021 р., 1 березня 2023 р. та 1 березня 2024 р.).

Всі економічні оператори, які беруть участь у обробці, відвантаженні та перевезенні вантажів, експрес- або поштових партій, зазнають впливу ICS2, тому їм слід розпочати підготовку доведення нового режиму. Економічним операторам, які не готові та не подають необхідні дані до ICS2, партії й вантажі будуть зупинені на митних кордонах ЄС, а митне оформлення не продовжуватиметься.

Програма митної безпеки ЄС до прибуття, підкріплена широкомасштабною інформаційною системою ICS2, – один з основних факторів, що сприяють запровадженню інтегрованого підходу ЄС для посилення управління митними ризиками в межах загальної системи управління ризиками (CRMF). Він підтримуватиме ефективний митний контроль на основі ризиків, водночас сприяючи вільному перетоку законної торгівлі через зовнішні кордони з допомогою вдосконалених процесів митної безпеки, керованих даними та адаптованих до глобальних бізнес-моделей.

Його реалізація є основним митним інструментом ЄС для управління безпекою в'їзду і безпекою кордону та першою лінією захисту внутрішнього ринку і споживачів ЄС. Він передбачає повну переробку та реформування існуючого режиму з точки зору ІТ, правового управління / контролю митного ризику й операційних перспектив. Програма вводить більш ефективні та дієві можливості митної безпеки і безпеки ЄС:

- посилити захист громадян ЄС та внутрішнього ринку від викликів і загроз безпеці;

- дозволити митним органам ЄС краще ідентифікувати вантажі з високим ризиком та втручатися в найбільш придатну точку ланцюга поставок;

- підтримувати пропорційні цільові митні заходи на зовнішніх кордонах у сценаріях реагування на кризи;

- сприяти транскордонному оформленню законної торгівлі;

- спростити обмін інформацією між економічними операторами і митними органами ЄС.

Так, ICS2 безпосередньо впливатиме на всіх економічних операторів, які беруть участь у обробці, відвантаженні й транспортуванні вантажів, експрес- або поштових партій, серед яких:

- поштові оператори в межах / за межами ЄС;

- послуги експрес-доставки;

- авіап перевізники;

- логістично-експедиторські компанії;

- кінцеві вантажоодержувачі, створені в ЄС (для товарів, отриманих морським транспортом);

- морські, залізничні та автомобільні перевізники;

- представники транспортних компаній.

Цим економічним операторам потрібно буде надати дані ICS2 про безпеку і захист.

Японія

Уряд Японії бере участь у Проекті Всесвітньої митної організації (ВМО) та здійснює управління кордонами з пластиковими відходами (Проект управління відходами) в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні й Проект з розробки оперативного довідника зі стратегій безпеки, обладнання і навчання персоналу для митниць у німецьких прикордонних регіонах (проект довідника з безпеки). Митниця, яка сприяє добробуту людей та процвітанню планети, – це тема ВМО, що в 2020 р. охоплює широке митне співтовариство, яке робить свій внесок у стабільне майбутнє людини, де соціальні, економічні, медичні й екологічні потреби становлять в основу її потреб і дій³²⁸. Митниця має унікальне розміщення і розташову-

³²⁸ Japan supports WCO projects on sustainability and border security 19 February 2020. URL: <http://www.wcoomd.org/en/media/newsroom/2020/february/japan-supports-wco-projects-on-sustainability-and-border-security.aspx>.

ється на кордонах, щоб відігравати помітну роль у міжнародному ланцюжку поставок та забезпечувати стабільне, безпечне й всеохопне майбутнє для всіх. Отже, для досягнення Цілей сталого розвитку ООН (ЦСР) залишається лише 10 років, тому з огляду на прямий зв'язок між стратегічною місією митниці і кількома ЦСР митниця повинна усунути всі екологічні, економічні, медичні та соціальні проблеми й виклики, водночас постійно нарощуючи зусилля, спрямовані на ефективне реагування більш активними способами. У цьому контексті Проект поводження з відходами отримує фінансову підтримку в межах «Морської ініціативи», яку Японія розпочала для реалізації «Осацького бачення блакитного океану³²⁹», про яку вона повідомила на саміті G-20 в Осаці у 2019 р. Цей Проект буде реалізовуватися під егідою Екологічної програми ВМО³³⁰ і спрямовуватися на посилення спроможності митних адміністрацій пом'якшувати й належним чином реагувати на екологічні загрози в азіатсько-тихоокеанському регіоні з особливим акцентом на імплементації Базельської конвенції з питань пластикових відходів та їхнього незаконного відвантаження.

У контексті поточних викликів, що погіршуються ситуацією в галузі безпеки і масовим впливом тероризму, Комісія з питань політики ВМО на своєму засіданні у грудні 2015 р. ухвалила резолюцію Пунта-Кана про роль митниці в забезпеченні безпеки. Результатом цієї резолюції стало прийняття «Плану дій G-7 щодо протидії тероризму та насильницькому екстремізму» на саміті G-7 в Ісе-Шімі (Японія) у травні 2016 р., де Програму безпеки ВМО визнано засобом посилення прикордонної безпеки.

З високим рівнем схвалення було реалізовано і реалізується низка програм та проектів ВМО, включаючи проекти з безпеки для Азії / Тихого океану, Західної й Центральної Африки, які фінансуються урядом Японії. Ці зусилля показують, що конкретна допомога необхідна митним органам у конфліктних і постконфліктних

³²⁹ «Osaka Blue Ocean Vision».

³³⁰ WCO (World Customs Organization).

ситуаціях та на прикордонних територіях, які постраждали від насильства з боку збройних груп.

Для вирішення цієї проблеми Проект довідника з питань безпеки (Security Handbook Project) спрямовується на розробку оперативного довідника з метою надання допомоги митним адміністраціям, до юрисдикції яких входять німецькі прикордонні території, та покращення їхніх можливостей, щоб протистояти значним викликам безпеці, з котрими стикаються митники.

«Поводження з пластиковими відходами – це новий глобальний виклик, з яким сьогодні стикається світ. ВМО і міжнародна митна спільнота можуть відігравати важливу роль, координуючи свої зусилля з метою мінімізації та відповідно усунення руйнівного впливу, який пластикові відходи здійснюють на навколишнє середовище», – зазначив Генеральний секретар ВМО, факторів Мікурія, додавши, що уряд Японії продовжує підтримувати ініціативи, пов'язані з безпекою ВМО, і проходить довгий шлях у подальшому посиленні можливостей безпеки митних адміністрацій у всьому світі.

Водночас Японія високо оцінила всі заходи щодо вирішення нових питань, з якими стикаються митні адміністрації країн-членів ВМО, під керівництвом Генерального секретаря ВМО, доктора Мікурія. Більш того, він наголосив, що фінансування проєктів надалі здійснюватиметься на основі набагато глибшої та міцнішої співпраці, а також воно передбачатиме взаємну довіру не тільки з боку ВМО, а й з боку її членів³³¹.

³³¹ WCO supports Tanzania to improve safety and security through PGS (04 February 2020). URL: <http://www.wcoomd.org/en/media/newsroom/2020/february/wco-supports-tanzania-to-improve-safety-and-security-through-pgs.aspx>.

Таблиця 5.2

Реакція митної служби Японії на виклики

Внутрішні механізми	Міжнародноорієнтовані (зовнішні)
Активне використання попередньої інформації: повітряні вантажі (подання перед виїздом); пасажирські перевезення (PNR: Passenger Name Record запис імені пасажирів); міжнародні поштові відправлення (японська митниця отримує електронні дані з 11 країн / регіонів)	Customs-to-Customs Cooperation → Information / Intelligence → Good Practice
Використання інспекційного обладнання з ефективним контролем застосування передових технологій на основі (Explosive Detector Dog (2002 р.), TDS (2005 р.) (Trace detection System); handheld Raman (2019 р.), Spectrometer (2015 р.); CTX-Ray Cargo Inspection System (2019 р.), Handheld Raman (2019 р.)	5. Митно-прикордонне співробітництво
Передові технології	→ Інформація / Інтелект
Розгортання митних електронних воріт (Customs E-Gate)	→ Належна практика
Застосування аналізу X-ray Images. Цільовий результат: використання ШІ (штучного інтелекту) для ефективної та дієвої перевірки малих посилок. Кроки для досліджень і розробок: 1. Збір рентгенівських знімків. 2. Ведення навчання для розпізнавання характеристик рентгенівських зображень й автоматична ідентифікація. 3. Отримання функції розпізнавання рентгенівського зображення з підозрілою характеристикою як мета інспекції.	
Розвиток людських ресурсів	

Джерело: Security challenges and responses : Japan Customs experience WCO Security Conference (Brussels Belgium, 11–12 December 2019). URL: https://na.eventscloud.com/file_uploads/1066be25a8b116a48215c5a84443da54_3.4MrTakahiroAraki_EN.pdf.

Виклики безпеці та відповіді на них: японський митний досвід
На міжнародному, регіональному і національному рівнях для ведення ефективної антитерористичної боротьби необхідно:

- проводити контртерористичні заходи;
- ввести заборону на ввезення наркотиків й іншу соціальну контрабанду на кордоні держави;
- реагувати на збільшення кількості пасажирів, які в'їжджають, та імпорتنих вантажів.

Танзанія

Під егідою Спільного проекту WCO / JICA³³² (Японське агентство міжнародного співробітництва, WCO відвідала Дар-ес-Салам (Танзанія) 27–29 січня 2020 р. Її мета полягала в налагодженні співпраці з національними тренерами Танзанійського управління доходів (TRA)³³³ за Програмою «Global Shield» (PGS), призначеною для навчання митників, які працюють на різних прикордонних пунктах. Це частина постійних зусиль TRA, спрямованих на подальше посилення свого прикордонного контролю з метою підвищення безпеки загалом і безпеки людей у Танзанії та сусідніх країнах.

PGS – це багатостороння ініціатива ВМО, спрямована на наращування спроможності митних адміністрацій протидіяти незаконному обігу і проникненню хімічних речовин та різних компонентів, що використовуються терористами для виготовлення саморобних вибухових пристроїв. Що стосується Східної Африки, та Бурунді, Кенія, Руанда, Танзанія й Уганда конкретно підтримуються Спільним проектом ВТО / JICA і вже стали членами PGS. Крім цього, TRA разом з іншими 4 органами збору доходів взяли участь у субрегіональному семінарі-тренінгу з підготовки тренерів у Східній Африці щодо PGS, спільно організованому WCO та JICA на початку 2019 р., і розробили пул інструкторів PGS для більш стійких PGS щодо навчання у Танзанії.

³³² Japan International Cooperation Agency (JICA).

³³³ Tanzania Revenue Authority (TRA).

Після семінару «Тренінг для тренерів» тренери PGS з TRA очолює навчали понад 120 службовців TRA, проводячи місцеві тренінги з охорони державних кордонів. На підтвердження великої ваги та лідерства, показаного TRA щодо PGS, WCO й JICA погодились надалі підтримувати їх і співпрацювати з тренерами PGS у Дар-ес-Саламі з метою організації чергового національного семінару PGS для керівників та співробітників, які працюють у різних прикордонних пунктах, де товари імпортуються у Танзанію. Спільно з експертами ВМО тренери PGS із TRA провели навчання 31 чиновника TRA щодо визначення хімічних речовин-попередників і саморобних вибухових пристроїв (IED), застосування методів їхнього виявлення та дотримання правил поведінки з ними, їхнього маркування і зберігання. Учасники семінару дали оцінку поширеній інформації. ВМО та JICA продовжуватимуть підтримувати TRA й інші органи доходів у Східній Африці для подальшого посилення їхньої спроможності здійснювати контроль державного кордону. На початку 2020 р. вже запроваджено оперативне навчання для всіх п'яти східноафриканських країн, яке підтримується Спільним проектом ВМО / JICA.

5.3. Європейські підходи щодо протидії митним правопорушенням та посилення митної безпеки

Сучасні соціально-економічні трансформації світового масштабу здійснюють вплив на функціонування та розвиток різних сфер життєдіяльності більшості держав світу. На цьому етапі визначними і фактично безальтернативними процесами є обмін культурними, гуманітарними й інформаційними цінностями, що відповідно спричинює виникнення відповідних ризиків, пов'язаних з активізацією міграційних процесів, зовнішньоекономічної діяльності та політичної нестабільності. Важливий аспект в означеному контексті – це питання забезпечення і раці-

онального використання бюджетних ресурсів, яке відбувається у межах сформованого фіскального простору. Цілком природно, що суспільний достаток залежить від рівня господарського розвитку держави. Те, що саме та скільки вона виробляє, реалізує, імпортує й експортує, впливає на більшість макроекономічних показників, серед яких: валовий внутрішній продукт (ВВП), індекс споживчих цін, курс валют, доходи і витрати населення, бюджет країни тощо. Тому, економічна активність держави цілком залежить від забезпечення якісних умов та прозорих правил функціонування зовнішньоекономічної діяльності. Водночас відкритість господарських систем потребує створення дієвих механізмів використання фіскального інструментарію для забезпечення митної безпеки кожної держави, які формувалися би на новітніх технологіях, були б узгодженими з національними інтересами і не спричиняли би перешкод у досягненні фінансової стабільності та підвищенні добробуту населення. Таким чином, митна безпека – один із ключових регулятивних сегментів у реалізації економічних реформ. Вона має забезпечуватися з метою якісного виконання окреслених урядом цілей, а модернізація й удосконалення її інструментарію щодо дієвих заходів належного формування повинні сприяти ресурсному постачанню бюджетів і слугувати ключовим фактором взаємодії держави та суспільства. Такі взаємовідносини мають стати джерелом гарантованого захисту національних інтересів у процесі реалізації економічної політики з метою розподілу і перерозподілу ВВП. Потрібно сприяти раціональному збалансуванню бюджетних ресурсів та формуванню стабільних джерел фінансування основних напрямів діяльності держави, зумовлених відповідними цілями і завданнями, а у процесі організації оптимального фіскального простору держави необхідно гарантувати механізми якісного впливу на кінцевий результат взаємодії суспільства й влади. До ключових завдань митної безпеки держави, як впливає з попереднього твердження, належать забезпечення чітких та зрозумілих форм і методів боротьби з існуючими небез-

пеками та ризиками і розроблення дієвих превентивних заходів щодо їхнього запобігання (рис. 5.5).

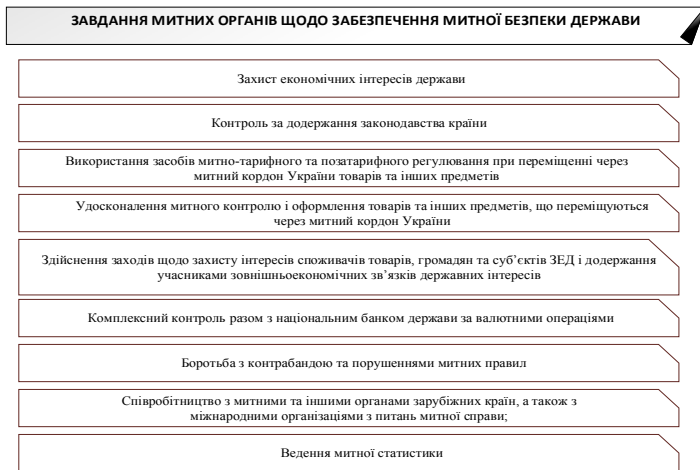


Рис. 5.5. Завдання державних органів виконавчої влади

щодо забезпечення митної безпеки держави

Джерело: складено автором на основі:³³⁴.

Для України посилення відповідних загроз відбулося з початком гібридної російсько-української війни (2014 р.), анексією та окупацією державою-агресором території нашої країни. Нині Українська держава перебуває у дуже важких політичних, економічних і соціальних умовах:

- військова агресія Росії, яка суттєво пригальмувала розвиток національного виробництва й призвела до припинення діяльності більшості промислових регіонів України;
- анексія Автономної Республіки Крим;
- складна соціально-економічна та політична ситуації в державі;
- значне соціальне напруження у країні й ін.

³³⁴ Основні завдання та функції управління організації митного контролю та оформлення (митниця) / Офіс, сайт територ. органів ДФС у Львів. обл. URL: <http://lv.sfs.gov.ua/okremi-storinki/struktura/132906.html>.

Продовженням ескалації існуючих небезпек стали політичні протистояння у Білорусі після проведення президентських виборів (9 серпня 2020 р.), внаслідок чого Україна виявилась майже з усіх боків оточена армією країни-агресора. Загрозлива політика Росії щодо України виявляє багато спільних ознак з попередньо проведених інтервентом міліарних операцій³³⁵, а відповідно, потребує системної розробки і впровадження відповідних інструментів щодо їхньої протидії й забезпечення дієвих заходів із митної безпеки держави. У цьому контексті виникла актуальна проблема забезпечення наявності відповідних знань та навичок як власне самих державних службовців, так і законодавчої влади. Водночас загострилась потреба в якісному виконанні митними органами безпосередніх завдань щодо наповнення бюджету та гарантування його стабільності й забезпечення безпеки обміну культурних, інтелектуальних і гуманітарних цінностей у відповідних умовах функціонування держави.

На сьогодні виконавчі органи, що реалізують свою діяльність у сфері митної політики, повинні дбати про економічну безпеку країни у багатьох напрямках, передусім щодо виконання фінансової та регулятивної функцій, ефективність яких визначається оцінками конкурентоспроможності, обороноздатності держави і забезпечення безпеки її громадян. За станом на 2020 р. порівняно з 2019 р. Україна втратила свої позиції у міжнародних рейтингах: сприйняття корупції – на 6 пунктів (126-те місце), інноваційних економік світу – на 3 пункти (56-те місце), найкращих країн світу – на 3 позиції (68-ме місце), але вона піднялася на 5 позицій у рейтингу найдорожчих країн світу (107-ме місце) й ін. У трьох рейтингах Україна була представлена вперше. Так, за версією журналу «Seoworld», серед найбільш технологічно розвинутих країн наша держава посіла 44-те місце серед 67 держав (між Гре-

³³⁵ У 1991 р. за участі Росії відбувається самопроголошення так званої Придністровської Молдавської Республіки на території Молдови, у 2008 р. – так званої Республіки Абхазія та Республіки Південна Осетія на території Грузії, у 2014 р. – анексія Криму і самопроголошення Донецької Народної Республіки та Луганської Народної Республіки на території України.

цією та Йорданією). Французький портал «insurly.fr³³⁶» подав власний рейтинг найбільш безпечних країн, де Україна вперше зайняла 83-тє місце серед 180 країн (між Тунісом й Іраном)³³⁷. Отже, наша країна має значний потенціал для покращення своїх макроекономічних показників і позицій у міжнародних рейтингах саме з допомогою поширення комунікацій, обміну необхідною інформацією та інтенсифікації ділової активності суб'єктів ЗЕД, що визначає роботу фіскальних органів, зокрема у забезпеченні митної безпеки держави. Тому сьогодні так важливо дбати про безпекову складову митної діяльності в Україні.

Одне з основних завдань митних органів від початку їхнього становлення полягало в забезпеченні належного захисту держави від впливу зовнішніх і внутрішніх економічних загроз. На основі здійснення митного контролю за дотриманням митно-тарифних та нетарифних правил можна впливати на налагодження зовнішньоекономічних взаємовідносин, проводити політику протекціонізму і впливати на галузеву кон'юнктуру економіки загалом. Водночас рівнозначно важливими функціями митної служби є правоохоронна, спрямована на забезпечення прав та інтересів суб'єктів права, й контрольна, яка базується на безкомпромісному дотриманні чинних норм митного права. Сукупність і взаємодія всіх цих функцій визначає рівень митної безпеки держави та зумовлює використання певного фіскального інструментарію.

Як показує практика провідних держав світу, забезпечення митної безпеки кожної з них, яка становить невід'ємну складову економічного захисту країни, неможливо здійснювати без опрацювання й реалізації відповідної концепції на демократичних засадах відкритості та прозорості роботи фіскальних органів з урахуванням національних інтересів.

Вивчення європейського досвіду щодо врегульованості питань попередження і відповідальності за митні порушення дало

³³⁶ Classement 2020 des pays les plus sûrs. Insurly. URL: <https://insurly.fr/indice-risque-pays>.

³³⁷ Міжнародні рейтинги: за якими показниками Україна змінила свої позиції. Слово і діло. URL: <https://www.slovoidilo.ua/2020/03/25/infografika/suspilstvo/mizhnarodni-rejtynhnyakumy-pokaznykamy-ukrayina-zminyla-svoyi-pozyciyi>

змогу визначити домінантні орієнтири вибору фіскальних інструментів у забезпеченні митної безпеки держави.

Звичайно країни-учасниці Європейського Союзу використовують різні підходи до забезпечення митного режиму та відповідальності за митні правопорушення. Уряди низки держав демократично і виважено підходять до запровадження митних режимів та вирішення питань диференціації карної відповідальності за їхнє порушення. Максимальна межа покарання за відповідні злочини становить не більше, ніж десять років позбавлення волі³³⁸. В одних країнах до кримінальним законодавством охоплено більш широке коло діянь, а в інших кримінальна відповідальність передбачена лише для найбільш небезпечних щодо держави злочинів³³⁹. Країни Європейського Союзу з відносно стабільною економікою застосовували принцип поступового збільшення ставок фінансової відповідальності за вчинення фіскальних злочинів. Погіршення економічної ситуації, спричинене вжиттям низки протиепідеміологічних заходів, пов'язаних з COVID-19, привело до продовження напрацьованої практики. До прикладу, Польща з відносно стабільною економічною ситуацією, яка навіть у період Великої рецесії (2008 – 2009 рр.)³⁴⁰ показувала позитивну динаміку національної економіки, систематично збільшує ставки фінансової відповідальності за вчинення відповідних правопорушень (табл. 5.3).

³³⁸ Grzywny za przestępstwa i wykroczenia skarbowe w 2017 roku. URL: <http://ksiegowosc.infor.pl/podatki/urząd-skarbowy/kontrola-skarbowa/748009>, Grzywnyza-przestępstwa-i-wykroczenia-skarbowe-w-2017-roku.html.

³³⁹ Царенко Т. Б. Боротьба з митними правопорушеннями на основі використання зарубіжного досвіду. *Наук.-досл. інститут фіск. політики: наук. діяльність: публікації*: наук. тези. URL: <http://ndi-fp.nusta.com.ua/thesis/569>.

³⁴⁰ Семко Р. Монетарна політика та Велика рецесія. Екон. правда: фінанси. URL: <https://www.epravda.com.ua/publications/2012/10/4/338066>.

Таблиця 5.3

Суми штрафів за здійснення фіскальних злочинів у сфері здійснення митного контролю у Польщі з 2001 р. по 2020 р., злотих*

Показники	2001 – 2005 рр.	2005 – 2006 рр.	2006 – 2007 рр.	2007 – 2009 рр.	2009 – 2012 рр.	2012 – 2016 рр.	2015 – 2016 рр.	2016 – 2017 рр.	2016 – 2017 рр.	2018 – 2019 рр.	2020 – 2021 рр.
Денна ставка:											
Максимальна	101,32	11320	11988	12480	17012	20000	23332	24666,66	26666,66	28000	34668
Мінімальна	25,33	28,30	29,97	31,20	42,53	50,00	58,33	61,67	66,67	70,00	86,67
Штраф за скоєний злочин:											
Максимальний	7295040	8150400	8631300	8985600	12248640	14400000	16799040	1775995,20	19199955,20	20160000	24960960
Мінімальний	253,30	283	299,70	312,00	425,30	500,00	583,30	616,70	666,70	700,00	866,70
Штраф за здійснені проступки											
Максимальний	15200	16980	17982	18720	25520	30000	4666400	4933332	5333302	5600000	6933600
Мінімальний	76,00	84,90	89,91	93,60	127,60	150,00	–	–	–	700,00	–

*Примітка. Курси валют Національного банку Польщі (NBP):

- nr 1/A/NBP/2001 від 2001-01-02 1PLN/4,0961USD; –nr 1/A/NBP/2012 від 2012-01-02 – PLN/3,4454USD;
- nr 1/A/NBP/2005 від 2005-01-03 1PLN/3,0123USD; –nr 1/A/NBP/2015 від 2015-01-02 – 1PLN/3,5725USD;
- nr 1/A/NBP/2006 від 2006-01-02 1PLN/3,2582USD; –nr 1/A/NBP/2016 від 2016-01-04 – 1PLN/3,9281USD;
- nr 1/A/NBP/2007 від 2007-01-02 1PLN/2,8830USD; –nr 1/A/NBP/2017 від 2017-01-02 – 1PLN/4,2106USD.
- nr 1/A/NBP/2009 від 2009-01-02 1PLN/2,9910USD; –nr 252/A/NBP/2018 від 2018-12-31 – 1PLN/3,7597
- nr 177/A/NBP/2020 z dnia 2020-09-10 – 1PLN/3,7610

Джерело: складено автором на основі: ^{341,342,343}

³⁴¹ Grzywny za przestępstwa i wykroczenia skarbowe w 2017 roku. URL: <http://ksiegowosc.infor.pl/podatki/urząd-skarbowy/kontrola-skarbowa/748009>, Grzywnyza-przestępstwa-i-wykroczenia-skarbowe-w-2017-roku.html

³⁴² PrzestępsrwaWykroczenia 2015 roku. URL: <http://ksiegowosc.infor.pl/podatki/urząd-skarbowy/kontrola-skarbowa/704207>, Przestępsrwa-i-wykro-czenia-skarbowe-2015-grzywny.html.

³⁴³ Tabela A kursów średnich walut obcych. / NBP – Narodowy Bank Polski. URL: <https://rss.nbp.pl/kursy/TabRss.aspx?n=2020/a/20a177>.

Диференціація покарань згідно з Кримінально-виконавчим кодексом Польщі³⁴⁴ базується на застосуванні уточненої термінології з приводу скоєння фіскальних злочинів. Чинним законодавством Польщі передбачено наявність двох складових митних деліктів: проступку і злочину. Ці два поняття у правовому аспекті розрізняють з метою розрахунків обсягів штрафів чи пені або застосування інших методів покарання за їхнє скоєння. Таким чином законодавець визначає фінансову межу вчинених протиправних дій, які можна зарахувати до проступку або кваліфікувати як злочин. Означена межа щороку переглядається відповідно до розміру мінімальної заробітної плати (табл. 5.3).

Систематичне збільшення ставок покарань забезпечує підвищення порога відповідальності потенційного порушника. Водночас науково обґрунтовані механізми розрахунків фінансових санкцій, прив'язаних до мінімальної заробітної плати, поряд з оптимальним розміром винагороди за професіоналізм службовців забезпечують зменшення корупційних ризиків серед працівників митних органів. Особливий акцент у забезпеченні митної безпеки європейських країн ставиться на використанні інформаційно-комунікаційних технологій, зокрема на встановленні правової бази для реалізації принципу, що всі митні та комерційні операції мають здійснюватися в електронному вигляді (декларування, реєстрація заяв, рішень тощо – між митними органами й економічними операторами, а також зберігання цієї інформації відповідно до вимог митного законодавства ЄС). Крім цього, інформаційно-комунікаційні системи, які застосовуються в митних операціях у державах-учасниках Європейського Союзу, повинні пропонувати однакові умови. Це відповідно передбачає введення уніфікованих правил організації роботи митних органів і забезпечує якісне здійснення митного контролю у державах ЄС. За напружаними принципами митного законодавства митні адміністрації держав ЄС повинні діяти як єдине ціле, таким чином не

³⁴⁴ Kodeks karny skarbowy. Dz. U. 1999. Nr. 83. Poz. 930. URL: <http://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU19990830930/U/D19990930Lj.pdf>.

допускаючи асиметричності конкурентних переваг у транскордонному співробітництві.

Відповідно до статті 3 Митного кодексу ЄС, основними завданнями митних органів є (рис. 5.6):

Захист фінансових інтересів Європейського Союзу
Захист Європейського Союзу від нечесної та нелегальної торгівлі
Забезпечення митної безпеки й безпеки Європейського Союзу та його мешканців, а також та захист навколишнього середовища
Підтримка позитивного балансу між митним контролем (захисна функція) та сприяння легальній торгівлі
Захист фінансових інтересів Європейського Союзу

**Рис. 5.6. Основні функції митних органів
згідно з Митним кодексом ЄС**

Джерело: складено автором.

Митним кодексом Європейського Союзу передбачено повну електронну комунікацію між митними органами країн-учасників ЄС. У цьому контексті регулюються відповідні періоди, впродовж яких застосовуються перехідні правила використання новітніх або оновлених систем, ведеться інтенсивний гармонізований обмін інформацією на базі прийнятих моделей даних та форматів повідомлень, здійснюється реінжиніринг митної й пов'язаних з нею галузей як усередині однієї держави, так і в межах ЄС, проводиться радикальне перепроєктування взаємовідносин з метою досягнення істотного поліпшення якості забезпечення митної безпеки європейської спільноти.

Означені складові (рис. 5.7) показують результативну структуру взаємозалежних та взаємодіючих технологічних додатків і доменів. Цей матричний підхід максимізує ефективність програми Електронних компонентів та систем європейського лідерства (*Electronic*

Components and Systems for European Leadership ECSEL) за рахунок вирішення питань, розкритих у Концепції досліджень, розвитку й інновацій (R&D&), за двома основними напрямками і максимізує вплив за рахунок поєднання попиту прискорення зі зміцненням ланцюга поставок. Зони фокусування фіксують та узагальнюють пріоритети приватних суб'єктів, вирішуючи основні економічні амбіції ECSEL. Програма динаміки ринку ECS не дає змоги встановлювати додаткові апріорні пріоритети. Проекти програми ECSEL не мають обмежуватися лише одним із цих ключових факторів: додатки або основні технологічні заходи і мульти- / багатопрофільні проекти, навпаки, впроваджуються там, де це цільно. Загалом уся програма є обґрунтованою та апробованою. Її застосування у діяльності митних органів показує позитивний результат серед країн-учасниць ЄС.

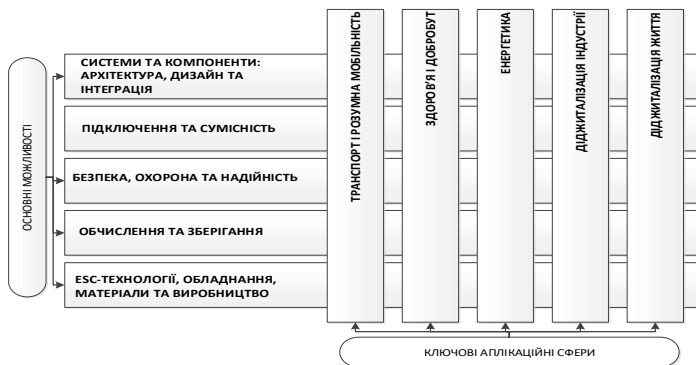


Рис. 5.7. Основні складові стратегії митної безпеки країн ЄС, що базується на структурі аплікаційної сфери та можливостей сфери доменів

Джерело:³⁴⁵.

Для детального опрацювання і розгортання низки загальноєвропейських ІТ-систем митним законодавством ЄС передбачено такі кроки (табл. 5.4):

³⁴⁵ Czemińska M. Rola europejskich organów celnych w zapewnieniu bezpieczeństwa i ochrony w transgranicznym ruchu towarowym w Unii Europejskiej. Nr 3. *Gospodarka światowa: między integracją a bezpieczeństwem międzynarodowym*. 2016. S. 27–38.

Таблиця 5.4

Забезпечення електронної комунікації фіскальних органів згідно з митним законодавством Європейського Союзу

№ з/п	Заходи щодо забезпечення електронної бази даних згідно з митним законодавством Європейського Союзу	Термінологія англійською мовою, загальноприйнята за стандартами ЄС
1.	Планування електронних систем із встановленням конкретного часового терміну початку розгортання та завершення дії вікон транс'європейських і національних електронних систем	Trans-European and national systems (UCC WP)
2.	Деталізація державами ЄС національного планування систем, що опрацьовуються та розгортаються в межах попередньо вивчених часових вікон	DG TAXUD on IT systems development EU Customs Single Window program (EU CSW)
3.	Впровадження реєстраційної системи експорту	Registered Exporter System REX
4.	Обов'язкова тарифна інформація	Binding Tariff Information BTI
5.	Митні рішення	Customs Decisions
6.	Прямий доступ до Європейських інформаційних систем / єдине управління користувачами і цифровий підпис	UUM&DS (Uniform User Management and Digital Signatures Project)
7.	Удосконалення авторизованих економічних операторів	Authorized Economic Operators (AEO)
8.	Оновлення системи реєстрації та ідентифікації господарських операторів – суб'єктів ЗЕД	Economic Operator Registration and Identification System upgrade
9.	Нагляд	Surveillance
10.	Доказ статусу союзу	Proof of Union Status PoUS
11.	Нова комп'ютеризована система транзиту	New Computerized Transit System NCTS
12.	Нова комп'ютеризована система транзиту	New Computerized Transit System
13.	Автоматизована експортна система	Automated Export System AES
14.	Інформаційні довідники для спеціальних процедур	Information Sheets INF for Special Procedures
15.	Спеціальні процедури	Special Procedures
16.	Повідомлення про прийом, презентацію і тимчасове зберігання	Notification of Arrival, Presentation Notification and Temporary Storage
17.	Оновлення національних імпорتنних систем	National Import Systems upgrade
18.	Централізоване оформлення для імпорту	Centralized Clearance for Import CCI
19.	Керування гарантіями	Guarantee Management GUM
20.	Оновлення системи управління імпортом	Import Control System upgrade

Джерело: складено автором на основі: ^{346,347,348,349}

³⁴⁶ Customs Security Programme (CSP) / Customs and Security – Taxation and Customs Union – European Union. URL: http://fiata.com/uploads/media/Customs_and_Security_-_Taxation_and_Customs_Union_-_European_Union_06.pdf.

³⁴⁷ Union Customs Code. Taxation and Customs Union. European Commission. URL: https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/union-customs-code_en.

³⁴⁸ Taxation and Customs Union. UCC – Work Programme. URL: https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/union-customs-code/ucc-work-programme_en.

³⁴⁹ 2018 e-customs annual progress report. URL: https://ec.europa.eu/taxation_customs/sites/taxation/files/2018_e-customs_annual_progress_report_v1.02.pdf.

Держави ЄС, здійснюючи національний моніторинг роботи митних органів, формують повідомлення загального інформаційного центру, які надсилаються до Європейської Комісії для їхньої верифікації й публікації. Повідомлення про планування, надані національними митними органами, після опрацювання доступні у консолідованій електронній формі та графічному поданні. Водночас здійснюючи планування електронних систем, країни-учасниці ЄС повинні вчасно й детально подавати до загальної бази даних інформацію, пов'язану з повсякденною роботою, що передбачає використання якісних методів забезпечення митної безпеки всього митно-політичного об'єднання.

Деталізація здійснення електронної комунікації фіскальних органів згідно з митним законодавством Європейського Союзу полягає у такому:

1. Впроваджено електронну реєстраційну систему експорту, де формується найбільш актуальна інформація про експортерів, зареєстрованих у країнах ЄС, які експортують товари як всередині ЄС, так і за його межі. Це транс'європейський електронний реєстр, що містить дані стосовно економічних операторів ЄС з метою підтримки експортних операцій.

2. Обов'язкова тарифна інформація передбачає оновлення наявної трансєвропейської системи для забезпечення:

– вирівнювання міжнародної інформаційної системи відповідно до вимог Європейського митного кодексу;

– розширення даних щодо декларування, що підлягають митному контролю;

– забезпечення функціональних можливостей отримання відповідних даних митних декларацій;

– досягнення належного рівня виконання зафіксованих даних митних декларацій, узгоджених з процесом прийняття митних рішень.

3. Прийняття митних рішень спрямоване на гармонізацію процесів, пов'язаних із виконанням митного рішення, прийняття рішень та управління рішенням через стандартизацію й електронне управління даними щодо виконання рішення та його авто-

ризацію в ЄС. У цьому аспекті враховуються як національні так і багатосторонні рішення, що можуть бути прийняті на підставі чинного митного законодавства ЄС. Ця транс'європейська система полегшить процес консультивання під час прийняття рішень та управління процесом отримання відповідних дозволів.

4. Безпосередній доступ до європейських інформаційних систем, уніфіковане управління користувачами і цифровий підпис становлять єдину систему управління та створення індивідуального цифрового підпису, інтегрованого у портали відповідних систем, включаючи забезпечення ідентифікації, доступу та керування користувачами відповідно до необхідних правил безпеки.

5. Удосконалення авторизованих економічних операторів покращує дію бізнес-процесів, які пов'язані з додатками і дозволами АЕО з урахуванням змін правових положень Митного кодексу Європейського Союзу. На першому етапі реалізуються суттєві покращення системи АЕО з урахуванням гармонізації процедур прийняття митних рішень. На другому етапі впроваджується електронна форма заявок та рішень АЕО і здійснюється забезпечення економічних операторів гармонізованим інтерфейсом ЄС для подання заяв АЕО та прийняття рішення АЕО в електронний спосіб.

6. Оновлення системи реєстрації й ідентифікації суб'єктів ЗЕД – це забезпечення незначної модернізації наявної транс'європейської системи, що дає змогу реєструвати та ідентифікувати суб'єктів ЗЕД на території ЄС і третіх країн та осіб, які не є суб'єктами господарювання, але беруть участь у митних відносинах у межах Європейського Союзу.

7. Нагляд спрямовано на забезпечення оновлення системи митного спостереження і його відповідності вимогам чинного законодавства, серед яких стандартний обмін інформацією електронними методами обробки даних та створення відповідних функцій, необхідних для обробки й аналізу повного набору даних спостереження від держав-членів ЄС.

8. Доказ статусу ЄС це нова транс'європейська система для зберігання, управління та отримання електронних доказів статусу ЄС, створення нової комп'ютеризованої системи транзиту, метою

якої є приведення наявної транс'європейської системи у відповідність з новими вимогами митного законодавства ЄС, серед яких реєстрація подій на маршруті й узгодження інформаційних обмінів з вимогами Митного кодексу Європейського Союзу.

9. Автоматизована експортна система – це проект, який спрямований на реалізацію вимог Митного кодексу ЄС щодо здійснення транс'європейських експортних операцій, оновлення електронного реєстру і системи експорту національних митних органів кожної країни, де передбачається розробка гармонізованих інтерфейсів, забезпечення повної автоматизації процедур експорту та оформлення виїзду й охоплює відповідні компоненти на національному рівні.

10. Інформаційні довідники для спеціальних процедур – це проект, метою якого є розробка нової транс'європейської системи для підтримки і вдосконалення процесів управління даними та електронної обробки даних INF у сфері спеціальних процедур.

11. Спеціальні процедури – це проект, спрямований на пришвидшення, полегшення і гармонізацію спеціальних процедур у межах ЄС з допомогою надання загальних моделей бізнес-процесів. Національна система реалізує всі зміни митного законодавства, необхідні для митного складування, кінцевого споживання, тимчасового ввезення та здійснення внутрішньої й зовнішньої обробки.

12. Повідомлення про прийом, презентацію і тимчасове зберігання – це проект, мета якого полягає у визначенні процесів повідомлення про прибуття транспортного засобу, презентації товару (повідомлення про презентацію) та надання декларації про тимчасове зберігання, як це описано в Митному кодексі ЄС, і підтримуванні гармонізованої інформації щодо всіх держав-членів ЄС, оскільки він розглядає обмін даними між торговельними організаціями, суб'єктами господарювання та митними органами. Цей проект передбачає автоматизацію процесів на національному рівні.

13. Оновлення національних імпорتنих систем – це система реалізації всіх вимог процесу і даних, що стосуються імпорتنих операцій. Водночас така система відображає рух національного імпорту та охоплює системи обробки національних митних декла-

рацій, а також інших систем, серед яких національні бухгалтерські й платіжні системи.

14. Керування гарантіями (GUM) – це забезпечення ефективного управління різними типами гарантій.

15. Оновлення системи управління імпортом (ICS) митного законодавства держав Європейського Союзу впроваджено з метою посилення безпеки ланцюга постачання для всіх видів транспорту, в тому числі і повітряних вантажів, шляхом поліпшення якості подання та обміну даних щодо введення загальних декларацій стосовно ввезення імпортованих товарів і пов'язаних із цим ризиками, їхньої профілактики та контролю. Ця програма також налаштована на сприяння співпраці між державами-членами ЄС у процесі аналізу можливих і наявних ризиків, що формує новітню архітектуру існуючої транс'європейської системи ICS у повному обсязі³⁵⁰.

Загалом ця гармонізована електронна система дає змогу в короткі терміни проводити всі можливі процедури, пов'язані з митним оформленням, декларуванням, контролем руху товарів та послуг, здійснювати моніторинг пасажирообороту через кордон усередині ЄС і за його межами та забезпечити якісну роботу митних органів щодо проведення превентивного контролю, попередження і мінімізації можливих ризиків, пов'язаних зі здійсненням зовнішньоекономічної діяльності суб'єктів господарювання. В українських реаліях такий досвід може не лише посприяти спрощенню процедур, забезпеченню якісного контролю та проведенню профілактики можливих ризиків і мінімізації наявних ризиків, що цілком позитивно вплине на зміцнення митної безпеки, а й суттєво зменшити вияви корупції серед державних службовців у цій сфері.

Низка питань щодо якісного забезпечення митної безпеки ЄС виникла після оголошення Брекзиту. Проте у 2019 р. Європейський Союз і Сполучене Королівство Великої Британії та Північної Ірландії досягли домовленості про умови виходу з ЄС на основі Угоди про вихід (Brexit) і Політичної декларації, що містить загальні засади майбутніх відносин ЄС та Великобританії, які необхідно опрацювати і ратифікувати за чинними нормами права.

³⁵⁰ EU Customs strategy: Taxation and customs union / European Commission. URL: https://ec.europa.eu/taxation_customs/general-information-customs/eu-customs-strategy_en.

Загальні процедури легалізації правових аспектів Брекзиту були доопрацьовані зі схваленням Угоди про вихід Європейським Парламентом 29 січня 2020 р. з подальшим затвердженням Радою ЄС. Попередньо зазначену Угоду ратифікував британський парламент. Отже, 1 лютого 2020 р. це дата набрання чинності Угодою про вихід Великобританії з ЄС та перший день, коли Європейський Союз вже має 27, а не 28 держав-учасниць, з перехідним періодом до кінця 2020 р.³⁵¹

У митній зоні ЄС у перехідний період для підприємців і громадян не відбулося жодних змін у поточних відносинах з Великобританією. Зокрема:

– не введено мит та квот і не створено інших додаткових торгових бар'єрів. Великобританія залишиться в Митному союзі з ЄС та буде учасником спільного ринку ЄС;

– експорт товарів до Великобританії здійснюється на поточних умовах. Не буде необхідності подавати митні декларації про наявність додаткових документів (наприклад, сертифікатів походження), раніше потрібних сертифікатів на продукцію;

– митні дозволи, видані владою Великобританії відповідно до положень Митного кодексу ЄС, також залишатимуться чинними впродовж перехідного періоду. Водночас Великобританія теж продовжуватиме функціонувати за всіма нормами Європейського Союзу в митній сфері;

– контроль на кордоні ЄС і Великобританії збережеться на сучасному рівні.

Подальша реалізація митних відносин між Великобританією та ЄС здійснюватиметься з виконанням чинних норм щодо податку на додану вартість (ПДВ) і акцизного податку. Умови економічного співробітництва разом з митними правилами після закінчення перехідного періоду залежатимуть від змісту майбутньої Угоди про вільну торгівлю³⁵².

³⁵¹ Brexit a clo / Portal podatkowy: Podatki.gov.ua. URL: <https://www.podatki.gov.pl/clo/brexit>.

³⁵² Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) 2020/893. W sprawie zmiany rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/2447 ustanawiającego szczegółowe zasady wykonania niektórych przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE). Nr. 952/2013 ustanawiającego unijny kodeks celny. *Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej*. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020R0893&from=EN>.

У разі, коли би торговельна угода між ЄС та Великобританією не була узгоджена, обидві сторони повинні були би торгувати між собою на умовах, визначених Світовою організацією торгівлі. У цьому разі митні органи держав-учасниць ЄС застосовують правила ЄС щодо експорту та імпорту товарів з Великобританії, як це робиться зараз щодо третіх країн, тобто країн, що не входять до ЄС, з якими він не має торгових угод. Водночас незалежно від результатів торгових переговорів, прикордонний контроль між ЄС і Великобританією реалізовує свої основні функції. Суб'єкти ЗЕД мають зобов'язання виконати стандартні митні формальності, у тому числі (особи, які до цього часу не мали відповідних зобов'язань): зареєструватися у службі Національної податкової адміністрації «Електронний клієнт», подати декларації та митні декларації й сплатити митні та податкові платежі й збори (ПДВ, акцизний податок тощо). Після повноцінного виходу Великобританії з ЄС діятиме окрема Договірна Сторона положення Конвенції про загальну процедуру транзиту³⁵³ і Конвенції про спрощення формальностей у торгівлі товарами³⁵⁴.

Варто зазначити, що ключове завдання, яке стоїть перед митними адміністраціями держав-учасниць ЄС, – це сприяння законній торгівлі при забезпеченні митної безпеки транскордонної торгівлі. Це дає змогу здійснювати скоординовану роботу фіскальних органів, реалізовувати дієві заходи щодо збереження економічної безпеки у всьому Європейському Союзі без порушення національних інтересів держав-учасниць ЄС та забезпечувати якісні механізми здійснення митного контролю там, де це необхідно. Митні органи ЄС у тісній співпраці з іншими службами сприяють підвищенню конкурентоспроможності європейських підприємств шляхом зменшення витрат, пов'язаних із дотриманням митного законодавства, і швидкого митного оформлення процедур щодо імпорту та експорту товарів. Вагоме місце у цьому процесі слід надати електронним ІТ-системам, які не лише пришвидшують митне

³⁵³ Конвенція про процедуру спільного транзиту із змінами та доповненнями. ОВ L 226. 13.08.1987. С. 2. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_001-87#Text.

³⁵⁴ Конвенція про спрощення формальностей у торгівлі товарами. ОВ L 134. 22.05.1987. С. 2. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/987_012#Text.

оформлення, а й забезпечують обмін інформацією між усіма організаціями і службами, які беруть участь у міжнародних відносинах. Організація діяльності митних органів, що базується на засадах прозорості та контролю, є дієвим інструментом протидії митним злочинам і міжнародному тероризму та забезпечує більший захист від напливу неякісних товарів, які не відповідають стандартам ЄС і містять загрозу для безпеки життя та здоров'я громадян.

Особлива роль належить суб'єктам митних відносин, які наділені охоронними функціями і мають роль економічного оператора. Вони стають надійними торговими партнерами у всій мережі постачання та будують тісні відносини з митними органами в межах митно-ділового партнерства. Це дає змогу митним службам аналізувати наявні ризики і заздалегідь виявляти небезпечні й небажані перевезення та визначати місце й обсяг митного контролю.

Узагальнюючи, зауважити, що вивчення міжнародного досвіду реалізації заходів забезпечення митної безпеки сприяє вирішенню низки питань, пов'язаних з організацією діяльності національних митних органів і гарантуванням дієвих механізмів збереження митної безпеки в Україні. Потрібно звернути увагу на європейську практику формування превентивних заходів та способів здійснення митного оформлення і контролю. Країни ЄС є територіально близькими до України, тому організація якісної роботи національних митних органів має базуватися на аналогічних принципах та засадах забезпечення митної безпеки. Водночас співпраця з відповідними фіскальними органами дасть змогу налагодити партнерські відносини із суб'єктами ЗЕД, що відповідно сприятиме збільшенню їхньої ділової активності й покращенню суспільного добробуту у державі загалом.

РОЗДІЛ VI

ФОРМУВАННЯ ПРИКЛАДНИХ ФУНКЦІОНАЛЬНИХ ЕКОНОМІКО-ПРАВОВИХ МЕХАНІЗМІВ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ І ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МИТНОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ

6.1. Сучасні детермінанти інформатизації митного контролю та митного оформлення в Україні

У сучасних умовах соціально-економічного розвитку України ключову роль відіграє парадигма митного контролю, зокрема інформаційна платформа ефективного управління митними ризиками та посилення рівня зовнішньоекономічної безпеки держави. Це створить сприятливі умови для переміщення товарів через державний кордон шляхом спрощення, пришвидшення й удосконалення процедур митного контролю і декларування. Існує нагальна потреба: в уніфікації національної законодавчої бази у сфері митної справи, що зачіпає питання митних стандартів на міжнародному рівні; у перегляді підходів до забезпечення підвищення ефективності митного контролю; в актуалізації питань формування ефективної системи управління митними ризиками. Водночас необ-

хідно форсувати процеси діджиталізації митної політики з метою покращення результативності митного контролю в Україні.

Митний контроль та митне оформлення товарів відіграють важливу роль у системі інструментів митної політики. Міжнародна торгівля України розвивається швидкими темпами, зокрема простежується нарощення обсягів імпорту товарів в Україну. З огляду на це міжнародні організації підвищують вимоги щодо безперешкодного входу іноземних товарів на внутрішній ринок України. Тому існує необхідність постійного вдосконалення процедур митного контролю в Україні на основі діджиталізації митного простору держави.

В результаті стрімкого розвитку новітніх технологій провідні країни світу здійснили максимальну автоматизацію митниць. Оскільки Україна прагне повноцінного членства в ЄС, то її курс митної політики має бути спрямований в ефективне русло – на вдосконалення системи електронного документообігу на митницях. Адже спосіб електронного декларування здатний не лише мінімізувати час проведення митних процедур, а й боротися з корупцією, розвивати міжнародну співпрацю і взаємодіяти з інформаційними системами державних організацій країни. Електронна митниця – це сукупна багатофункціональна система, яка поєднує інформаційно-комунікативні технології та механізми їхнього застосування.

Митний контроль в усьому світовому просторі слугує для захисту економічних інтересів держави, а саме:

- у контексті реалізації заходів митно-тарифного регулювання: гарантування сплати ввізних і вивізних мит; дотримання міжурядових та міжнародних угод щодо преференційного регулювання; дотримання інших торговельно-політичних заходів;
- у контексті реалізації заходів нетарифного регулювання: дотримання положень про внутрішні податки; дотримання міжнародних і міжурядових домовленостей про заборони та обмеження³⁵⁵.

Діджиталізація методики здійснення митного контролю є пріоритетним аспектом митної реформи у країнах, що розвиваються.

³⁵⁵ Ліпихіна Т. Удосконалення системи митного контролю. Аналіз і оцінка ризиків під час здійснення заходів митно-тарифного та нетарифного регулювання ЗЕД. *Маркетинг в Україні*. 2009. № 1. С. 64–67.

Незважаючи на позитивні аспекти електронного декларування в Україні, у митній галузі воно ще не зовсім ідеальне. Низка митних процесів донині базується на паперових документах, що цілком не відповідає сучасному технічному прогресу й ефективним світовим практикам.

Технологія електронної автономізації дає змогу одержати низку переваг одночасно, зокрема це:

- зменшення фізичного контакту між суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності та державними органами, що зводить до мінімуму корупційні ризики;
- автоматизація і спрощення процедур декларування для бізнесу;
- формування більш ґрунтовного погляду на діяльність підприємств з точки зору контролюючого органу.

За даними Всесвітньої митної організації, в європейському регіоні загальна частка електронних митних декларацій перевищує 90%. Слід зазначити, що у країнах ЄС митне оформлення займає не більше, ніж 5 хв у 63% випадків та перевищує 1 год. у 9% випадків. Такі результати не можуть бути досягнуті без вагомого прогресу в діджиталізації митної справи й управлінні митними ризиками³⁵⁶.

Важливо констатувати, що з точки зору суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності найбільш важлива сфера реформування митної справи – це автоматизація митних процедур і електронний обмін даними.

У сучасну інформаційну епоху митні органи майже у всіх країнах світу здійснюють проекти, спрямовані на автоматизацію адміністративних процесів та імплементацію електронного документообігу. Такі процедури є також актуальними в період експансії пандемічних процесів у суспільстві.

Процес автоматизації митних процедур і використання сучасних інформаційних технологій у митних органах дає змогу суттєво пришвидшити виробництво товарів, спростити контроль при митному оформленні, зменшити роль людського фактора та мінімізувати можливості для корупційних явищ.

³⁵⁶ Голинський Ю. О., Гриник І. Р. Митний контроль в Україні та напрями його вдосконалення. *Молод. вчений*. 2019. № 10 (74). С. 646–650.

Ключові процеси, пов'язані з автоматизацією митного контролю й електронним декларуванням, будуть впроваджені у митних органах в інтерпретації таких аспектів, зокрема це:

- автоматизація процедур оформлення митних декларацій;
- електронні перевірки в результаті аналізу даних з облікових систем суб'єкта господарювання;
- отримання необхідних дозволів митного профілю в електронному вигляді;
- внесення корективів у митні декларації через механізми електронного декларування;
- автоматична ідентифікація кількості та обсягу митних процедур у результаті аналізу і моніторингу ризиків;
- автоматичне завершення всіх процедур митного оформлення та безпосередньо випуску товарів.

З метою вдосконалення митного декларування і контролю необхідно створити нові електронні інформаційні системи й технології діяльності у сфері електронної комерції на місцях, зокрема такі, як міжнародна електронна комерція, що будуть сумісними з аналогічними системами зарубіжних країн. Тут йдеться про вдосконалення митних процедур на базі ефективного функціонування «Електронної митниці» («E-Customs») ³⁵⁷.

«E-Customs» – це мультифункціональна об'єднана система, яка органічно комбінується за рахунок таких елементів, зокрема це:

- інформаційні та комунікаційні технології різних країн світу і комплексний набір механізмів їхнього ефективного використання;
- діючі інформаційні платформи для контролю експорту, імпорту та транзиту в єдину автоматизовану систему, що продукуватиме обмін електронною інформацією між усіма органами управління митною справою і суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності;
- системи технологічного забезпечення безперервного потоку, накопичення та обробки електронної інформації між митними органами держав, національними органами державної влади і суб'єктами міжнародної електронної торгівлі ³⁵⁸.

³⁵⁷ Митна енциклопедія : у 2 т. / ред. кол.: І. Г. Бережнюк (відп. ред.), П. В. Пашко та ін. Хмельницький: ПП Мельник А. А., 2013. Т. 2. 536 с.

³⁵⁸ Формування системи митного аудиту в Україні : моног. / за заг. ред. О. М. Вакульчик. Хмельницький: ПП Мельник А. А., 2014. 208 с.

У базових рішеннях Європейського Союзу сервісний функціонал «Електронна митниця» є підґрунтям для створення та функціонування «єдиного вікна», яке зобов'язані використовувати інші установи, задіяні у митній справі. В результаті цього на митні органи України мають бути делеговані додаткові обов'язки в контексті координації дій міністерств і відомств у цій сфері, затверджених відповідними рішеннями уряду.

Функціонально система «Е-митниця» складається з окремих підсистем, які працюють та взаємодіють на різних рівнях (рис. 6.1).



Рис. 6.1. Функціональна структура системи «Е-митниця»

Джерело:³⁵⁹.

Головною і найбільш розвиненою на сьогодні є підсистема електронного декларування й електронного документообігу – це сукупність програмно-апаратних засобів та інформаційно-телекомунікаційних комплексів, що забезпечують взаємодію підсистем декларанта (брокера) і митного органу, а також співробітників різних митних органів під час виконання процедур митного контролю та митного оформлення вантажів.

Підсистема аналізу ризиків і управління ними охоплює комплекс програмних засобів, які дають змогу в автоматичному режимі аналізувати інформацію, що надходить в електронній копії єдиного

³⁵⁹ Микуляк О. В., Стефанишин Р. І. Впровадження інформаційних технологій у митну практику України. *Світ фінансів*. 2020. Вип. 4 (61). С. 53–66.

адміністративного документа. Це відповідно допомагає підвищити ефективність митного контролю й одночасно реалізувати принцип вибірковості у цій сфері.

Адміністративно-правова підсистема забезпечує управління митними органами на всіх рівнях реалізації, контроль та дотримання законності під час автоматизованого митного оформлення.

Зовнішня інформаційна підсистема бере участь в обміні необхідною інформацією з іншими організаціями України, іноземними державами і міждержавними організаціями, встановлює необхідний рівень повноважень щодо доступу та підтримує його.

Митна телекомунікаційна підсистема також є базовою транспортною системою, яка контролює маршрутизацію і роботу запитів (отримання повідомлень у глобальній мережі в он-лайн-режимі та передаванні повідомлень в оф-лайн-режимі електронної пошти).

Слід зауважити, що ключовим аспектом у фінансуванні електронної митниці стало підписання ДФС України контракту на запровадження Проекту TWINNING «Підтримка ДФС у розвитку елементів інтегрованого управління кордонами у митній сфері», спрямованого на виконання Україною зобов'язань у митній сфері відповідно до Угоди про асоціацію України з ЄС, зокрема щодо встановлення інституту уповноваженого економічного оператора, приєднання до Конвенції про спільну транзитну процедуру, повноцінного функціонування комплексу «Електронна митниця» і розробки ефективної антикорупційної стратегії. На реалізацію Проекту TWINNING, яка розпочалася із січня 2016 р., Європейський Союз надав 1,85 млн євро³⁶⁰.

У межах цього Проекту технічної допомоги Європейського Союзу забезпечувалася співпраця з представниками митних служб таких країн, як Німеччина, Польща й Литва, з питань удосконалення митного законодавства, покращення операційних процедур на кордоні, вдосконалення механізмів міжвідомчої взаємодії та протидії корупції в митних органах. За підтримки експертів проекту

³⁶⁰ Чернецька-Білецька Н. Б., Севрук К. В. Спрощення процедур митного контролю за рахунок широкого впровадження електронного декларування. *Вісн. Східноукр. нац. універ. ім. Володимира Дала.* 2015. № 1 (218). С. 117–121.

розроблено і внесено до Верховної Ради України законопроекти про Уповноваженого економічного оператора та приєднання до Спільної транзитної системи (NCTS) і запроваджено обмін інформацією між митними та прикордонними службами України.

У теперішніх умовах з використанням механізму «Єдиного вікна» здійснюються 90% офіційних різновидів контролю. В сучасних реаліях у митних інституціях працюють над створенням на основі автоматизованого програмного інформаційного комплексу «Інспектор-6» єдиного державного інформаційного веб-порталу «Єдине вікно міжнародної торгівлі», що задекларовано у чинному законодавстві³⁶¹, який не має аналогів у вітчизняній практиці. Цей веб-портал має забезпечити надходження дозвільних документів в електронному форматі від державних органів до працівників митних інституцій, які проводять митний контроль та здійснюють митне оформлення. Саме тому для суб'єкта зовнішньоекономічної діяльності нівелюється необхідність подання митним органам дозвільних документів у паперовому вигляді.

Як один з ефективних інструментів розвитку електронного управління процесами митного оформлення на місцях показали себе інформаційні термінали – це програмно-технічні модулі, з допомогою яких декларантом або уповноваженою ним особою здійснюється самостійне фіксування в електронній системі митного оформлення факту і часу подачі митному органу митної декларації або документа, який, відповідно до законодавства, її замінює, та інших документів, необхідних для митного оформлення, на паперовому носіїві. Ці термінали не тільки забезпечують зручність їхнього використання, а й створюють подвійний контроль з боку бізнесу і з боку посадової особи, яка має здійснити митне оформлення³⁶².

³⁶¹ Деякі питання реалізації принципу «єдиного вікна» під час здійснення митного, санітарно-епідеміологічного, ветеринарно-санітарного, фітосанітарного, екологічного, радіологічного та інших видів державного контролю : Постанова Кабінету Міністрів України від 25.05.2016 № 364. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/364-2016-%D0%BF> (дата звернення: 13.07.2020); Положення про Єдину автоматизовану інформаційну систему Державної митної служби України : Наказ Держ. митної служби України від 4 лист. 2010 № 1341. URL: <http://minrd.gov.ua/baneryi/mitne-oformlennya/subektam-zed/elektronna-mitnitsya/62603.html> (дата звернення: 13.07.2020).

³⁶² Разумей М. М. Митний кодекс України як нормативний інструмент управління зовнішньоторговельною безпекою держави. *Теорія та практика держ. управл.* 2013. № 1 (40). С. 506–513.

Щодо захисту електронної інформації в інформаційних системах митних органів, то створено Комплексну систему захисту інформації та підсистему криптографічного захисту інформації ЄАІС. Ця система забезпечує захист державних інформаційних ресурсів в автоматизованих системах, що входять до складу ЄАІС, шляхом упровадження комплексу технічних, програмних, криптографічних, організаційних й інших заходів і засобів комплексної системи захисту інформації, спрямованих на забезпечення конфіденційності, цілісності, доступності та керованості інформації.

Новітні підходи до модернізації Державної митної служби України потрібні для координування векторів розвитку митних органів, які мають базуватися на інформаційних системах і здебільшого збігатися з принципами функціонування й механізмами реалізації митних служб розвинених країн світу та ґрунтуватися на міжнародних договорах, конвенціях і рекомендаціях. Це також важливо для втілення у практичну площину міжнародних стандартів якості, які є загальним еталоном для створення й оцінювання систем якості, зокрема якості виконання митної справи.

«Смарт»-митниця передбачає формування митниці, яка використовує всі інноваційні методи та технології, стабільно оновлюється і вдосконалюється. Це процес, над яким у сучасних умовах активно працюють в органах ДМС України в контексті виконання Стратегічних ініціатив розвитку служби до кінця 2020 року³⁶³.

Підґрунтям концепції функціонування нової митниці стало застосування інноваційних технологій, що трансформують митне адміністрування у швидкий та високотехнологічний процес. «Смарт»-митниця працюватиме з урахуванням даних інтелектуальної системи ризиків. Поряд з цим функціонуватиме єдиний портал надання дозвільних документів (тут надаватиметься приблизно 31 дозвільний документ), вестиметься електронне декларування, здійснюватимуться моніторинг і контроль всіх ланцюгів поставок, постмитний контроль та постаудит і використовуватимуться інноваційні технічні засоби митного контролю (рис. 6.2). Вона забезпечуватиме обмін попередньою інформацією з авіаліні-

³⁶³ Івашова Л. М., Кийда Л. І. Діджиталізація митних процедур: сучасний стан та перспективи розвитку митної справи. *Публіч. управл. та митне адмініструв.* 2019. № 3 (22). С. 218–230.

ями, морськими лінійними об'єктами, Укрзалізницею, адміністрацією Державної прикордонної служби, «NCTS – TIRepd». Таким чином, надаватиметься інформація щодо реєстраційного номера транспортного засобу, найменування товару та його вагових параметрів³⁶⁴.



Рис. 6.2. Систематизація принципів функціонування «Смарт»-митниці

Апробація високотехнологічних технічних засобів митного контролю здійснюватиметься на основі відеоспостереження і відеоконтролю, зчитування номерних знаків, вагового контролю та застосування сучасних сканувальних систем. Ключовою особливістю стане використання електронного талона у пунктах пропуску через державний кордон. Зокрема, у талоні зазначатиметься інформація про номер і дату операції та номер транспортного засобу. Така інформація перевірятиметься посадовими особами Держприкордонслужби, яка буде проводити моніторинг вхідних даних з «E-ticket» у власній інформаційній системі, здійснюватиме аналіз і оцінювання ризиків, коригуватиме відповідні дані для ДМС

³⁶⁴ Разумей М. М. Особливості застосування автоматизованої системи аналізу та управління ризиками, основною метою якої є забезпечення вибіркової митного контролю. URL: <http://chp.com.ua/all-news/item/60270-osoblivosti-zastosuvannya-avtomatizovanoj-sistemi-analizu-ta-upravlinnya-rizikami-osnovnoyu-metoyu-yakoji-e-zabezpechennya-vibirkovostimitnogo-kontrolyu> (дата звернення: 10.08.2020).

України, проставлятиме штамп «перевірено» та передаватиме для контролю в органи ДМС. Після проведення цих процедур ДМС зчитуватиме дані у власну інформаційну систему, вноситиме дані, необхідні для здійснення митного контролю, здійснюватиме аналіз ризиків і проставлятиме власну відмітку «перевірено».

За вказаним талоном транспортний засіб може виїжджати за межі пункту пропуску. Такий набір процедур даватиме змогу активізувати проведення митних формальностей під час перетину митного кордону. Водночас буде імплементована процедура автоматизованого поміщення товарів у митний режим на основі результатів застосування системи аналізу ризиків.

Зараз практикується використання трьох каналів випуску товарів за митними деклараціями. «Зелений канал» здійснюватиме автоматизований випуск товарів за МД без проведення додаткових процедур щодо перевірки документів та митного огляду. «Жовтий канал» проводитиме випуск товарів за МД, який відбуватиметься після здійснення документального контролю, а «червоний канал» (найбільш ризикові операції) – після проведення документального контролю і митного огляду. Такий підхід дасть змогу уніфікувати митні процедури, мінімізувати вплив людського фактора та зменшити час на виконання митних процедур.

Звичайно, для відповідного пункту пропуску розробляється технологічна схема здійснення митного контролю ручної поклажі й багажу громадян із застосуванням двоканальної системи митного контролю³⁶⁵. Означена система митного контролю використовується як під час в'їзду громадян на митну територію України, так і під час виїзду за її межі з відповідним технічним забезпеченням «зеленого» та «червоного» коридорів. Законодавчим базисом для застосування режиму спрощеного митного контролю є ратифіковані в Україні відповідні міжнародні нормативно-правові документи, Митний кодекс України й окремі відомчі нормативні акти.

Відповідно режим «зеленого» коридору передбачає проведення митного контролю і митного оформлення за спрощеним алгоритмом

³⁶⁵ Івашова Л. М., Кийда Л. І. Спрощений митний контроль у контексті економічної безпеки: проблеми та шляхи їх розв'язання. *Вісн. Акад. митної служби України*. 2012. № 1 (6). С. 146–152. (Серія «Держ.–управл.»).

для громадян, які переміщують через митний кордон України предмети, що не підлягають обов'язковому письмовому декларуванню або оподаткуванню митними та іншими платежами і зборами, на переміщення яких законодавством не встановлено заборони чи обмеження.

Виконання процедур митного контролю предметів за «червоним» коридором здійснюється посадовими особами ДМС України на загальних підставах. У разі порушення митних правил особи, до яких застосовувались особливі процедури митного контролю, в обов'язковому порядку притягуються до адміністративної або кримінальної відповідальності згідно з нормами чинного законодавства.

Водночас, постмитний контроль – одна з дієвих та популяризованих форм митного контролю. Це відповідно означає, що здійснювати його має право винятково митниця. Протягом останнього періоду ми бачимо поступ у напрямі ефективного функціонування інституту постмитного контролю на території України. Вважаємо, що для ефективного функціонування цього інституту потрібно:

- створити відповідний орган постмитного контролю при митницях ДМС України;
- здійснити кваліфікований підбір кадрів;
- проводити систематичні тренінги з набуття необхідних навичок для посадових осіб, на яких покладено обов'язок здійснювати постмитний контроль;
- законодавчо закріпити поняття постмитного контролю у Митному кодексі України;
- забезпечити необхідну взаємодію митних органів з іншими органами державної влади для ефективного й об'єктивного проведення постмитного контролю³⁶⁶.

Державна митна служба України активно впроваджує у свою діяльність Автоматизовану систему аналізу та управління ризиками (АСАУР) – це сукупність програмно-інформаційних комплексів, які забезпечують функціонування системи аналізу й управління ризиками.

Здійснення органами ДМС України (їхніми структурними підрозділами) аналізу, виявлення та оцінювання ризиків, у тому

³⁶⁶ Сливка О. Постаудит як форма митного контролю в Україні та його перспективи. *Підприємництво, госп. і право*. 2018. № 6. С. 201–203.

числі з використанням інформаційних технологій, для визначення форм і обсягів митного контролю передбачає: виявлення умов та факторів, що впливають на виникнення ризиків; окреслення сфер ризику; визначення індикаторів ризику; оцінювання ймовірності виникнення ризиків і можливої шкоди у разі їхнього виявлення.

На стратегічному рівні управління ризиками ДМС полягає у визначенні пріоритетних напрямів та заходів з управління ризиками і затвердженні реєстру ризиків.

На тактичному рівні управління ризиками органами ДМС (їхніми структурними підрозділами) в межах компетенції виявляється в розробленні заходів щодо управління ризиками.

Для цього застосовуються такі інструменти:

- профілювання ризиків;
- орієнтування;
- індикатори ризику;
- методичні рекомендації щодо роботи посадових осіб митниць з аналізу, виявлення й оцінювання ризиків;
- випадковий відбір, який реалізується з використанням інформаційних технологій, де це можливо³⁶⁷.

На думку О. С. Новосолової, одна з першочергових умов ефективного здійснення митного контролю – це неупередженість дій та незалежність органів митного контролю від політичних рішень і впливу бізнес-груп. Саме така умова є фундаментом прозорого й ефективного здійснення митного контролю. Відповідно, до основних завдань держави належать забезпечення митним органам такої незалежності. Оскільки митний контроль – одне з головних завдань, які покладено на митні органи України, наголосимо на його значущості при формуванні економічної безпеки держави. Адже на цьому етапі здійснення митного регулювання відбуваються одночасно перевірка всіх вантажних документів та фактичне встановлення кількісних і якісних параметрів товарів, які переміщуються через митний кордон України³⁶⁸.

³⁶⁷ Ситник Н. С., Джуган Л. Б. Інформаційні технології у діяльності Державної митної служби України. *Проблеми систем. підходу в екон.* 2018. Вип. № 1 (63). С. 154–158.

³⁶⁸ Новосолова О. С. Система митного контролю в Україні: сучасний стан та орієнтири. URL: <https://conf.ztu.edu.ua/wp-content/uploads/2019/01/140.pdf> (дата звернення: 20.08.2020).

Отже, ключовим й актуальним залишається завдання підвищення ефективності діяльності митних органів у сфері автоматизації процесів шляхом концентрації всіх зусиль на створенні сприятливих умов для всіх суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності, розвитку вітчизняної е-митниці та апробації позитивного зарубіжного досвіду впровадження інформаційних систем і технологій у митну справу.

Таким чином, до пріоритетних підходів та стандартів, які варто впроваджувати в Україні з урахуванням зарубіжних концепцій митного контролю з метою протидії контрабанді товарів, належать:

- перехід від фіскальної спрямованості контрольно-перевірної роботи до консультативної роботи, спрямованої на підвищення свідомого рівня дотримання суб'єктами ЗЕД митного і податкового законодавства;

- надання учасникам ЗЕД (суб'єктам підприємництва) пріоритетних прав на виправлення недостовірних даних у поданих ними деклараціях;

- запровадження систем електронного обміну інформацією (електронними копіями документів) між контролюючим органом та платником податків і розвиток такого напрямку перевірок, як невиїзний електронний аудит – це здійснення перевірки достовірності даних декларацій на основі наданих платником податків електронних копій документів (фінансової звітності, зовнішньоекономічних договорів, банківських, транспортних та інших первинних документів).

Інформатизація процедур митного оформлення і контролю охоплює комплексний моніторинг за безперервним потоком інформації від суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності, основними цілями якої насамперед є: усунення паперових документів; боротьба з шахрайством, організованою злочинністю й тероризмом; покращення якості товарів та безпеки торгівлі; стандартизація функціонування митниці; захист прав інтелектуальної власності й національної культурної спадщини.

Для підвищення ефективності вибору об'єктів митних перевірок доцільно розробити Єдину автоматизовану інформаційну систему митних органів, головною метою якої буде створення єдино-

го інформаційного ресурсу. Така система допомагатиме приймати управлінські рішення на всіх рівнях митних органів. У контексті митного контролю після випуску товарів ключову роль відіграє контроль митної вартості, від якості якого залежать своєчасність і повнота дохідної частини державного бюджету.

Потрібно наголосити, що впровадження сучасних цифрових технологій для обслуговування громадян та підприємств у практику діяльності Державної митної служби України дасть змогу суттєво змінити ставлення суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності до оцінювання діяльності митної системи України і сприятиме покращенню іміджу державних митних інституцій на міжнародній арені.

6.2. Фіскально-регулюючий потенціал митної безпеки України в контексті розвитку експорту продукції

У період інтенсивного розвитку зовнішньої торгівлі постає питання про забезпечення такого її перебігу, який має на меті ефективне переміщення продукції (товарів) через митний кордон країни при виконанні всіх процедур щодо нього (подання документів, перевірка продукції, сплата всіх платежів) і відображає інтереси держави. Що стосується останнього, то слід зазначити, відмітити, що при переміщенні товарів через митний кордон в експорті важливе місце займає охорона митних інтересів від різних загроз, до яких, за дослідженням П. Пашка³⁶⁹, можна зарахувати, суспільні протиріччя у сфері зовнішньоекономічної діяльності, економічних відносинах, техногенних та інших явищах, що мають форму вияву.

Відповідно до Митного кодексу України³⁷⁰, наприклад, стан захищеності митних інтересів нашої держави показує митна безпека. При цьому варто зауважити, що захищеність митних інтересів

³⁶⁹ Пашко П. В. Умови та чинники забезпечення митної безпеки. *Митна справа*. 2010. № 1 (67). С. 5–16.

³⁷⁰ Митний кодекс України : Кодекс України від 13 берез. 2012 № 4485-VI. *Законодавство України* / Верхов. Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17#Text> (дата звернення: 24.09.2020).

держави може проявлятися в декількох площинах: «...здійснення митного регулювання, пов'язаного з установами розмірів митних платежів та повнотою їх справляння ...застосування митних процедур, заходів нетарифного і тарифного регулювання ...боротьба з контрабандою та порушенням митних правил...»³⁷¹.

Саме ці складові митної безпеки мають як регулюючий, так і фіскальний вплив на експорт товарів та послуг, де перший вплив виявляється у керуванні порядком переміщеної через митний кордон країни продукції, а другий – у здійсненні надходжень коштів до бюджету / -ів держави від управління експортом.

Базуючись на засадах митної безпеки з точки зору її впливу на експорт у фіскально-регулюючому аспекті, виділимо такі його засоби, серед яких:

- дозвільна система експорту в частині надання ліцензій та інших дозволів на право продажу продукції за кордон за певну плату, органи, які їх видають і забезпечують безпосередній контроль за експортом;

- непряме оподаткування експорту в частині встановлення мит на певні товари, ПДВ на експорт, їхніх ставок та сплати;

- штрафні санкції й пеня за порушення законодавства.

Коли розглянути дозвільну систему експорту, потрібно вказати, що у більшості країн світу така система і ліцензування є тождесними, але в Україні окремо від ліцензування експорту існують дозволи на нього (дослідження Г. Коблянської³⁷²).

З огляду на те, що ліцензією є дозвіл у формі запису в реєстрі³⁷³, експортною ліцензією або ліцензією на експорт буде дозвіл на експорт протягом встановленого строку певних товарів³⁷⁴.

При аналізі вітчизняних та закордонних джерел можемо виділити різні види ліцензій на експорт (табл. 6.1):

³⁷¹ Новосад І. Митна безпека як важлива складова економічної безпеки держави. *Світ фінансів*. 2015. № 2. С. 148.

³⁷² Коблянська Г. Ю. Нормативно-правова основа здійснення експортних операцій (н. д.). URL: <https://core.ac.uk/download/pdf/55296120.pdf> (дата звернення: 24.09.2020).

³⁷³ Про ліцензування видів господарської діяльності : Закон України від 02.03.2015. № 222-VIII. *Законодавство України* / Верхов. Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/222-19> (дата звернення: 24.09.2020).

³⁷⁴ Про зовнішньоекономічну діяльність : Закон України від 16.04.1991 № 959-XII. *Законодавство України* / Верхов. Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/959-12> (дата звернення: 24.09.2020).

Таблиця 6.1

Класифікація експортних ліцензій

Назва класифікаційної ознаки	Види ліцензій
За застосуванням	Автоматичні ліцензії, що видаються експортеру на певний період на товари, щодо яких не встановлюються квоти. Неавтоматичні ліцензії, що видаються експортеру на певний період на товари, щодо яких встановлюються квоти.
За суб'єктами надання	Ліцензії, що надаються підприємствам-експортерам. Ліцензії, що надаються фізичним особам-експортерам.
За характером надання	Індивідуальні ліцензії експортеру на продаж конкретно визначеного товару (товарів) до певного імпортера (імпортерів). Індивідуальні ліцензії експортеру на продаж конкретно визначеного товару (товарів). Глобальні (загальні) ліцензії на експорт товарів без обмежень.
За терміном надання	Короткострокові (на строк до одного року). Довгострокові (на строк більше від одного року).
За періодичністю надання	Разові, що видаються на конкретний товар за умови продажу однієї його партії. Поновлювальні, що можуть бути видані повторно після закінчення терміну їхньої дії.
За об'єктом	Ліцензії на товари подвійного використання. Ліцензії на товари військового призначення. Ліцензії на інші товари (фармацевтичні засоби, м'ясо тварин тощо).

Джерело: складено автором на основі: ^{375,376,377,378}

Загалом найбільшого поширення набули індивідуальні ліцензії на товари подвійного використання (полімери, сплави металів, програмне забезпечення) і військового призначення (зброя й ін.).

Якщо вести мову про ліцензії на експорт у Великобританії, то, за інформацією Відділу міжнародної торгівлі, який відповідає за видачу, їх можна поділити на загальні, індивідуальні, відкриті й стандартні (рис. 6.3):

³⁷⁵ Коблянська Г. Ю. Нормативно-правова основа здійснення експортних операцій. (н. д.). URL: <https://core.ac.uk/download/pdf/55296120.pdf> (дата звернення: 25.09.2020).

³⁷⁶ Про зовнішньоекономічну діяльність : Закон України від 16.04.1991 № 959-XII. *Законодавство України* / Верхов. Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/959-12> (дата звернення: 25.09.2020).

³⁷⁷ Апанасенко К. І. Дозвільні відносини у сфері державної митної справи і ліцензування зовнішньоекономічної діяльності. *Економіка та право*. 2018. № 1 (49). С. 43–46.

³⁷⁸ Gandhi B. India's Compulsory License Model: Increased Pharmaceutical Access and Innovation Coexist. *Brigham Young University Prelaw Review*. 2019. Vol. 33. Ar. 5. P. 43.

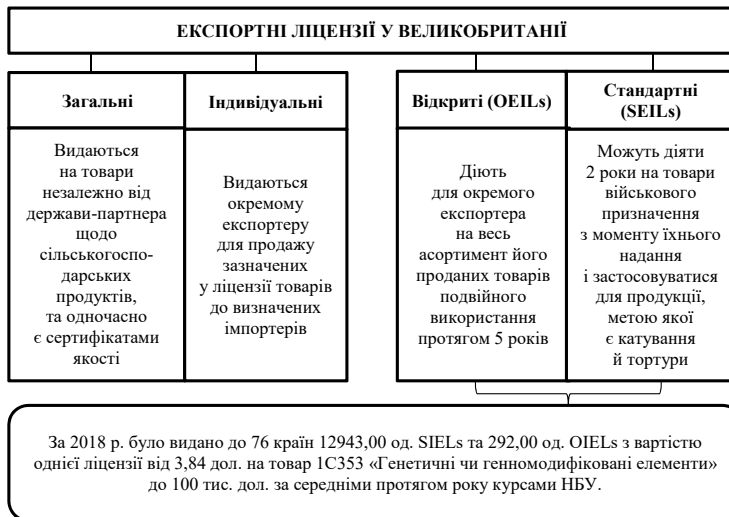


Рис. 6.3. Дозвільна система експорту Великобританії^{379,380}

Що стосується плати за ліцензії у фіскальному аспекті як відображення витрат на її надання, то необхідно вказати, що вона залежить від типу товару, його кількості та країни імпортера (вартість ліцензії більша на товари військового призначення, експортовані у країни Близького Сходу).

Аналогічно діє система ліцензування експорту Німеччини, де об’єктом ліцензії є також товари військового призначення і подвійного використання, перелік яких затверджується ЄС. Рішення про видачу експортних ліцензій приймає Федеральне відомство з питань економіки та експортного контролю (BAFA).

У країні видають індивідуальні (ІЕЛ) і колективні, або загальні експортні ліцензії (КЕЛ) (рис. 6.4):

³⁷⁹ Strategic Export Controls: Licensing Statistics, 1 January to 31 December 2018 (n. d.). URL: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/815698/2019Q1-strategic-export-controls-country-pivot-report-2018.pdf (дата звернення: 25.09.2020).

³⁸⁰ Офіційний курс гривні щодо іноземних валют (н. д.). URL: <https://bank.gov.ua/markets/exchangerates/?date=19.09.2019&period=monthly> (дата звернення: 25.09.2020).

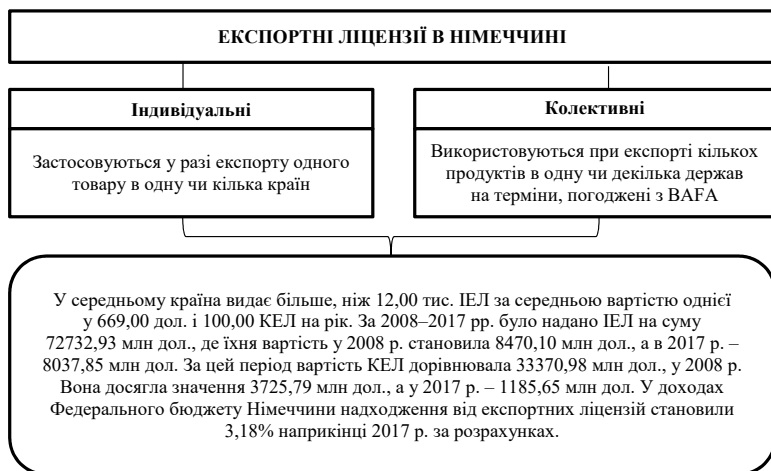


Рис. 6.4. Ліцензування експорту Німеччини ^{381,382,383,384,385}

Згідно з розрахунками, більше, ніж 1,5% доходів бюджету приносять плати за індивідуальні ліцензії на кількарічний експорт товарів військового призначення та подвійного використання у Польщі^{386,387}. Відповідальність за видачу таких ліцензій несе Департамент зовнішньої торгівлі Міністерства економіки Польщі, який готує відповідні рішення через висновки міністрів закордонних справ, внутрішніх справ і фінансів, керівництва військової контррозвідки й розвідки.

³⁸¹ Офіційний курс гривні щодо іноземних валют (н. д.). URL: <https://bank.gov.ua/markets/exchangerates/?date=19.09.2019&period=monthly> (дата звернення: 25.09.2020).

³⁸² Export Control (н. д.). URL: https://www.bafa.de/EN/Foreign_Trade/Export_Control/export_control_node.html (дата звернення: 25.09.2020).

³⁸³ Military Equipment Export Report (н. д.). 2016. URL: https://www.bmwi.de/Redaktion/EN/Publikationen/military-equipment-export-report-2016.pdf?__blob=publicationFile&v=8 (дата звернення: 25.09.2020).

³⁸⁴ Там само.

³⁸⁵ Federal Ministry of Finance (н. д.). URL: <https://www.bundesfinanzministerium.de/Web/EN/Home/home.html> (дата звернення: 25.09.2020).

³⁸⁶ Exports of Arms and Military Equipment from Poland. Report. 2016. URL: <https://www.msz.gov.pl/resource/19632e19-166a-43f9-bd61-87532a1fcfce:JCR> (дата звернення: 25.09.2020).

³⁸⁷ Там само.

За 2009–2016 рр., згідно з даними^{388,389,390}, розмір плат за експортні ліцензії до бюджету Польщі становив 9663,96 млн дол. Він знизився з 1940,51 млн дол. до 1358,57 млн дол., тобто на 29,99%, тоді як кількість ліцензій зросла з 460,00 од. до 700,00 од. Це показує диференційовану їхню вартість залежно від виду товару та країни-імпортера, як і у Великобританії.

Особливості ліцензування експорту в Австралії, Китаї й Фінляндії

Таблиця 6.2

Назва країни	Характеристика експортних ліцензій (ЕЛ)	Плата та/або вартість і кількість експортних ліцензій
1	2	3
Австралія	<p>1. ЕЛ можна поділити на генеральні (спрямовані на видачу дозволів на експорт конкретного товару до кількох імпортерів на термін до 5 років), індивідуальні (діють на експорт визначеної продукції на 1 рік) і разові (на одну поставку). Вони видаються окремими відділами (Департаментом сільського господарства та ін.) за погодженням з Відділом захисту Уряду Австралії.</p> <p>2. Генеральні ліцензії поділяються на 5 типів, що відображають експорт товарів військового призначення і подвійного використання до конкретних держав, яких всього є 25. Вони мають різну вартість, що залежить від товару й імпортера.</p> <p>3. Разові ліцензії мають однакову вартість, а індивідуальні – різняться залежно від товару.</p>	<p>1. Вартість цих разових ЕЛ становить близько 200,00 дол.</p> <p>3. Індивідуальні ліцензії, для прикладу, коштують 345,00 дол. при експорті м'яса овець, кіз і яловичини, а 5175,00 дол. – при продажі інших товарів (зернових тощо). Крім цього, стягується плата у 414,00 дол. за заявку та близько 23,00 дол. за підтвердження якості продуктів.</p>
Китай	<p>1. Ліцензії видаються Міністерством зовнішньої торгівлі та економічного співробітництва на 50 товарів лише вітчизняним підприємствам.</p> <p>2. Виділяють індивідуальні ліцензії на товари (яловичина, курятина тощо), експорт яких підлягає автоматичному ліцензуванню на період до 6 місяців до 6 партій товарів, а також на товари з обмеженим доступом (кукурудза, пшениця, бавовна, зброя, механічні й електричні прилади), де діє неавтоматичне ліцензування до 1 року.</p>	<p>Відрізняється залежно від товару і може становити 2,00–3,00% від вартості експорту при продажі через посередника – Експортне агентство.</p>

³⁸⁸ Офіційний курс гривні щодо іноземних валют (н. д.). URL: <https://bank.gov.ua/markets/exchangerates/?date=19.09.2019&period=monthly> (дата звернення: 25.09.2020).

³⁸⁹ Exports of Arms and Military Equipment from Poland. Report. 2016. URL: <https://www.ms.gov.pl/resource/19632e19-166a-43f9-bd61-87532a1fcfce:JCR> (дата звернення: 25.09.2020).

³⁹⁰ Там само.

Продовження таблиці 6.2

1	2	3
Фінляндія	<p>1. ЕЛ видаються різними органами залежно від продукту: Міністерством закордонних справ – для товарів подвійного використання; Міністерством оборони – для оборонних матеріалів, зокрема військової зброї; Національною колегією поліції – для зброї та патронів цивільного використання тощо.</p> <p>2. Переважають генеральні ліцензії (GEA EU) на експорт певної продукції до визначених країн, що видаються на 1 рік. Їх існує 6, де 5-та ліцензія передбачає експорт телевізійно-комунікаційного обладнання в Аргентину, Китай, Хорватію, Індію, ПАР, Південну Корею, Туреччину й Україну.</p>	Плата ЕЛ відрізняється для кожного товару та складає, для прикладу, 142,00 дол. США для культурних цінностей.

Джерело: складено автором на основі: ^{391,392,393,394} з урахуванням курсів НБУ³⁹⁵.

Як вже зазначалося, в Україні дозвільна система експорту містить ліцензії та дозволи на експорт окремо. Що стосується плат за ліцензії на експорт, то до них варто зарахувати (рис. 6.5):

– плату за ліцензію на право експорту спирту етилового, коньячного і плодового, алкогольних напоїв, зернового дистиляту, біоетанолу та тютюнових виробів (ПЛ-1);

– плату за видачу права на вивезення з території України наркотичних засобів, психотропних речовин і прекурсорів (ПЛ-2).

³⁹¹ Export Control. Vol. 12 (n. d.). URL: <https://www.abf.gov.au/exporting-subsite/files/fact-sheets/export-control-manual.pdf> (дата звернення: 26.09.2020).

³⁹² Defence Export Controls (n. d.). URL: <http://www.defence.gov.au/ExportControls> (дата звернення: 26.09.2020).

³⁹³ Import and export permits (n. d.). URL: <https://www.arpsa.gov.au/regulation-and-licensing/licensing/import-export-permits> (дата звернення: 26.09.2020).

³⁹⁴ Meat export license (n. d.). URL: <http://www.agriculture.gov.au/export/controlled-goods/meat/elmer-3/meat-export-licence> (дата звернення: 26.09.2020).

³⁹⁵ Офіційний курс гривні щодо іноземних валют (н. д.). URL: <https://bank.gov.ua/markets/exchangerates/?date=19.09.2019&period=monthly> (дата звернення: 26.09.2020).

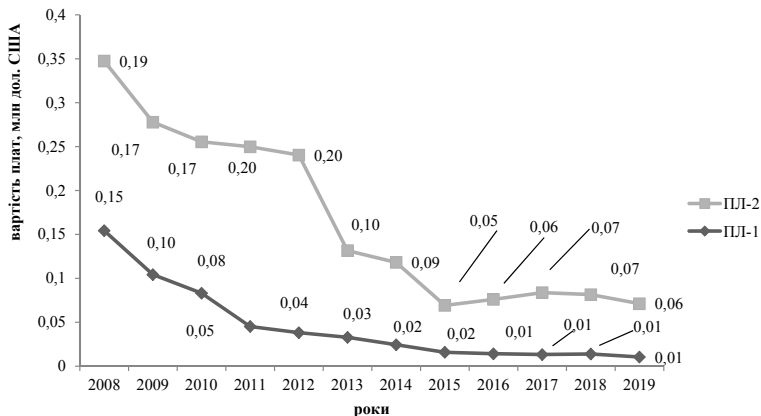


Рис. 6.5. Вартість плат за ліцензії, що стосуються експорту³⁹⁶ Україні, з урахуванням середніх курсів валют за НБУ³⁹⁷

Інформація, подана на рис. 6.5, показує значне падіння розміру плат за ці ліцензії, що свідчить про зниження їхньої фінансової ролі, яка до того часу теж була незначною (доходи Зведеного бюджету України у 2019 р. становили 49894,77 млн дол. за обчисленнями^{398,399}). Це зумовлено спадом в експорті товарів, що є об'єктом таких плат. Адже сума адміністративного збору за них була незмінною у гривневому еквіваленті: для ПЛ-1 – 780,00 грн/рік у режимі неавтоматичного ліцензування, тобто з наявними кількісними обмеженнями, та 220,00 грн./рік – при автоматичному ліцензуванні⁴⁰⁰; для ПЛ-2 – 2,00% вартості контракту на експортні операції і 0,20% – на експорт сірчаної й соляної кис-

³⁹⁶ Звітність. 2014. Офіц. веб-сайт Держ. казнач. служби України. URL: <https://www.treasury.gov.ua/ua/file-storage/vikonannya-derzhavnogo-byudzhetu> (дата звернення: 28.09.2020).

³⁹⁷ Офіційний курс гривні щодо іноземних валют. (н. д.). URL: <https://bank.gov.ua/markets/exchangerates/?date=19.09.2019&period=monthly> (дата звернення: 28.09.2020).

³⁹⁸ Звітність. 2014 / Офіц. веб-сайт Держ. казнач. служби України. URL: <https://www.treasury.gov.ua/ua/file-storage/vikonannya-derzhavnogo-byudzhetu> (дата звернення: 28.09.2020).

³⁹⁹ Офіційний курс гривні щодо іноземних валют. (н. д.). URL: <https://bank.gov.ua/markets/exchangerates/?date=19.09.2019&period=monthly> (дата звернення: 28.09.2020).

⁴⁰⁰ Видача ліцензій на право імпорту, експорту спирту етилового, коньячного і плодового, спирту етилового ректифікованого виноградного, спирту етилового ректифікованого плодового, алкогольних напоїв та тютюнових виробів (н. д.). URL: <https://my.gov.ua/info/service/2825/details> (дата звернення: 28.09.2020).

лот⁴⁰¹. Такі ліцензії надаються Міністерством розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України.

Основні види інших дозволів у нашій державі, відмінних від ліцензій, подано у табл. 6.3:

Таблиця 6.3

Характеристика дозволів на експорт в Україні

Тип дозволу	Основні ознаки
Дозвіл на здійснення експорту товарів, що надається максимум за 30 днів після подання заяви на його отримання	1. Генеральний дозвіл: 150 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (НМДГ). 2. Відкритий дозвіл: 250 НМДГ. 3. Разовий дозвіл на здійснення експорту за контрактом з вартістю: 20 НМДГ з вартістю до 50 тис. грн включно; 30 НМДГ – від 50 тис. грн до 500 тис. грн включно; 60 НМДГ – від 500 тис. грн до 5000 тис. грн включно; 100 НМДГ – від 5000 тис. грн до 50000 тис. грн включно; 200 НМДГ – від 50000 тис. грн.
Оформлення і видача посвідчення про реєстрацію суб'єкта здійснення міжнародних передач товарів	4. 200 НМДГ.

Джерело: складено автором на основі: ^{402,403}.

⁴⁰¹ Про затвердження порядку видачі дозволів на територію України, вивезення з території України або транзиту через територію України наркотичних засобів, психотропних речовин і прекурсорів: Постанова Кабінету Міністрів України від 03 лют. 1997 № 1146. *Законодавство України* / Кабінет Міністрів України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/146-97-%D0%BF> (дата звернення: 28.09.2020).

⁴⁰² Оформлення та видача дозволу на здійснення експорту / імпорту товарів (н. д.). URL: <https://my.gov.ua/info/service/3169/details?fbclid=IwAR3zE9ROkTPWnmrAP6yvtvNB8NfLEhBQ0wNGNY61Gpjl5SDfSw8k71WmCn1A> (дата звернення: 28.09.2020).

⁴⁰³ Про затвердження Порядку справляння плати за надання адміністративних послуг з оформлення та видачі документів галузі державного експортного контролю і переліку платних адміністративних послуг, що надаються Державною службою експортного контролю, та розміру плати за їх надання (н. д.). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/746-2011-%D0%BF#Text> (дата звернення: 28.09.2020).

Важливим елементом дотримання митної безпеки України є контроль за експортом товарів військового призначення і подвійного використання в частині видатків бюджету на Державну службу експортного контролю, які за період 2012–2019 рр. зросли з 0,93 млн дол. до 1,08 млн дол. за розрахунками^{404,405}.

Інший засіб митної безпеки – це митно-тарифне регулювання в частині експортного мита та ПДВ на експорт, на які у більшості країн світу діють нульові ставки. Проте існують певні винятки (Китай, Індія, Аргентина).

Експортне мито в Китаї діяло у 2019 р. на 14 товарів, що мають сировинний характер (наприклад, за ставкою у 20,00% на олов'яну руду й її концентрат, кремній, – від обчисленої вартості експорту, що враховує ціну товару і витрати на транспортування та завантаження)^{406,407}. Водночас з 1 квітня 2019 р. була встановлена ставка ПДВ на експорт сільськогосподарської продукції в 9,00%, промислової – у 13,00%, а на експорт послуг – у 10,00%. При експорті до країн-членів СОТ і Азіатсько-Тихоокеанського економічного співробітництва передбачено повернення вивізного мита^{408,409}.

Що стосується Індії, то існує експортне мито на 50 товарів. Воно у 2018 р. діяло на продукти харчової галузі, серед яких кава, м'ясо риби тощо, й метали. Наприклад, на товар «Чавун» діяла ставка 20,00% від вартості експорту⁴¹⁰.

⁴⁰⁴ Звітність. 2014 / Офіц. веб-сайт Держ. казнач. служби України. URL: <https://www.treasury.gov.ua/ua/file-storage/vikonannya-derzhavnogo-byudzhetu> (дата звернення: 28.09.2020).

⁴⁰⁵ Офіційний курс гривні щодо іноземних валют (н. д.). URL: <https://bank.gov.ua/markets/exchangerates/?date=19.09.2019&period=monthly> (дата звернення: 28.09.2020).

⁴⁰⁶ 出口商品稅率表 (н. д.). URL: <http://gss.mof.gov.cn/zhengwuxinxi/zhengcefabu/201812/P020181226472874915536.pdf> (дата звернення: 28.09.2020).

⁴⁰⁷ Major Taxes in the PRC (н. д.). <https://www.pwccn.com/en/services/tax/accounting-and-payroll/overview-of-prc-taxation-system.html> (дата звернення: 28.09.2020).

⁴⁰⁸ State Taxation Administration of the People's Republic of China (н. д.). URL: <http://www.chinatax.gov.cn/eng/> (дата звернення: 28.09.2020).

⁴⁰⁹ Major Taxes in the PRC (н. д.). <https://www.pwccn.com/en/services/tax/accounting-and-payroll/overview-of-prc-taxation-system.html> (дата звернення: 28.09.2020).

⁴¹⁰ The second schedule – EXPORT TARIFF (н. д.). URL: http://www.cbic.gov.in/resources/htdocs-cbec/customs/cst1718-020218/sch2exptariff_01052018.pdf;jsessionid=05B1E409F3380A55D9AFD1F088A4CF4C (дата звернення: 28.09.2020).

Доволі розвиненим вивізним мито є в Аргентині. Для прикладу, на експорт свіжих фруктів діяло специфічне вивізне мито у розмірі 3,00 песо, або 0,054 дол. за 1,00 дол. США у 2019 р.⁴¹¹ Крім цього, з кінця 2018 р. та початку 2019 р. по 31 грудня 2020 р. для наповнення державного бюджету функціонувало додаткове експортне мито на товари сільського господарства і послуг у 12,00%, мито на які нижче, ніж 4,00 песо, або 0,072 дол. на 1 дол. США⁴¹². Все це обчислено з урахуванням курсів валют НБУ⁴¹³.

Що стосується України, то тут вивізне (експортне) мито діє на певні групи товарів. До них належать: насіння соняшнику, насіння ріжю, брукх легованих чорних та кольорових металів, відходи й брукх чорних металів. Воно встановлене як в адвалерних, так і у специфічних ставках⁴¹⁴.

Слід уважити, що експортне мито та ПДВ при експорті втрачають свою фіскальну функцію, бо їхні середні ставки поступово знижуються згідно з нормами СОТ і ЄС⁴¹⁵. Навіть у країнах, де воно активно використовується, його фіскальне значення нівелюється поверненнями з бюджетів (виняток становлять Аргентина й Україна) (табл. 6.4):

⁴¹¹ Argentine fruit industry welcomes export tax reduction (n. d.). URL: <https://www.freshfruitportal.com/news/2019/07/12/argentine-fruit-industry-welcomes-export-tax-reduction/> (дата звернення: 28.09.2020).

⁴¹² Там само.

⁴¹³ Офіційний курс гривні щодо іноземних валют (н. д.). URL: <https://bank.gov.ua/markets/exchangerates/?date=19.09.2019&period=monthly> (дата звернення: 28.09.2020).

⁴¹⁴ Державна фіскальна служба України / Офіц. портал (н. д.). URL: <http://sfs.gov.ua/> (дата звернення: 30.03.2020).

⁴¹⁵ Voitseshyn V., Desyatnyuk O., Shevchuk O. Expediency of Reducing and Cancellation of Customs Duty's Level on Exports in Ukraine and in the World. *10th International Conference on Advanced Computer Information Technologies*. 2020. P. 688.

Таблиця 6.4

Фіскальний аспект експортного мита в деяких державах світу

Країна	Показники
Китай	Розмір експортного мита і ПДВ при експорті у 2018 р. становив близько 230000,00 млн дол., або 7,09% від доходів зведеного бюджету. Вартість повернення цього мита й ПДВ при експорті за 2018 р. дорівнювала 227200,19 млн дол. (близько 7,00% доходів Зведеного бюджету), що на 168,97% більше, ніж у 2008 р.
Індія	Вартість експортного мита за 2008–2017 рр. знизилася з 249,06 млн грн до 22,40 млн дол. та становила 0,007% в доходах Зведеного бюджету у 2017 р. Це стало наслідком також повернення експортного мита, яке здійснюється щороку.
Аргентина	Розмір експортного мита за період 2008–2017 рр. зріс із 633,51 млн грн. до 1166,47 млн дол., і в 2017 р. його питома вага у податкових надходженнях дорівнювала більше, ніж 5,00%.
Україна	Вартість сплаченого експортного (вивізного) мита до Зведеного бюджету за період 2008–2019 рр. знизилася з 37,48 млн дол. до 8,92 млн дол., тобто у 4,2 разу, та становила відповідно 0,022% і 0,018% у податкових надходженнях та доходах Зведеного бюджету в кінці періоду.

Джерело: складено автором на основі: ^{416,417,418,419}

Завершальною складовою фіскально-регулюючого аспекту митної безпеки стають пеня іта штрафні санкції як засіб запобігання і попередження порушень. Так, у Польщі за товари, переміщені несанкціоновано без експортної ліцензії, передбачено санкції у 53,00 тис. дол. та позбавлення волі від 1 до 10 років⁴²⁰. Водночас у Південній Кореї за експорт хімічної чи біологічної зброї без ліцензії передбачено штраф у 46,80 тис. дол. чи ув'язнення до 5 років, а при експорті заборонених товарів – ув'язнення до 7 років

⁴¹⁶ State Taxation Administration of the People's Republic of China (n. d.). URL: <http://www.chinatax.gov.cn/eng/> (дата звернення: 28.09.2020).

⁴¹⁷ The World Bank Group: IBRD-IDA (n. d.). URL: <http://data.worldbank.org/> (дата звернення: 28.09.2020).

⁴¹⁸ Звітність. 2014 / Офіц. веб-сайт Держ. казнач. служби України. URL: <https://www.treasury.gov.ua/ua/file-storage/vikonannya-derzhavnogo-byudzhetu> (дата звернення: 28.09.2020).

⁴¹⁹ Офіційний курс гривні щодо іноземних валют (n. d.). URL: <https://bank.gov.ua/markets/exchangerates/?date=19.09.2019&period=monthly> (дата звернення: 28.09.2020).

⁴²⁰ Exports of Arms and Military Equipment from Poland. Report. 2016. URL: <https://www.msz.gov.pl/resource/19632e19-166a-43f9-bd61-87532a1fcfce:JCR> (дата звернення: 28.09.2020).

або штраф до 65,60 тис. дол.⁴²¹ Штрафи розраховані з урахуванням курсів НБУ⁴²².

Що стосується України, то з фіскально-регулюючого аспекту митної безпеки одне з провідних місць щодо експорту займають пеня та штрафні санкції за порушення вимог валютного законодавства. Пеня становить 0,30% від суми недоодержаних коштів за договором про експорт за кожен день прострочення, але не більше від суми недоодержаних коштів, а розмір штрафних санкцій не може бути більшим, ніж 100,00% від суми операції, проведеної з порушенням валютного законодавства⁴²³. Потрібно визнати, що такий платіж у фіскальному аспекті не несе вагомої ролі, оскільки загальна частка пені й штрафні санкції за порушення вимог валютного законодавства у сфері зовнішньоекономічної діяльності у доходах Зведеного бюджету України дорівнювали 0,01% у 2019 р. В доларовому еквіваленті розмір цього платежу впав у 4,29 разу^{424,425}, що показало загальне зниження експорту держави.

Таким чином, зважаючи на проведені дослідження, можемо стверджувати, що найбільший фіскально-регулюючий ефект щодо експорту в контексті митної безпеки здійснюють ліцензування і дозвільна система загалом. До того ж відбувається зниження ролі вивізного мита як платежу до бюджету через лібералізацію торгівлі та спостерігається а також коливання вартості санкцій при порушенні законодавства щодо експорту як реакція на зміни його вартості.

⁴²¹ Export Regulations in South Korea. 2018. URL: http://secustrade.com/wp-content/uploads/2018/10/SECURUS_South-Korea-Export-Regulations_2018Q4.pdf (дата звернення: 28.09.2020).

⁴²² Офіційний курс гривні щодо іноземних валют (н. д.). URL: <https://bank.gov.ua/markets/exchangerates/?date=19.09.2019&period=monthly> (дата звернення: 28.09.2020).

⁴²³ Про валюту і валютні операції : Закон України від 21.06.2018 № 2473-VIII. *Законодавство України* / Верхов. Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2473-19> (дата звернення: 28.09.2020).

⁴²⁴ Звітність. 2014 / Офіц. веб-сайт Держ. казнач. служби України. URL: <https://www.treasury.gov.ua/ua/file-storage/vikonannya-derzhavnogo-byudzhetu> (дата звернення: 28.09.2020).

⁴²⁵ Офіційний курс гривні щодо іноземних валют (н. д.). URL: <https://bank.gov.ua/markets/exchangerates/?date=19.09.2019&period=monthly> (дата звернення: 28.09.2020).

6.3. Удосконалення митного контролю як процесу управління ризиковими ситуаціями при здійсненні митних процедур

Ризики у зовнішній торгівлі зумовлені макроекономічними і мікроекономічними процесами розвитку ринкового господарства, зловживаннями суб'єктами ЗЕД і рівнем кваліфікації та заборгованості контрагентів, нестійкістю міжнародної фінансової системи, зміною вимог до безпеки товарів й іншими факторами, які можуть вплинути на міжнародну поставку товарів та послуг. Важливе місце відводиться ризикам у митному регулюванні, вони впливають на діяльність як учасників зовнішньоекономічних операцій, так і митних органів.

Ризики є наслідком переміщення товарів та транспортних засобів через митний кордон, що викликано умовами існуючої невизначеності зовнішнього і внутрішнього середовищ організації та функціонування економічних суб'єктів. Це зумовлює необхідність розробки ефективних механізмів управління ризиками, що виникають у процесі реалізації функцій митних органів, перед якими стоять головні завдання, визначені Міжнародною конвенцією про спрощення і гармонізацію митних процедур.

До обставин, що генерують ризики в економічній сфері, належать: невизначеність, конфліктність, нестача інформації на момент її оцінювання та прийняття управлінських рішень, неоднозначність прогнозів, зміни у навколишньому середовищі й у самій системі, еволюційні трансформаційні процеси, обмеження часу на наукове обґрунтування оцінювання значень економічних і фінансових показників⁴²⁶. При цьому процес прийняття рішень в економіці на всіх рівнях ієрархії відбувається в умовах постійно наявної непевності, яку заперечити повністю неможливо.

В економічній літературі доволі широко досліджено сутність поняття «ризик», але, традиційні підходи до тлумачення категорії

⁴²⁶ Вітлінський В. В. Концептуальні засади ризикології у фінансовій діяльності. *Фінанси України*. 2003. № 3. С. 3.

«ризик» не відображають практику його застосування митними органами нашої держави. У редакції Митного кодексу України ризик розуміється як ймовірність недотримання вимог законодавства України з питань державної митної справи, а управління ризиками – як робота фіскальних органів з аналізу ризиків, виявлення та оцінювання ризиків, розроблення і практичної реалізації заходів, спрямованих на мінімізацію ризиків, оцінювання ефективності та контролю застосування цих заходів⁴²⁷. Інакше кажучи, митні органи використовують показник ризику як інструмент прийняття рішення щодо визначення товарів, транспортних засобів, документів і осіб, які підлягатимуть митному контролю у конкретних обсягах та чітко визначених формах⁴²⁸. Цей показник є основним інструментом, який визначає обсяг митного контролю і використовується для того, щоб, з одного боку, забезпечити вибірковість митного контролю, а з іншого – підвищити його ефективність шляхом зосередження на ризикованих експортно-імпорتنих операціях.

Фактори невизначеності та ризику поділяють на внутрішні й зовнішні. Зовнішнє середовище представлено суб'єктами ЗЕД, які фактично стають суб'єктами контрольних заходів, ефективність і дієвість яких прямо впливає на результати зовнішньоекономічних операцій. Внутрішнє середовище представлено системою митниць ДФС України, які у межах своїх повноважень здійснюють контроль за дотриманням суб'єктами ЗЕД вимог податкового та митного законодавства (рис. 6.6). Від ефективності проведених контрольних заходів залежать повнота і своєчасність надходження митних платежів, недопущення ввезення недоброякісної й контрафактної продукції та скорочення часу виконання митних формальностей⁴²⁹.

Важливе значення у реалізації фінансово-економічної політики і забезпеченні процесу формування фінансових ресурсів країни має митний контроль, який здійснюється з метою мінімізації фіскальних та нефіскальних ризиків при переміщенні товарів

⁴²⁷ Митний кодекс України. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17>.

⁴²⁸ Актуальні питання теорії та практики митної справи : моногр. / за заг. ред. І. Г. Бережнюка. Хмельницький: ПП Мельник А. А., 2013. С. 67.

⁴²⁹ Годованець О. В. Стратегічні орієнтири реалізації системи управління ризиками в митних органах. *Формування ринков. відносин в Україні*. 2014. № 10 (161). С. 103.

через митний кордон України. Тому переорієнтація митних органів на моніторинг діяльності суб'єктів ЗЕД і виявлення ризиків, пов'язаних з протиправними діями у сфері економіки та фінансів, зумовлює виділення такої важливої складової митного контролю, як система управління ризиками.

Реалізація державної політики у сфері митної справи не може здійснювати без адекватної системи митного контролю, а запровадження нових прийомів у роботі митних органів є результатом оновленої методології регулювання митних відносин і побудовою іншої системи взаємодії із суб'єктами ЗЕД, яка ґрунтується на принципі вибіркової митного контролю та управлінні ризиками. Однак застосування суцільних контрольних заходів стосовно всіх суб'єктів ЗЕД і переміщуваних ними через митний кордон України товарів суперечить головному принципу Кіотської конвенції – спрощенню митних процедур та скороченню часу на митне оформлення.

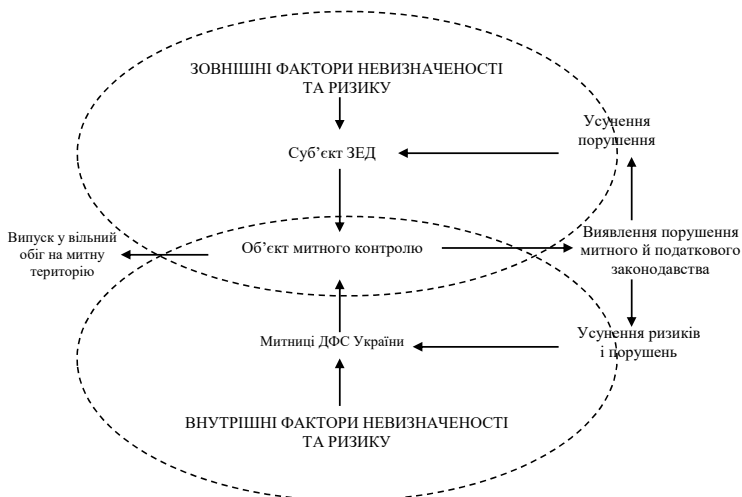


Рис. 6.6. Контроль за переміщенням товарів через митний кордон в умовах ризику та невизначеності

Надмірне використання заходів митного контролю передбачає додаткові фінансові витрати для суб'єктів ЗЕД, пов'язані зі зберіганням товарів під митним контролем у спеціально створених зонах. В умовах спрощення митних процедур і полегшення міжнародної торгівлі надмірне застосування заходів виправдане лише в одному випадку – попередження порушень митних правил⁴³⁰. В інших випадках проведення контрольних заходів суцільним порядком не припустиме, необхідно використовувати вплив інструментів, за допомогою яких митниці спроможні із загального потоку переміщуваних вантажів виявляти найбільш ризикові, реалізуючи на практиці вибіркового контролю.

З точки зору забезпечення надійності митного контролю управління ризиками відображає якісно новий рівень гарантування захисту національних інтересів України, спрощення умов переміщення та скорочення часу на митне оформлення товарів. Запровадження у митну практику вибіркового митного контролю – це не лише вимога часу, а й необхідна умова досягнення балансу інтересів усіх суб'єктів митних відносин.

Як зазначає І. Бережнюк, фіскальні органи спрямовані на застосування ризикоорієнтованої системи податкового і митного контролю, що має на меті, з одного боку, підвищити якість їхнього здійснення, з іншого – зменшити втручання у діяльність сумлінних суб'єктів ЗЕД. Основний зміст поняття «ризикоорієнтований контроль» розкрито у регламентах податкової служби, який розуміють як систему заходів, спрямованих на упередження можливості втрати бюджетних надходжень⁴³¹. Це свідчить про те, що ідея контролю за правильністю визначення та своєчасністю сплати податків і зборів до державного бюджету, заснованого на ризикоорієнтованому підході, не є новою для України. Однак специфіка державної митної справи висуває власні вимоги й підходи щодо побудови ефективного ризикоорієнтованого митного контролю.

⁴³⁰ Шкуренко Е. К. Концептуальная модель взаимодействия таможенных органов и участников внешнеэкономической деятельности. *Инициативы XXI века*. 2013. № 1. С. 50.

⁴³¹ Актуальні питання теорії та практики митної справи : моногр. / за заг. ред. І. Г. Бережнюка. Хмельницький: ПП Мельник А. А., 2013. С. 108.

Митні органи повинні прагнути до пошуку розумного та справедливого паритету між забезпеченням дотримання вимог законодавства і мінімізацією дисбалансів у законній торгівлі та життям суспільства, а також пов'язаних з цим витрат. Шляхом прийняття цілісного підходу до управління дотриманням вимог законодавства на основі оцінювання ризиків можна досягти оптимального рівня як сприяння торгівлі, так і здійснення контролю над нею. Основна риса такого підходу – це активне стимулювання клієнтів до добровільного дотримання вимог законодавства (низький ступінь ризику), в результаті чого можна буде виділити ресурси на здійснення контролю та роботу з управління ризиками й усунути високий ступінь небезпеки⁴³².

У кожній країні митні органи самостійно розробляють власну політику управління ризиками з урахуванням своїх стратегічних цілей і завдань. Політика управління ризиками та організаційний план мають відображати чіткі наміри, визначати підхід, компоненти й ресурси управління ризиками, які використовуватимуться у процесі виявлення і мінімізації митних ризиків.

До основних цілей управління ризиками належать забезпечення національної безпеки країни та безпеки зовнішньої торгівлі й застосування комплексу заходів із запобігання, прогнозування та виявлення порушень митного законодавства (рис. 6.7). Кожен ризик, виявлений під час митного контролю і митного оформлення, підлягає аналізу митними органами. Цей процес передбачає систематичне використання митними органами наявної у них інформації для визначення обставин і умов виникнення ризиків, їхньої ідентифікації та оцінювання ймовірних наслідків недотримання вимог законодавства України з питань державної митної справи⁴³³. Ідентифікація й оцінювання ймовірних наслідків недотримання вимог митного законодавства здійснюються залежно від окремих характеристик переміщуваних товарів і транспортних засобів, зовнішньоекономічної операції та суб'єктів ЗЕД.

Цілі функціонування системи аналізу й управління ризиками виявляються у виконанні конкретних стратегічних завдань та ви-

⁴³² Компедіум ВТамО по управленію таможенними ризиками. ВТамО, 2012. С. 6.

⁴³³ Митний кодекс України. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17>.

рішенні тактичних питань використання функціонального призначення митного контролю. Конкретні стратегічні завдань залежать як від зовнішніх, так і від внутрішніх факторів, які формуються під впливом основних тенденцій до полегшення умов здійснення зовнішньоторговельних операцій та перенесення перевірних процедур митного контролю після випуску товарів на митну територію України.

У світовій фінансовій практиці управління ризиками реалізується через вибір конкретних стратегій (цільових установок) ризик-менеджменту. Переважно такі стратегії будуються на основоположних принципах мінімізації фінансових ризиків, серед яких виділяють: 1) стратегії неприйняття ризику; 2) стратегії мінімізації ризику; 3) стратегії прийняття ризику⁴³⁴.

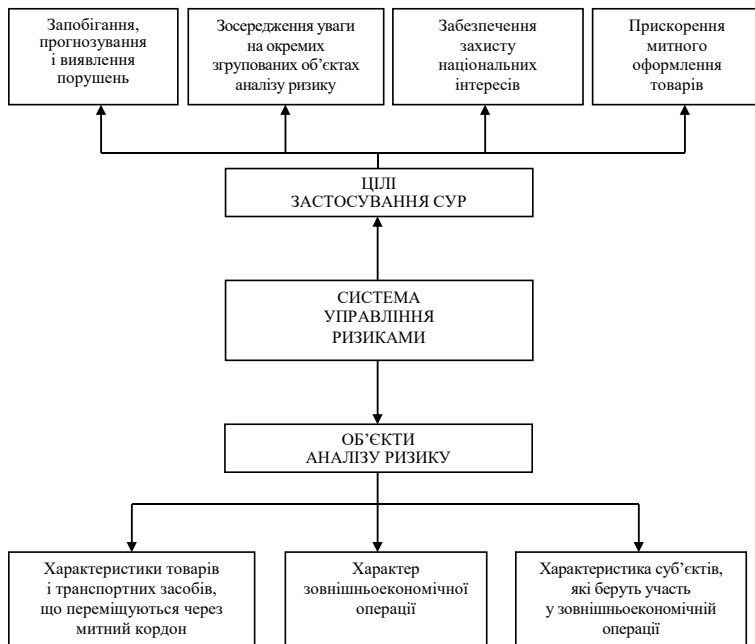


Рис. 6.7. Цілі застосування СУР і об'єкти аналізу ризику

⁴³⁴ Годованець О. В., Колісник О. Я. Міжнародний фінансовий менеджмент : навч. посіб. / Тернопіль: Екон. думка, 2011. С. 112.

Проте митна практика визначає лише два основоположних терміни: 1) готовність до прийняття ризику, тобто розмір і тип ризику, який готовий прийняти фіскальний орган; 2) прийняття ризику – готовність митних органів або зацікавлених осіб прийняти ризик після його обробки з метою виконання своїх завдань⁴³⁵. Ці терміни відображають основні підходи щодо реалізації стратегії прийняття ризиків, яка полягає у відмові від заходів з його мінімізації (високі витрати на усунення ризику порівняно з незначними наслідками реалізації ризику для забезпечення стійкості фінансової системи країни).

Основу митного контролю, що ґрунтується на оцінюванні ризиків, формують чотири базові категорії (рис. 6.8), які стають основними факторами, що визначають спосіб, допомогою якого можна прискорити трансграничні перевезення, та спосіб здійснення митного контролю за такими перевезеннями.

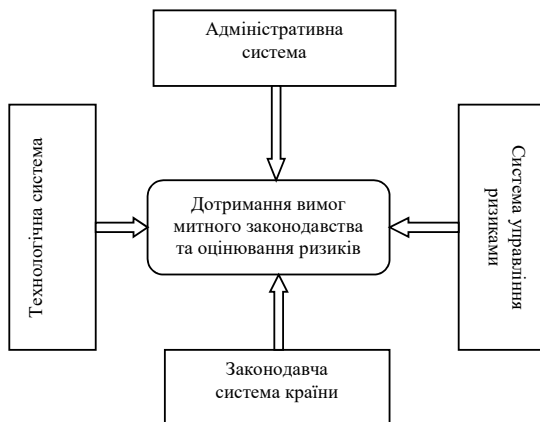


Рис. 6.8. Базові принципи оцінювання ризиків дотримання вимог митного законодавства⁴³⁶

⁴³⁵ Компедіум ВТамО по управленію таможенними ризиками. ВТамО, 2012. С. 8–9.

⁴³⁶ Побудовано на основі: Компедіум ВТамО по управленію таможенними ризиками. ВТамО, 2012. С. 3; Widdowson D. Managing risk in the Customs context : Customs Modernization Handbook. The World Bank, Washington D. C., 2005. P. 91–99.

Ризики можна аналізувати або керувати ними лише після того, як вони будуть ідентифіковані й описані у зрозумілому форматі. На етапі ідентифікації ризиків здійснюються визначення та реєстрація всіх потенційних ризиків за допомогою систематичного процесу, спрямованого на визначення того, які ризики могли виникнути, чому і як. Таким чином, формується база для подальшого аналізу.

Результатом процесу ідентифікації ризику є реєстр ризиків, в якому вони фіксуються та який забезпечує розгляд всього спектра ризиків. Існує багато різних способів складання реєстру ризиків.

Основні ризики поділяються на «сфери ризиків», і в межах кожної сфери виділяються такі ключові ризики (табл. 6.5).

Таблиця 6.5

Аналіз ризиків

Завдання	Ризики
Ефективний та дієвий збір державних доходів	1.1. Шахрайство
	1.2. Недостатня компетентність персоналу
	1.3. Професійна етика
Захист і безпека суспільства	2.1. Наркотичні речовини
	2.2. Зброя масового ураження
	2.3. Права інтелектуальної власності
Сприяння торгівлі	3.1. Неефективні процедури
	3.2. Відсутність узгодження дій з іншими органами
	3.3. Збій інформаційних систем

Аналіз ризиків пов'язаний з кількісним визначенням ризиків, тому при його проведенні слід враховувати джерела ідентифікованих ризиків, оцінку їхніх можливих наслідків з огляду на досягнення цілей та судження про ймовірність виникнення наслідків (за відсутності спеціальної обробки з допомогою існуючих заходів контролю). Аналіз ризиків ґрунтується на використанні даних й інформації з метою обґрунтування наслідків, які можуть настати в разі виникнення ризику. Незважаючи на те, що аналіз ризиків має,

наскільки це можливо, базуватися на доказах, необхідно врахувати те, що він не є точною наукою. При аналізі ризиків ніколи не слід нехтувати знаннями про ділове середовище, експертними судженнями і здоровим глуздом.

При аналізі враховують: 1) наскільки висока ймовірність настання тієї чи іншої події; 2) які можливі наслідки та їхній масштаб. Поєднання цих елементів дає змогу визначити приблизний рівень ризику. Оцінювання ризику може бути кількісним або якісним. Тому в світовій митній практиці прийнято визначати ступінь ризику на основі матричного підходу.

Використання матриці⁴³⁷ 3x3 (високий, середній, низький) показує можливість опису і показники для визначення ймовірності виникнення ризику (табл. 6.6).

Таблиця 6.6

Матриця аналізу ризиків 3x3

Ймовірність	Опис	Показники
Висока (ймовірно)	Існує ймовірність настання, або шанс настання становить більше, ніж 20%	Наставав протягом останніх 12 календарних місяців
Середня (ймовірно)	Може настати, але ймовірність настання становить менше 20%	Наставав від 1 до 3 років; наставав в іншій країні протягом останніх 2 років
Низька (віддалена можливість)	Ймовірність настання сумнівна і становить менше, ніж 5%	Не наставав протягом останніх 3 років, не наставав в іншій країні протягом останніх 2 років

Кожен окремий ризик можна проаналізувати на предмет ймовірності його виникнення та його наслідків на основі використання шкали В (висока), С (середня) і Н (низька). При розробці у такий спосіб рейтингів, одержується певна якісна оцінка існуючих ризиків (табл. 6.7).

⁴³⁷ Матриця ризиків – це інструмент, який використовують з метою ранжування та відображення ризиків з розбивання за їхніми наслідками і ймовірністю настання.

Таблиця 6.7

**Матриця якісного оцінювання митних ризиків
на основі матриці 3x3**

№ з/п	Завдання	Ризики	Ймовірність	Наслідки
1.	Ефективний і дієвий збір державних доходів	1.1. Шахрайство	В	В
		1.2. Недостатня компетентність персоналу	Н	С
		1.3. Професійна етика	Н	Н
2.	Захист і безпека суспільства	2.1. Наркотичні речовини	В	С
		2.2. Зброя масового ураження	Н	В
		2.3. Права інтелектуальної власності	С	Н
3.	Сприяння торгівлі	3.1. Неефективні процедури	Н	В
		3.2. Відсутність узгодження дій з іншими органами	В	В
		3.3. Збій інформаційних систем	Н	В

Оцінювання ризиків митними органами дає змогу краще зрозуміти саму природу, джерела та мотиви суб'єктів ЗЕД, які намагаються не дотримуватись норм митного і податкового законодавства. Процес оцінювання складається з прийняття рішення про те, чи є ризик прийнятним. Таке оцінювання допомагає визначити, як швидко може настати ризик.

Окремі країни при розробці методики виявлення митних ризиків можуть вирішувати, чи існує потреба у більш детальному оцінюванні рівня допустимості ризику за межами шкали «високий, середній або низький». Так, окремі країни використовують матриці 4x4 та 5x5. У разі використання матриці 5x5 до ризиків за ознакою рівня допустимості можуть входити незначний, прийнятний, допустимий, значний і неприйнятний. Ще один метод визначення ризиків – це застосування методу «світлофора», тобто червоного кольору для високого ступеня ризику,

жовтого – для середнього та зеленого – для низького ступеня ризику. До числового значення, такого як діапазон від 1 до 100, може використовуватися система, заснована на інформаційних технологіях.

Опрацювання ризикових ситуацій належить до дій, які виконуються відповідь на ідентифікований ризик. На основі результатів оцінювання й визначення пріоритетності ризику піддаються подальшому аналізу, і щодо них приймається рішення про заходи мінімізації. Після розгляду різних варіантів дій у відповідь відповідальні особи за ідентифікацію ризику несуть відповідальність за розробку планів обробки з метою мінімізації впливу ризиків. Запровадження процедур на основі оцінювання ризиків передбачає такі заходи: завчасне й точне подання інформації для оцінювання ризиків, втручання на ранньому етапі в ланцюг поставок у разі дії угод, що містять високий ступінь ризику, самооцінка та перевірка після ввезення товарів у разі дії угод, що містять низький ступінь ризику, і можливе проведення розслідування у разі виявлення недотримання вимог митного законодавства або шахрайства.

В європейських країнах вже тривалий час використовують методику виявлення незаконного переміщення товарів через митний кордон та систему заходів попередження, яка називається – система селекції ризику (скорочено «RaS» – risk and selection). Створенню цієї системи передувала високоінтелектуальна праця представників митних адміністрацій з найвищим ступенем професійної підготовки. Основу такої системи становить методика, яка ґрунтується на сукупності певних ознак і спеціальних критеріїв оцінювання, що забезпечують виділення із загального потоку переміщуваних через митний кордон держави товарів та транспортних засобів комерційного призначення, до яких можуть бути застосовані форми митного контролю, і визначення їхнього конкретного обсягу.

Методика селекції митних ризиків функціонує на основі методів математичної статистики, аналітичних методів доцільності

виявлення порушень митних правил або методу експертних оцінок. Використання таких методів дає змогу виявити й оцінити за товаросупровідними документами, транспортними засобами, специфічними властивостями товарів, країною походження та іншою інформацією ступінь ризику переміщеної партії товарів через митний кордон. Встановлені результати оцінюються і порівнюються з еталонними показниками ступеня ризику.

Загальна модель управління дотриманням вимог митного законодавства (рис. 6.9) передбачає розподіл суб'єктів ЗЕД залежно від їхньої поведінки та дій і заходів митних органів з виявлення, мінімізації й оцінювання ідентифікованих ризиків та їхнього впливу. Така модель базується на розподілі суб'єктів ЗЕД за категоріями їхнього ризиковості.

Якщо категоризація клієнтів здійснюється з метою встановлення ступеня ризику, то компетенція митних органів поділяється за напрямками впливу: 1) інформація про прибуття й відправлення вантажів; 2) оцінювання рівня ризику, пов'язаного з переміщенням товарів через митний кордон; 3) дії, які слід виконувати з метою мінімізації ідентифікованих ризиків без втручання у діяльність сумлінних суб'єктів ЗЕД.

Шляхом прийняття цілісного підходу до управління дотриманням вимог законодавства на основі оцінювання ризиків можна досягти оптимального рівня як сприяння торгівлі, так і здійснення контролю над нею. Основна риса такого підходу виявляється в активному стимулюванні клієнтів до добровільного дотримання вимог законодавства (низький ступінь ризику), в результаті чого можна буде виділити ресурси на здійснення контролю та роботу з управління ризиками й усунути високий ступінь небезпеки⁴³⁸.

⁴³⁸ Компедіум ВТамО по управленію таможенними ризиками. ВТамО, 2012. С. 6.

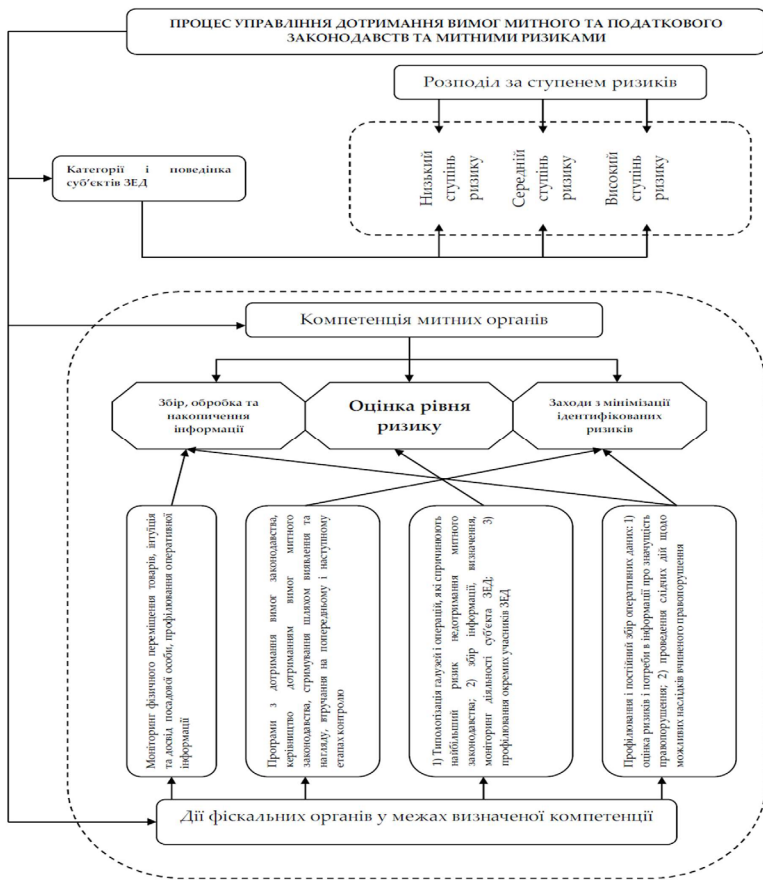


Рис. 6.9. Модель управління дотриманням вимог податкового і митного законодавства⁴³⁹

Управління ризиками в митних органах здійснюється на стратегічному, тактичному та оперативному рівнях. Рівні управління ризиками в митних органах при здійсненні митного контролю і митного оформлення показано на рис. 6.10.

⁴³⁹ Побудовано на основі: Компедіум ВТамО по управленію таможенними ризиками. ВТамО, 2012. С. 6.

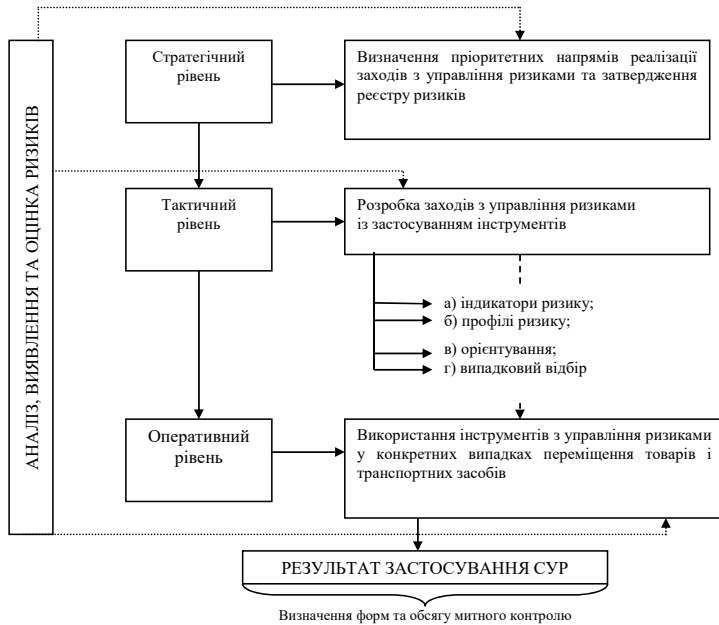


Рис. 6.10. Рівні управління ризиками в митних органах

За результатами оцінювання ризику в конкретному випадку переміщення товарів та транспортних засобів через митний кордон України формується перелік митних формальностей, визначених за результатами застосування інструментів з управління ризиками. Такі можливості реалізуються шляхом використання автоматизованого контролю з допомогою інформаційних технологій або комбінованого контролю.

Реалізація основних цілей і пріоритетів митного контролю, який ґрунтується на управлінні ризиками, та формування глобальної концепції управління ризиками потребують визначення стратегічних цілей реалізації СУР. У цьому разі можна скористатись ефективною і доволі популярною у всьому світі концепцією управління економічною ефективністю, у запропонували Р. Каплан та Д. Нортон, з метою зосередження уваги на тих аспектах діяль-

ності економічних суб'єктів, які найбільш важливі у теперішній час та у перспективі. Створення своєрідної «карти стратегії» є візуальним поданням причинно-наслідкових зв'язків між елементами стратегії бізнес-одиниць⁴⁴⁰. Побудова стратегічної карти дає змогу визначити місце посадової особи митного органу в загальній стратегії реалізації СУР та основні шляхи досягнення цілей і показників та вирішення стратегічних завдань, визначених перед митними органами⁴⁴¹.

Управління ризиковими ситуаціями як процес має забезпечувати баланс між витратами та вигодами, оскільки однаково поводитись з усіма ризиками неефективно. Для ефективного процесу управління ризиками необхідні відповідні інструменти і кваліфікований персонал, а також потрібно встановити критерії для визначення складових припустимого або неприпустимого рівня ризику⁴⁴². Пріоритетне завдання, яке стоїть перед СУР, це використання інформаційних та методичних рішень у роботі контролюючих органів і мінімізація ризиків, що виникають при митному оформленні й митному контролі.

Важливе значення у процесі контролю за товарами, що переміщуються через митний кордон, мають наповнення інформаційних ресурсів і актуалізація баз даних щодо них та формування позитивної й негативної історій суб'єкта ЗЕД, наявність яких суттєво впливає на комплекс контрольно-перевірних заходів і застосування форм митного контролю. Кожна країна по-різному підходить до ідентифікації та управління ризиками, оскільки процес аналізу і керування ризиками може здійснюватися лише після того, як вони будуть описані у зрозумілому форматі.

Основним інструментом, з допомогою якого здійснюється практичне використання методів управління ризиками під час митного контролю, є профілювання ризиків, що полягає у розробці профілів ризику та їхньому застосуванні під час митного контр-

⁴⁴⁰ Каплан Р. С., Норгон Д. П. Стратегические карты. Трансформация нематериальных активов в материальные результаты. Москва: ЗАО «Олимп-Бизнес», 2005. С. 37.

⁴⁴¹ Годованець О. В. Стратегічні орієнтири реалізації системи управління ризиками в митних органах. *Формування ринков. відносин в Україні*. 2014. № 10 (161). С. 105.

⁴⁴² Митна політика та митна безпека України : моногр. / за заг. ред. П. В. Пашка, І. Г. Бережнюка. Хмельницький: ПП Мельник А. А., 2013. С. 210.

олю. У державній митній справі профілювання ризиків – це методика їхнього аналізу, яка дає змогу на основі виявлених протиправних дій суб'єктів ЗЕД надалі здійснювати вибірку і поглиблену перевірку товарів, щодо яких існує ймовірність порушення митного та податкового законодавства⁴⁴³. До основних елементів профілю ризику належать: 1) відомості про сферу ризику; 2) індикатори ризику; 3) вказівки з використання необхідних заходів щодо запобігання або мінімізації ризику⁴⁴⁴.

Профіль ризику слід розуміти як процес аналізу ризиків шляхом виявлення за встановленими профілями або характерними (типовими) ознаками товарів, транспортних засобів і суб'єктів ЗЕД, з боку яких існує висока ймовірність порушень митного та податкового законодавства, для проведення вибіркової перевірки під час здійснення митного контролю.

Профілі ризику, залежно від наповнення значеннями індикаторів, поділяються на: 1) звичайні – це профілі ризику, які не передбачають наповнення профілю ризику під час його застосування; 2) рамкові – це профілі ризику, які передбачають наповнення профілю ризику під час його застосування. Якщо профіль ризику передбачає наповнення⁴⁴⁵, то у паспорті профілю ризику зазначаються індикатори ризику й інші параметри, які підлягають наповненню чи оновленню.

Залежно від типу і можливості автоматизації використання, профілі ризику поділяють на: 1) документальні (неавтоматизований контроль із застосуванням СУР); 2) електронні (автоматизований або комбінований контроль із застосуванням СУР) (рис. 6.11).

Профілі ризиків подано у формі паспортів та програмного коду ризику. Паспорт профілю ризику використовується як документ, який містить повний опис профілю ризику. Такі документи формуються для електронних і документальних профілів ризику.

⁴⁴³ Управління ризиками в митній справі: зарубіжний досвід та вітчизняна практика : моногр. / за заг. ред. І. Г. Бережнюка. Хмельницький: ПП Мельник А. А., 2014. С. 68.

⁴⁴⁴ Порядок здійснення аналізу та оцінки ризиків, розроблення і реалізації заходів з управління ризиками для визначення форм та обсягів митного контролю. Затв. Наказом Мін-ва фінансів України від 31.07.2015 № 684.

⁴⁴⁵ Наповнення профілю ризику є процедурою, якою передбачено встановлення конкретних індикаторів ризику та інших параметрів профілю ризику.

Основним органом, який приймає рішення про схвалення та введення в дію електронних профілів ризику, є Експертна комісія із застосування системи управління ризиками. Така комісія утворюється Держмитслужбою України, а її рішення ухвалюються протоколами засідання. Повноваження Експертної комісії не поширюються на внесення змін до електронного профілю ризику, відповідними повноваженнями наділено Центральний підрозділ з питань координації застосування СУР.

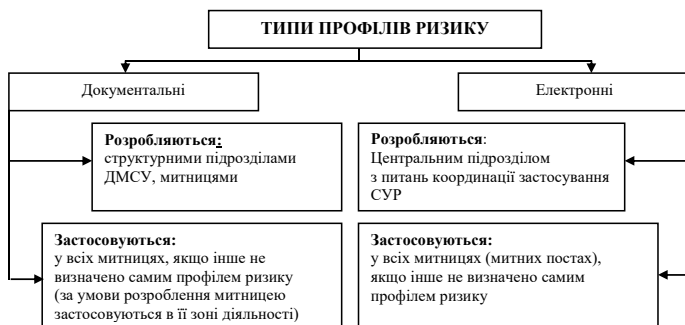


Рис. 6.11. Типологізація профілів ризику залежно від можливості автоматизації їхнього застосування

Для ефективної роботи у напрямку аналізу, виявлення й оцінювання ризиків структурні підрозділи Держмитслужби, які координують роботу митниць, розробляють методичні рекомендації щодо роботи посадових осіб. Такі рекомендації розробляються за напрямками контролю:

- правильності класифікації товарів згідно з УКТ ЗЕД;
- правильності визначення країни походження товарів;
- правильності визначення митної вартості;
- дотримання встановлених до задекларованих товарів заходів нетарифного регулювання і т. ін.;
- дотримання законодавства з питань захисту прав інтелектуальної власності;
- достовірності декларування.

Методичні рекомендації мають містити детальні інструкції щодо послідовності дій посадових осіб митниць Держмитслужби України при здійсненні митного контролю за визначеним напрямом з метою оцінювання ризику та визначення форм і обсягів митного контролю, достатніх для забезпечення додержання вимог законодавства з питань державної митної справи.

Кінцева мета профілю ризику – це забезпечення митної безпеки шляхом прийняття управлінських рішень.

Важливим інструментом у визначенні заходів мінімізації митних ризиків слугує орієнтування. Орієнтування як інструмент розробки та реалізації заходів з управління ризиками використовують для невідкладного інформування митниць Держмитслужби України про осіб або транспортні засоби, з допомогою яких можуть бути вчинені порушення митного законодавства, про товари, які можуть бути об'єктом правопорушення, і про застосування форм контролю для виявлення, запобігання та припинення таких порушень. Джерелом інформації щодо орієнтувань є відомості, отримані митним органом від інших митних органів, правоохоронних, міжнародних організацій, митних й інших уповноважених органів іноземних держав, власні аналітичні напрацювання та інші джерела.

Особливим способом комбінованого контролю із застосуванням АСАУР слугує таргетинг. Сутність цього способу аналізу й оцінювання ризиків полягає в надання додаткової оцінки зовнішньоекономічної операції на предмет наявності ризиків із використанням доступних органам Держмитслужби України джерел інформації. Цей термін відображає механізм, з допомогою якого з'являється можливість виділити з множини тільки ту необхідну частину елементів, яка підпадає під конкретні критерії. Найчастіше термін «таргетинг» використовують у маркетингових дослідженнях і рекламній діяльності з метою виділення цільової аудиторії споживачів рекламованої продукції. Запровадження поняття «таргетинг» у митну практику має за мету сконцентрувати увагу на групі товарів, особах та транспортних засобах з метою їх виділення у випадку відповідності чітко визначеним критеріям ризику. Технологія так званого «митного таргетингу» передбачає створен-

ня таргетинг-центрів⁴⁴⁶, призначених забезпечувати додатковий аналіз й оцінювання попередньо проаналізованих зовнішньоекономічних операцій на предмет наявності ризиків. Джерелом для аналізу стане доступна інформація про зовнішньоторговельні операції, осіб, які переміщують товари і транспортні засоби, котра не міститься у базах даних Держмитслужби України та котра надалі використовуватиметься з метою наповнення / доповнення профілів ризику.

Загалом показана сучасна СУР при здійсненні митного контролю відповідає позитивним світовим митним практикам. Однак нові підходи до побудови системи митного контролю в Україні й запровадження АСАУР на кожному етапі здійснення митних процедур зумовили можливість упровадження системи багатоелементного аналізу та управління ризиковими ситуаціями. Ця система має забезпечити надійність і ефективність митного контролю, що потребує достатньої кількості процедур перевірки відомостей про товари, переміщені через митний кордон, із гарантування протидії митному комерційному шахрайству⁴⁴⁷.

Важливий напрям реалізації багатоелементної системи аналізу та управління ризиковими ситуаціями – це реалізація інформаційних технологій у митному контролі й митному оформленні, що кардинально впливає на формування інституту попереднього інформування митних органів. Цей етап системи дає змогу зменшити негативний вплив зовнішніх загроз і скоротити часові та грошові витрати на здійснення митних процедур⁴⁴⁸.

Запровадження системи попереднього інформування у митну практику зумовлено необхідністю забезпечення безпеки міжнародної торгівлі від виявів недобросовісної конкуренції й спрямованістю на оптимізацію і прискорення здійснення митних операцій

⁴⁴⁶ Таргетинг-центр – уповноважений підрозділ або робоча група органу Держмитслужби України, основним завданням якого (якої) є здійснення таргетингу.

⁴⁴⁷ Пашко П. Аудиторський контроль у митній справі. *Функціон. економіка*. 2012. № 7. С. 64-65.

⁴⁴⁸ Демченко С. С., В. О. Пивоваров. Характеристика системи попереднього інформування в рамках Євразійського економічного союзу. *Розробка механізму аналізу ризиків в контексті впровадж. сист. поперед. інформув. про переміщення товарів та транспортн. засобів через митний кордон* : зб. тез наук.-практ. Інтернет-конф. (Хмельницький, 17 верес. 2015). Хмельницький: Держ. наук.-досл. ін-т митної справи, 2015. С. 10–11.

та підвищення ефективності митного контролю. Проте ефективна система попереднього інформування митних органів України має бути запроваджена з урахуванням пріоритетних напрямів діяльності митних органів (СУР, електронного декларування, розвитку партнерських відносин між митними органами і діловими колами) з урахуванням корисних напрацювань іноземних митних адміністрацій у цій сфері. Ця система має стати взаємопов'язаним елементом єдиної автоматизованої системи митного контролю⁴⁴⁹.

Враховуючи те, що система попереднього інформування дає змогу прискорити випуск товарів на митну територію країни у задекларований режим без їхнього пред'явлення митниці призначення, що можливий сценарій розвитку ризикових подій, пов'язаних зі свідомим порушенням суб'єктами ЗЕД вимог митного законодавства. Саме тому митні органи повинні посилювати аналітичну роботу в напрямку виявлення, опрацювання та оцінювання ризику. У цьому напрямку має бути запроваджена система зіставлення контрольних показників за попередньою інформацією країни вивезення, а також розроблена стратегія управління ризиками, що ґрунтується на таких основних принципах: 1) неприйняття ризику – обов'язкове повідомлення суб'єкта ЗЕД про можливі наслідки порушення митного законодавства при випуску товарів на митну територію у задекларований режим; 2) готовність до прийняття ризику, тобто розмір і тип ризику, який готовий прийняти митний орган; 3) прийняття ризику – готовність митних органів або зацікавлених осіб прийняти ризик після його обробки⁴⁵⁰. Два останні принципи відображають основні підходи щодо реалізації стратегії прийняття ризиків, яка полягає у відмові від заходів з їхньої мінімізації (високі витрати на усунення ризиків порівняно з незначними наслідками реалізації ризику для забезпечення стійкості економічної системи).

⁴⁴⁹ Неліпович О. В. Основні засади впровадження попереднього інформування в Україні : *Розробка механізму аналізу ризиків в контексті впровадж. сист. поперед. інформув. про переміщення товарів та транспорт. засобів через митний кордон* : зб. тез наук.-практ. Інтернет-конф. (Хмельницький, 17 верес. 2015). Хмельницький: Держ. наук.-досл. ін-т митної справи, 2015. С. 46.

⁴⁵⁰ Компедіум ВТамО по управленню таможенними ризиками. ВТамО, 2012. С. 8–9.

З погляду мінімізації ризиків митні органи повинні системно підходити до процесу аналізу митних оформлень та постійного моніторингу діяльності суб'єктів ЗЕД, за якими сформовано негативну історію. При цьому стосовно економічних суб'єктів, які на постійній основі здійснюють митне оформлення без пред'явлення вантажів митним органам, навіть при виявленні незначних імовірних порушень митного законодавства, акцент проведення контрольно-перевірних заходів автоматично слід переносити на етап після випуску товарів на митну територію у задекларований режим⁴⁵¹.

Враховуючи те, що система попереднього інформування зарекомендувала себе позитивно у країнах Європи і США, сподіваємось на її позитивні результати у контексті прискорення переміщення товарів через митний кордон України та полегшення міжнародної торгівлі.

Розглянуті інструменти СУР використовуються з метою отримання можливості здійснення митних оглядів на етапі проведення митних процедур, пов'язаних з митним оформленням. Їхнє застосування дає змогу виявляти порушення податкового і митного законодавства шляхом встановлення можливих неузгодженостей даних митних декларацій з інформацією, сформованою у паспортах профілів ризику. З допомогою інформаційного комплексу та за результатами спрацювання профілів ризику митні органи, застосовуючи форми документального і фактичного контролю, виявляють порушення, пов'язані із заниженням митної вартості, недостовірністю декларування коду товару або країни їхнього походження. При цьому орієнтування як особливий інструмент управління ризиками при переміщенні товарів через митний кордон допомагає не тільки виявляти факти незаконного переміщення товарів, а й попереджувати їхні вияви. Такі заходи дають змогу на етапі випуску товарів у вільний обіг на митну територію України забезпечувати додаткові надходження митних платежів.

⁴⁵¹ Годованець О. В. Стратегія управління ризиками у контексті функціонування системи попереднього інформування. *Розробка механізму аналізу ризиків в контексті впровадж. сист. поперед. інформув. про переміщення товарів та транспорт. засобів через митний кордон* : зб. тез наук.-практ. Інтернет-конф. (Хмельницький, 17 верес. 2015). Хмельницький: Держ. наук.-досл. ін-т митної справи, 2015. С. 7–29.

Імплементація інструментів СУР у митну практику та їхнє використання для виявлення порушень митного і податкового законодавства України зумовили спрощення процедури митного оформлення товарів та перехід на сучасні технології електронного документообігу, що суттєво позначилось на процедурі адміністрування митних платежів. Однак не завжди із застосуванням інструментів СУР можливо у повному обсязі виявити порушення, пов'язані з визначенням основи нарахування митних платежів, достовірністю декларування коду і країни походження товару. Крім цього, небезпеку становлять дії суб'єктів ЗЕД щодо цільового використання ввезених товарів, що можливо виявити лише на етапі після випуску товарів на митну територію України. Тому з метою усунення ризиків застосовуються неавтоматизований контроль та митний постаудит, які у сукупності їхнього використання дають змогу виявляти фіскальні ризики після випуску товарів у вільний обіг на митну територію України. Загалом СУР допомагає забезпечити умови безперервного функціонування економічного суб'єкта із застосуванням усього комплексу заходів, здатних мінімізувати (в абсолютному значенні – повністю ліквідувати) негативні наслідки вияву ризиків.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Адміністративна відповідальність за порушення митних правил : навч. посіб. / за заг. ред. В. В. Ченцова. Дніпропетровськ: АМСУ, 2010. 211 с.

2. І. Г. Бережнюк, П. В. Пашко, А. Д. Войцещук та ін.; Актуальні питання теорії та практики митної справи : моногр. / за заг. ред. І. Г. Бережнюка. Хмельницький: ПП Мельник А. А., 2013.

3. Амбрик Л. П. Моделювання системної підтримки економічного зростання в Україні за допомогою фіскального інструментарію. *Наук. записки Нац. універ. «Острозька акад.»*. 2012. Вип. 20. С. 53–57. (Серія: Економіка).

4. Аналіз обсягів контрабанди в Україні: обсяги, прямі та непрямі втрати бюджету і економіки. *Special report*. 2018. 28 с.

5. Андрущенко В. Л., Тучак Т. В. Морально-етичні імперативи податків та оподаткування (західна традиція) : моногр. Київ: Алерта, 2013. 384 с.

6. Апанасенко К. І. Дозвільні відносини у сфері державної митної справи і ліцензування зовнішньоекономічної діяльності. *Економіка та право*. 2018. № 1 (49). С. 38–51.

7. Архірейська Н. В. Аналіз ефективності і процедур митного контролю. *Вісн. АМСУ*. 2014. № 1 (51). С. 160–165. (Серія «Економіка»).

8. Баранов С. О. Актуальні проблеми адміністрування митних платежів в Україні: сучасний аспект. *Південноукр. правнич. часопис*. 2015. № 3. С. 117–119.

9. Бартечев С. А. Экономические теории и школы (история и современность) : курс лекций. Москва: БЕК, 1996. 352 с.

10. Батанова Л. О. Поняття, сутність та особливості адміністрування митних платежів. *Lex portus*. 2016. № 2. С. 114–123.

11. Бачинин В. А. Философия права и преступления. Харьков: Фолио, 1999. – 607 с.

12. Бережнюк І. Г. Митне регулювання України: національні та міжнародні аспекти: моногр. Дніпропетровськ: Акад. митної служби України, 2009. 543 с.

13. Бережнюк І. Г. Генетико-прогностичний зріз системи управління митною справою в Україні. *Вісн. Акад. митної служби України*. 2009. № 1. С. 69–80.

14. Бережнюк І. Г., Джумурат О. В. Моделювання процесів селективності митного контролю з урахуванням основних параметрів ризикованості переміщення товарів через митний кордон. *Бізнес Інформ*. 2014. № 4. С. 81–86.

15. Бережнюк І. Г., Джумурат О. В. Систематизація класифікаційних ознак митних ризиків. *Наук. віс. Ужгород. універ.* 2013. Вип. 4. С. 85–89. (Серія: Економіка).

16. Бережнюк І. І. Моделювання процесів подолання суперечностей держави та суб'єктів ЗЕД щодо забезпечення безпеки та спрощення митних процедур. *Modern Economics*. 2018. № 7. С. 22–31.

17. Беценко М. А., Толошняк В. Прагматизм здійснення митного контролю і митного оформлення транспортних засобів в Україні. *Економіка та митно-правові відносини*. 2019. № 9–10. С. 72–81.

18. Бидик А. Г. Особливі види мита як інструмент державної непротекціоністської політики. *Глобалн. та нац. проблеми екон.* 2017. Вип. № 18. Серп. 15 с.

19. Богданов А. А. Тектология (Всеобщая организационная наука) : в 2 кн. / Отд-ние экон. АН СССР, Ин-т экон. АН СССР. Москва : Экономика, 1989. 351 с.

20. Большой экономический словарь под ред. А. Н. Азрилияна. 2-е изд., дополн. и перераб. Москва: Ин-т нов. экон., 1997. 864 с.

21. Боротьба з контрабандою та порушенням митних правил : підруч. / за заг. ред. А. Д. Войцещука. Хмельницький: ІНТРАДА, 2008. 328 с.

22. Буряк Р. Незаконная торговля оружием. *Право и защита*. 2009. № 10.

23. Валовий внутрішній продукт / Держ. служба статист. України. URL: <http://ukrstat.gov.ua> (дата звернення: 16.09.2020).

24. Великий тлумачний словник сучасної української мови : 250000 / уклад. та голов. ред. В. Т. Бусел. Київ, Ірпінь: Перун, 2005. VIII, 1728 с.

25. Веснин В. Р., Юрьева Т. В. Теория антикризисного управления : уч. практ. пособ. Москва: Евраз. открыт. ин-т, 2010. 215 с.

26. Видача ліцензій на право імпорту, експорту спирту етилового, коньячного і плодового, спирту етилового ректифікованого виноградного, спирту етилового ректифікованого плодового, алкогольних напоїв та тютюнових виробів. (н.д.). URL: <https://my.gov.ua/info/service/2825/details> (дата звернення: 28.09.2020).

27. Висновок про результати аналізу виконання Закону України «Про Державний бюджет України на 2020 рік» у першому півріччі / Рахунков. палата України. URL: https://rp.gov.ua/upload-files/Activity/Collegium/2020/22-3_2020/Vysn_22-3_2020.pdf (дата звернення: 16.09.2020).

28. Висновок про результати аналізу річного звіту про виконання Закону України «Про Державний бюджет України на 2019 рік» / Рахунков. палата України. URL: https://rp.gov.ua/upload-files/Activity/Collegium/2020/9-1_2020/Vysn_9-1_2020.pdf (дата звернення: 16.09.2020).

29. Вітлінський В. В. Концептуальні засади ризикології у фінансовій діяльності. *Фінанси України*. 2003. № 3.

30. Войцещук А. Д. Інституційні зміни управління митними ризиками в Україні. *Соц.-екон. проблеми суч. періоду України*. 2016. Вип. 3. С. 15–21.

31. Воронкова О. Способи ухилення від оподаткування та шляхи протидії податковим правопорушенням в Україні. *Наук. вісн. Акад. ДПС України*. 2002. № 3. С. 96–103.

32. Гавловська Н. І., Осадчук О. В., Рудніченко Є. М. Вплив митних органів на економічну безпеку держави. *Митна безпека*. 2011. № 1–2. С. 52–56.

33. Галкін І. Г. Особливості юрисдикції Європейського суду з прав людини. *Часопис Київ. універ. права*. 2014. № 4. С. 285–288.

34. Герасимюк П. В. Митні ефекти як індикатори стану реалізації митної політики помірнього протекціонізму в Україні. *Економіка та держава*. 2019. № 7. С. 100–108.

35. Герчаківський С., Герчаківська О. Девіантна поведінка суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності та особливості протидії. *Світ фінансів*. 2016. № 2 (47). С. 53–66.

36. Герчаківський С. Д., Дем'янюк О. Б. Митна справа : навч. посіб. Тернопіль: Екон. думка, 2011. 148 с.

37. Годованець О. В. Проблемні аспекти адміністрування митних платежів і напрями їх усунення. *Світ фінансів*. 2008. № 4 (17). С. 14–153.

38. Годованець О. В. Митний контроль: сутність та економічний зміст. *Наук. вісн Херсон. держ. універ.* 2016. Вип. 20 (1). С. 159–163. (Серія: Екон. науки).

39. Годованець О. В. Стратегічні орієнтири реалізації системи управління ризиками в митних органах. *Формування ринков. відносин в Україні*. 2014. № 10 (161).

40. Годованець О. В. Стратегія управління ризиками у контексті функціонування системи попереднього інформування. *Розробка механізму аналізу ризиків в контексті впровадження системи попереднього інформування про переміщення товарів та транспортних засобів через митний кордон* : зб. тез наук.-практ. Інтернет-конф. (Хмельницький, 17 верес. 2015). Хмельницький: Держ. наук.-досл. ін-т митної справи, 2015.

41. Голинський Ю. О., Гриник І. Р. Митний контроль в Україні та напрями його вдосконалення. *Молод. вчений*. 2019. № 10 (74). С. 646–650.

42. Головкін Б. М. Тіньова зовнішня торгівля і корупція на митницях. *Проблеми законності*. 2017. № 136. С. 223–224.

43. Гончар Г. П. Теоретичні та прикладні аспекти фіскальних деліктів. *Приаз. екон. вісн.* 2019. № 4 (15). С. 247–252.

44. Гречишкіна О. О., Казьміна Р. І. Сучасний стан адміністрування митних платежів в Україні. URL: https://www.polessu.by/sites/default/files/sites/default/files/02per/12._0.pdf.

45. Губа М. О. Фактори підвищення ефективності здійснення державної митної справи в Україні. *Дослідж. теорет. аспектів та розробка сист. оцінюв. ефективності митних процедур* : матеріали наук.-практ. конф. (Хмельницький, 25 верес. 2014). С. 80–81.

46. Декларація про державний суверенітет України. Прийн. Верхов. Радою Укр. РСР від 16.07.1990 № 55-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/55-12/ed19910625>.

47. Демченко С. С., Пивоваров В. О. Характеристика системи попереднього інформування в рамках Євразійського економічного союзу. *Розробка механізму аналізу ризиків в контексті впровадж. сист. поперед. інформув. про переміщення товарів та транспорт. засобів через митний кордон* : зб. тез наук.-практ. Інтернет-конф. (Хмельницький, 17 верес. 2015). Хмельницький: Держ. наук.-досл. ін-т митної справи, 2015.

48. Державна митна служба України: Щодо окремих показників експортно-імпортних операцій, порушення митних правил та інше за 2019 та перше півріччя 2020 року. URL: відповідь від 02.09.2020 р. № 29-3/30-02/10/10902 на запит від фізичної особи; Державна митна служба України. Електронні текстові дані (1 файл). К., 2020. Відповідь дано електрон. поштою.

49. Державна служба статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>.

50. Державна фіскальна служба України / Офіц. портал (н. д.). URL: <http://sfs.gov.ua> (дата звернення: 30.03.2020).

51. Державна фіскальна служба України: Щодо окремих показників діяльності ДФС. URL: відповідь від 12.11.2018 р. № 15770/С/99-99-07-03-02-14 на запит від фізичної особи; Державна фіскальна служба України. Електронні текстові дані (1 файл). К., 2018. Відповідь дано електрон. поштою.

52. Десятнюк О. М., Харкавий М. О. Новітня парадигма реалізації митного контролю в умовах спрощення митних процедур. *Ефектив. економіка*. 2015. № 3. URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?n=3&y=2015> (дата звернення: 19.09.2019).

53. Деякі питання реалізації концептуальних напрямів реформування системи органів, що реалізують державну митну політику: Розпор. КМУ від 13.05.2020 № 569-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/569-2020-%D1%80#Text>.

54. Деякі питання реалізації принципу «єдиного вікна» під час здійснення митного, санітарно-епідеміологічного, ветеринарно-санітарного, фітосанітарного, екологічного, радіологічного та інших видів державного контролю : Постанова Кабінету Міністрів України від 25.05.2016 № 364. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/364-2016-%D0%BF> (дата звернення: 13.07.2020).

55. Додін Є. В. Митна злочинність: поняття та структура. *Митна справа*. 2010. № 3. С. 17–29.

56. Додін Є. В. Організація заходів протидії митній злочинності та митної деліктності. *Вісн. Запорізьк. нац. універ.* 2012. № 1 (1). С. 79–85.

57. Додін Є. В. Роль суду в забезпеченні законності правоохоронної діяльності митних органів. *Наук. праці Нац. універ. «Одеськ. юрид. акад.»*. 2011. № 11. С. 91–100.

58. Дорофеева Л. М. Міжнародна антикорупційна практика митних адміністрацій. *Митна безпека*. 2018. Вип. 2. С. 61.

59. Доходи Державного бюджету України. *Ціна держави*. URL: <http://cost.ua/budget/revenue> (дата звернення: 16.12.2019).

60. Дьоміна С. Адміністративна деліктність в митній справі. URL: <http://radnuk.info/home/24279-2013-05-29-18-01-00.html> (дата звернення: 15.12.2019).

61. Дьяченко О. В., Вишинська Т. Л., Литвин С. М. Митний контроль як один із засобів виявлення правопорушень у сфері митного регулювання зовнішньоекономічної діяльності. *Вісн. Хмельн. нац. універ.* 2016. № 2, т. 1. С. 218–227.

62. Економічна енциклопедія : у 3 т. / редкол.: С. В. Мочерний (відп. ред.) та ін. Київ: Академія, 2000. Т. 1. 864 с.

63. Енциклопедія кібернетики : у 2 т. Київ: Голов. ред. УРЕ, 1973. Т. 1. 584 с.

64. Єдинак В., Єдинак С. Ретроспективно-компаративний аналіз системи управління митними органами в Україні. *Ефективна економіка*. 2019. № 12.

65. Жаліло Я. А. Стратегія національної безпеки України в контексті досвіду світової спільноти. Київ: Сатсанга, 2001. 224 с.

66. Цвік М.В., Петришин О. В., Авраменко Л. В. та ін. Загальна теорія держави і права : навч. посіб. Харків: Право, 2009. 584 с.

67. Про запобігання корупції : Закон України від 14.10.2014 № 1700-18. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/1700-18>. (дата звернення: 12.12.2019).

68. Про застосування спеціальних заходів щодо імпорту в Україну : *Закон України* від 22 груд. 1998 № 332-XIV. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/332-14>

69. Про захист національного товаровиробника від демпінгового імпорту : *Закон України* від 22 груд 1998 № 330-XIV. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/330-14>

70. Про захист національного товаровиробника від субсидованого імпорту : *Закон України* від 22 груд. 1998 № 331-XIV. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/331-14>

71. Про заходи щодо стабілізації платіжного балансу України відповідно до статті XII Генеральної угоди з тарифів і торгівлі 1994 року : *Закон України* від 28.12.2014 № 73-VIII URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/73-19>.

72. Закон України «Про національну безпеку України» від 21.06.2018 року. *Відомості Верхов. Ради України*. 2018. № 31. С. 241.

73. Замасло О., Підхормний О., Петик М. Ідентифікація загроз митній безпеці держави. *Світ фінансів*. 2019. № 4 (61). С. 37–52.

74. Олійник Д. О. Запобігання корупційним злочинам, що вчиняються при здійсненні митних процедур : моногр. наук. ред. Б. М. Головкін. Харків: Право, 2018. 200 с.

75. Запорожець О. Ф. Адміністрування митних платежів: аналіз та прогнозування надходжень до державного бюджету. *Наук. вісн. Міжнар. гуманіт. універ.* 2013. № 5. С. 78–89.

76. Звіт про виконання Плану роботи Державної фіскальної служби України на 2018 рік. URL: <http://sfs.gov.ua/data/files/240396.pdf> (дата звернення: 20.10.2019).

77. Звіт про виконання Плану роботи Державної фіскальної служби України на 2017 рік. URL: <http://sfs.gov.ua/data/files/223549.PDF> (дата звернення: 20.10.2019).

78. Звіт про результати аудиту ефективності виконання органами Державної фіскальної служби України повноважень у сфері державної митної справи та боротьби з правопорушеннями під час застосування митного законодавства. Київ: РПУ, 2017. 67 с.

79. Звіти Державної фіскальної служби України за 2014 – 2018 рр. / Держ. фіск. служба України. URL: <http://sfs.gov.ua/diyalnist-plani-ta-zviti-roboti-/237691.html> (дата звернення: 16.09.2020).

80. Звіти про виконання Державного бюджету України за 2015 – 2020 рр. / Держ. казнач. служба України. URL: <http://www.treasury.gov.ua>.

81. Звітність про доходи бюджету України у 2005–2019 рр. Держ. казнач. служба України. URL : <https://www.treasury.gov.ua/ua/filestorage/vikonannya-derzhavnogo-byudzhetu>.

82. Звітність. / Офіц. веб-сайт Держ. казнач. служби України. 2014. URL: <https://www.treasury.gov.ua/ua/file-storage/vikonannya-derzhavnogo-byudzhetu> (дата звернення: 28.09.2020).

83. Зовнішня торгівля України / Держ. служба статист. України. URL: <http://ukrstat.gov.ua> (дата звернення: 16.09.2020).

84. Івашова Л. М., Кийда Л. І. Діджиталізація митних процедур: сучасний стан та перспективи розвитку митної справи. *Публіч. управл. та митне адмініструв.* 2019. № 3 (22). С. 218–230.

85. Івашова Л. М., Кийда Л. І. Спрощений митний контроль у контексті економічної безпеки: проблеми та шляхи їх розв'язання. *Вісн. Акад. митної служби України.* 2012. № 1 (6). С. 146–152. (*Серія «Держ. управл.»*).

86. Інформація щодо стану боротьби з митними правопорушеннями упродовж 6 місяців 2018 року Державної фіскальної служби України. Київ, 2018. URL: <http://www.sfs.gov.ua/diyalnist-/borotba-z-ekonomichnoyu-zlochinnistyu-ta/informatsiya-pro-vjittya-zahodiv-schodo-bo/346195.htm>. (дата звернення: 28.09.2020).

87. Константа О. В. Адміністративно-правові заходи боротьби з порушеннями митних правил : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Харків, 2008. 20 с.

88. Каплан Р. С., Нортон Д. П. Стратегические карты. Трансформация нематериальных активов в материальные результаты. Москва: ЗАО «Олимп-Бизнес», 2005.

89. Квеліашвілі І. Проблеми контролю визначення митної вартості у національному законодавстві: судження експертів. *Актуальн. проблеми держ. управл.* 2016. Вип. 3. С. 42–46.

90. Кейнс Дж. М. Общая теория занятости, процента и денег. Москва: Гелиос АРВ, 1999. 352 с.

91. Кириленко В. В., Стрішенець О. М., Фаріон М. М. Історія економічних вчень : посіб. / за ред. В. В. Кириленка. Тернопіль: Екон. думка, 2007 233 с.

92. Коблянська Г. Ю. Нормативно-правова основа здійснення експортних операцій, (н. д.). URL: <https://core.ac.uk/download/pdf/55296120.pdf> (дати звернення: 24.09.2020; 25.09.2020).

93. Коваль Н. О. Правила визначення непреференційного походження товару відповідно до Митного кодексу Європейського Союзу. *Lex Portus*. 2019. № 1. С. 24–35.

94. Коваль Н. О. Протидія корупції в митних органах ДФС. *Lex Portus*. 2017. № 6 (8). С. 96.

95. Комаров О. В. Механізми адміністрування митних ризиків в системі державного регулювання зовнішньоекономічної діяльності : дис. ... канд. наук з держ. управл.: 25.00.02. Дніпро, 2017. URL: http://nuczu.edu.ua/img/articles/1599/dis_Komarov.pdf.

96. Компедиум ВТамО по управленію таможенними ризиками. Москва: ВТамО, 2012.

97. Конвенція про захист прав людини і основоположних свобод від 04.11.1950 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_004#Text (дата звернення: 30.09.2020).

98. Конвенція про процедуру спільного транзиту із змінами та доповненнями. ОВ L 226. 13.08.1987. С. 2. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_001-87#Text.

99. Конвенція про спрощення формальностей у торгівлі товарами. ОВ L 134. 22.05.1987. С. 2. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/987_012#Text.

100. Контрабанда наркотиків як транснаціональна загроза URL: <https://www.researchgate.net/publication/323870817>.

101. Кравець М. Порушення митних правил у структурі митних правопорушень. *Юрид. вісн.* 2014. № 2. С. 74–80.

102. Кривіцький В. Б. Концептуальний базис парадигми митної безпеки України. *Світ фінансів.* 2018. Вип. 4.

103. Криза. Великий тлумачний словник сучасної української мови (з додатками і доповненнями) / уклад. і гол. ред. В. Т. Бусел. 5-те вид. К.; Ірпінь: Перун, 2005.

104. Кримінальний кодекс України: Введ. в дію Законом України від 05.04.2001 № 2341-III. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/2341-14>.

105. Кукуруза Г., Лесик М., Николаєнко С. Аналіз обсягів контрабанди в Україні. Обсяги, прямі та непрямі втрати бюджету та економіки. Незалеж. група з макроекон. аналізу та прогнозу. Київ, 2019. 23 с.

106. Латов Ю. В. Национальная экономическая безопасность в историческом контексте. *Истор.-экон. исслед.* 2007. Т. 8, № 1. С. 5–29.

107. Левко М. М. Наукова систематизація зовнішніх та внутрішніх загроз національній безпеці у митній сфері. *Ефектив. економіка.* 2015. № 11. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=4573>.

108. Левко М. М. Системний підхід до визначення ролі та місця митної безпеки у забезпеченні економічної безпеки держави. *Наук. вісн. Херсон. держ. універ.* 2015. № 15. С. 16–20.

109. Леон Вальрас. *Вікіпедія* / Веб-сайт. URL : https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9B%D0%B5%D0%BE%D0%BD_%D0%92%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D1%80%D0%B0%D1%81 (дата звернення: 20.10.2019).

110. Ліпіхіна Т. Удосконалення системи митного контролю. Аналіз і оцінка ризиків під час здійснення заходів митно-тарифного та нетарифного регулювання ЗЕД. *Маркетинг в Україні.* 2009. № 1. С. 64–67.

111. Мажула О. В. Інституціоналізація митної безпеки як важливої складової економічної безпеки держави. *Ефектив. економіка*. 2014. № 11. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=3508> (дата звернення: 15.09.2019).

112. Макконнелл К. Р., С. Л. Брю. Экономикс: принципы, проблемы и политика. Москва: ИНФРА-М, 2003. 972 с.

113. Малеин Н. С. Правонарушение: понятие, причины, ответственность. Москва: Юрид. лит., 1985. 192 с.

114. Маркс К. Капитал : в 3 т. Москва: Госуд. из-во полит. лит., 1955. 2230 с.

115. Мартинюк В. П. Аналіз стану митної складової фінансової безпеки України. *Екон. аналіз*. 2014. Т. 16 (1). С. 212–218.

116. Мартинюк В. П. Оцінка фіскального потенціалу митної системи України. *Світ фінансів*. 2010. № 1. С. 44–55.

117. Мельничук Т. В. Сучасні концепції причин організованої злочинної діяльності у зовнішньоекономічній сфері. – URL: <http://www.pravoznavec.com.ua/period/article/22777/%D2#chapter> (дата звернення: 28.09.2020).

118. Оверченко І. С., Олійник О. І., Стеблинська О. С., Брітанов А. В. Методичні рекомендації з питань боротьби з незаконним обігом наркотичних засобів, психотропних речовин і прекурсорів в установах виконання покарань та слідчих ізоляторів. Київ: Держ. пенітенц. служба України, 2015. 70 с.

119. Методичні рекомендації щодо розрахунку рівня економічної безпеки України. : Наказ МЕРТ від 29.10.2013 № 1277 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v1277731-13#Text>.

120. Мещеряков А. А., Сопотян С. В. Регуляторна політика як складова забезпечення економічної безпеки в Україні. *Вісн. Акад. митної служби України*. 2011. № 1. С. 34–39. (Серія: Економіка).

121. Мизес Л. Экономический кризис и его причины. Санкт-Петербург: Либроком, 2003. 224 с.

122. Микуляк О. В., Стефанишин Р. І. Впровадження інформаційних технологій у митну практику України. *Світ фінансів*. 2020. Вип. 4 (61). С. 53–66.

123. Митна енциклопедія : у 2 т. / редкол.: І. Г. Бережнюк [та ін.]. Хмельницький: ПП Мельник А. А., 2013. Т. 2. 536 с.

124. Митна політика та митна безпека України : моногр. / за заг. ред. П. В. Пашка, І. Г. Бережнюка. – Хмельницький.: ПП Мельник А.А., 2013.

125. Крисоватий А. І., Герчаківський С. Д., Дем'янюк О. Б. та ін. Митна справа : підруч. / за ред. А. І. Крисоватого. Тернопіль: Екон. думка, 2014. 766 с.

126. Дем'янюк О. Б., Герчаківський С. Д. Митне адміністрування : навч. посіб. / Тернопіль: ТНЕУ, 2016. 328 с.

127. Ченцов В. В., Кувакін С. В., Мазур А. В. та ін. Митне право України : навч. посіб. для студ. вищ. навч. закл. / за заг. ред.: В. В. Ченцова ; Акад. митної служби України. Хмельницький : Істина, 2007. 327 с.

128. Митний кодекс України. Затв. Законом України від 13.03.2012 № 4495-VI. Відомості Верхов. Ради України. 2012. № 44–45, 46–47, 48.

129. Митний кодекс України від 12.12.1991 № 1970-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1970-12/ed19911212>.

130. Митний кодекс України: Закон України від 11.07.2002 № 92-IV із змін. та доповн. URL: Система ЛІГА: ЗАКОН.

131. Годованець О. В., Колісник О. Я. Міжнародний фінансовий менеджмент : навч. посіб. Тернопіль: Екон. думка, 2011.

132. Міжнародні рейтинги: за якими показниками Україна змінила свої позиції. *Слово і діло*. URL: <https://www.slovoidilo.ua/2020/03/25/infografika/suspilstvo/mizhnarodni-rejtynhy-yakumy-pokaznykamy-ukrayina-zminyla-svoyi-pozyciyi>.

133. Мілютін А., Сінцов А. Оскарження в судовому порядку постанов суду у справах про порушення митних правил. *Юрид. газ.* 2014. № 48–49. С. 14–15.

134. Надходження податків і зборів / Держ. фіск. служба України. 2019. URL: <http://sfs.gov.ua/diyalnist-/pokazniki-roboti/nahodjennya-podatktiv-i-zboriv--obovyaz/nahodjennya-podatktiv-i-zboriv>.

135. Найденко О. Є., Резнікова Є. С. Боротьба з контрабандою як один із методів забезпечення митної безпеки держави. *Modern Economics*. № 17. 2019. С. 172–176.

136. Про створення регіональних митниць та ліквідацію деяких митниць : Наказ Держ. митної служби України від 15.09.2006 № 785 URL: <http://zakon.nau.ua/doc/?uid=1025.11470.0>.

137. Національний звіт за 2017 рік щодо наркотичної ситуації в Україні (за даними 2016 року). Поглиблений огляд наркоситуації в Україні. URL: <http://www.ummcd.org.ua/index.php/86-natsionalnij-zvit-za-2017-rik-shchodo-narkotichnoji-situatsiji-v-ukrajini-za-danimi-2016-roku>.

138. Недобега О. О. Митна політика України в умовах інтеграції: сутність і функції. URL: http://aspirantura.at.ua/blog/nedobega_o_o_mitna_politika_ukrajini_v_umovakh_integraciji_sutnist_i_funkciji/2014-03-29-18.

139. Недобега, О. О., Кулешина М. І. Митна безпека як складова економічної безпеки України. *Наук. вісті Далив. універ.* 2013. № 9. URL: https://rep.polessu.by/bitstream/123456789/16425/1/Nedobega_EA_Mitna%20bezpeka%20iak%20skladova%20ekonom%20d1%96chno%20d1%97%20bezpeki%20Ukra%20d1%97ni.pdf.

140. Нежурбіда С. І. Причини злочину та злочинності: погляд сучасних соціальних філософів. *Пробл. філософії права*. 2010–2011. Т. VIII–IX. С. 249–253.

141. Неліпович О. В. Основні засади впровадження попереднього інформування в Україні. *Розробка механізму аналізу ризиків в контексті впровадж. сист. поперед. інформув. про переміщення товарів та транспорт. засобів через митний кордон* : зб. тез наук.-практ. Інтернет-конф. (Хмельницький, 17 верес. 2015). Хмельницький: Держ. наук.-досл. ін-т митної справи, 2015.

142. Нікіфоров П. О., Куперівська С. С. Сутність та значення фінансової безпеки страхової компанії. *Фінанси України*. 2006. № 5. С. 86–90.

143. Новік О. І. Динаміка і структура митних платежів та їх роль у формуванні податкових надходжень. *Молод. вчений*. 2017. № 10 (50). С. 963–967.

144. Новікова К. І. Глобалізаційні виклики митній безпеці держави. *Вісн. Запорізьк. нац. універ.* 2012. № 4 (16). С. 174–180.

145. Новосад І. Митна безпека як важлива складова економічної безпеки держави. *Світ фінансів.* 2015. № 2. С. 145–155.

146. Новосад І. В. Фіскальна складова митної безпеки України : автореф. дис. ... канд. екон. наук Тернопіль, 2018. 20 с.

147. Новосолова О. С. Система митного контролю в Україні: сучасний стан та орієнтири. URL: <https://conf.ztu.edu.ua/wp-content/uploads/2019/01/140.pdf> (дата звернення: 20.08.2020).

148. Норт Д. Інституції, інституціональні зміни та функціонування економіки / пер. з англ. І. Дзюб. Київ: Основи, 2000. 198 с.

149. Осадча Н. В. Процес адаптування національного митного законодавства до вимог ЄС. *Економіка промисл.* 2013. № 1–2. С. 288–296. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/econpr_2013_1-2_35.

150. Осика С. Г., Пятницький В. Т. Світова організація торгівлі. 3-є вид., переробл. і доповн. Київ: «К. І. С», 2005. 514 с.

151. Основні завдання та функції управління організації митного контролю / Держ. фіск. служба України. URL: <http://lv.sfs.gov.ua/okremi-storinki/struktura/132906.html> (дата звернення: 16.10.2019).

152. Основні завдання та функції управління організації митного контролю та оформлення (митниці) / Офіц. сайт територ. органів ДФС у Львів. обл. URL: <http://lv.sfs.gov.ua/okremi-storinki/struktura/132906.html>.

153. Офіційний курс гривні щодо іноземних валют (н. д.). URL: <https://bank.gov.ua/markets/exchangerates/?date=19.09.2019&period=monthly> (дати звернення: 25.09.2020; 26.09.2020; 28.09.2020).

154. Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua> (дата звернення: 26.08.2019).

155. Оформлення та видача дозволу на здійснення експорту / імпорту товарів (н. д.). URL: <https://my.gov.ua/info/service/3169/details?fbclid=IwAR3zE9ROkTPWnmrAP6yvtvNB8NfLehBQ0wNGNY61Gpj15SDfSw8k71WmCn1A> (дата звернення: 28.09.2020).

156. Пашко П. Аудиторський контроль у митній справі. *Функціон. економіка.* 2012. № 7.

157. Пашко П. В. Митна безпека (теорія, методологія та практичні рекомендації) : моногр. Одеса: АТ «ПЛАСКЕ», 2009. 628 с.
158. Пашко П. В., Пісной П. Я. Митна політика та митна безпека України. *Фінанси України*. 2006. № 1 (122). С. 74–85.
159. Пашко П. Умови та чинники забезпечення митної безпеки. *Митна справа*. 2010. № 1 (67). С. 5–16.
160. Пашко П., Пісной П. Митна безпека України. *Вісн. нац. акад. держ. управл.* 2006. № 2. С. 138 – 143.
161. Переверзева Г. Г. Удосконалення митно-тарифного регулювання в Україні. *Вісн. КрНУ ім. М. Остроградського*. 2016. Вип. 4 (75). С. 79–82.
162. Питання Державної митної служби України : Указ Президента України від 24.08.2000 № 1022/2000. *Офіц. вісн. України*. 2000. № 35. 15.09 Ст. 1477.
163. Податковий кодекс України : Закон України від 2 груд. 2010 № 2755-VI / Верхов. Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17> (дата звернення: 01.12.2019).
164. Поздняков Е. А. Философия преступления. Москва, 2001. 576 с.
165. Положення «Про Державну митну службу України». Затв. Постановою Кабінету Міністрів України від 6 берез. 2019 № 227. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/227-2019-%D0%BF> (дата звернення: 16.09.2020).
166. Положення про Державний митний комітет України : Указ Президента від 20.01.1995 № 73. URL: www.rada.gov.ua.
167. Положення про Державну митну службу України : Постанова Кабінету Міністрів України від 18.07.2007 № 940. *Офіц. вісн. України*. 2007. № 53. Ст. 2163.
168. Положення про Єдину автоматизовану інформаційну систему Державної митної служби України : Наказ Держ митної служби України від 4 лист. 2010 № 1341. URL: <http://minrd.gov.ua/baneryi/mitne-oformlennya/subektam-zed/elektronnamitnitsya/62603.html> (дата звернення: 13.07.2020).
169. Пономаренко О. І., Перестюк М. О., Бурим В. М. Сучасний економічний аналіз: у 2 ч. Ч. 2: Макроекономіка : навч. посіб. Київ: Вищ. шк., 2004. 207 с.

170. Понятие и сущность кризисов, фазы экономического кризиса / Веб-сайт. URL: <http://eumtr.ru/?p=933> (дата звернення: 12.09.2019).

171. Порівняльний аналіз фіскального ефекту від застосування інструментів ухилення / уникнення оподаткування в Україні: нові виклики / Ін-т соц.-екон. трансформ., Центр соц.-екон. дослідж. CASE-Ukraine. Київ, 2019. URL: <https://iset-ua.org/images/Analiz-shem-2019-FINAL.pdf>.

172. Порядок здійснення аналізу та оцінки ризиків, розроблення і реалізації заходів з управління ризиками для визначення форм та обсягів митного контролю. Затв. Наказом Мін-ва фінансів України від 31.07.2015 № 684.

173. Про створення територіальних митних управлінь : Постанова Кабінету Міністрів України від 08.07.1994 № 465. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/465-94-%D0%BF>.

174. Приймаченко Д. В. Митна політика держави та її реалізація митними органами : моногр. Дніпропетровськ: Акад. митної служби України, 2006. 332 с.

175. Про валюту і валютні операції : Закон України від 21.06.2018 № 2473-VIII. *Законодавство України* / Верхов. Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2473-19> (дата звернення: 28.09.2020).

176. Про затвердження положень про Державну податкову службу України та Державну митну службу України : Постанова Кабінету Міністрів України від 06.03.2019 № 227. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/227-2019-%D0%BF> (дата звернення: 12.11.2019).

177. Про затвердження порядку видачі дозволів на ввезення на територію України, вивезення з території України або транзиту через територію України наркотичних засобів, психотропних речовин і прекурсорів : Постанова Кабінету Міністрів України від 03 лют. 1997 № 1146. *Законодавство України* / Кабінет Міністрів України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/146-97-%D0%BF> (дата звернення: 28.09.2020).

178. Про затвердження Порядку справляння плати за надання адміністративних послуг з оформлення та видачі документів галузі державного експортного контролю і переліку платних адміністративних послуг, що надаються Державною службою експортного контролю, та розміру плати за їх надання. (н. д.). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/746-2011-%D0%BF#Text> (дата звернення: 28.09.2020).

179. Про зовнішньоекономічну діяльність : Закон України від 16.04.1991 № 959-XII. *Законодавство України* / Верхов. Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/959-12> (дати звернення: 24.09.2020; 25.09.2020).

180. Про ліквідацію Міністерства доходів і зборів України : Постанова Кабінету Міністрів України від 1.03.2014 № 67 / Офіц. сайт Верхов. Ради України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/67-2014-%D0%BF>.

181. Про ліцензування видів господарської діяльності : Закон України від 02.03.2015 № 222-VIII : *Законодавство України* / Верхов. Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/222-19> (дата звернення: 24.09.2020).

182. Про митну справу в Українській РСР : Закон Укр. Рад. Соц. Респ. від 25.06.1991 № 1262-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1262-12/ed19911211>.

183. Про національну безпеку України : Закон України від 21.06.2018 № 2469-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2469-19#Text>.

184. Про судову практику у справах про контрабанду та порушення митних правил : Постанова пленуму Верховн. Суду України від 03.06.2005 № 8. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/v0008700-05> (дата звернення: 30.09.2020).

185. Про утворення Державного митного комітету України : Указ Президента України від 11.12.1991 № 1 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1/91>.

186. Про утворення Державної фіскальної служби : Постанова Кабінету Міністрів України від 21.05.2014 № 160. Уряд. кур'єр. 2014. № 101. від 6 черв.

187. Пушкарева В. М. История финансовой мысли и политики налогов : уч. пособ. Москва: Финансы и статистика, 2003. 256 с.

188. Разумей М. Зовнішньоторговельна безпека держави: управлінський аспект. *Держ. управл. та місцев. самоврядув.* 2010. № 2 (5). С. 18–26.

189. Разумей М. М. Митний кодекс України як нормативний інструмент управління зовнішньоторговельною безпекою держави. *Теорія та практика держ. управл.* 2013. № 1 (40). С. 506–513.

190. Разумей М. М. Особливості застосування автоматизованої системи аналізу та управління ризиками, основною метою якої є забезпечення вибірковості митного контролю. URL: <http://chp.com.ua/all-news/item/60270-osoblivosti-zastosuvannya-avtomatizovanojisistemi-analizu-ta-upravlinnya-rizikami-osnovnoyumueto-yu-yakoji-e-zabezpechennya-vibirkovostimitnogo-kontrolyu> (дата звернення: 10.08.2020).

191. Резолюція Європейського парламенту: у напрямку до справедливої європейської податкової політики. *Митна справа.* 2010. № 2. С. 43.

192. Річні звіти про виконання Державного бюджету України за 2015–2018 рр. / Держ. казнач. служба України. URL: <https://www.treasury.gov.ua/ua/file-storage/vikonannya-derzhavnogo-byudzhetu> (дата звернення: 16.12.2019).

193. Рішення Конституційного Суду України у справі за конституційним зверненням Мартинова Володимира Володимировича щодо офіційного тлумачення положень частини другої статті 469 Митного кодексу України від 31.03.2015 № 1-рп/2015. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/v001p710-15> (дата звернення: 29.09.2020).

194. Про схвалення концепції реформування податкової системи : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 19.02.2007 № 56-р / Офіц. сайт Верховн. Ради України. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/56-2007-%D1%80>.

195. Романова Т. В. Інтегральні показники оцінювання структурних зрушень в економіці. *Економіка і регіон.* 2016. № 6 (61). С. 20–27.

196. СБУ ліквідувала 9 каналів контрабандного ввозу зброї в Україну. URL: http://ipress.ua/ru/news_60642.html.

197. Семко Р. Монетарна політика та Велика рецесія. *Економічна правда: фінанси*. URL: <https://www.epravda.com.ua/publications/2012/10/4/338066>.

198. Сердюк О. В. Практика Європейського суду з прав людини в українських судах: прикладні аспекти. *Актуальн. проблеми суч. міжнар. права* : зб. наук. статей за матер. II Харків міжнар.-прав. чит. Харків, 2016. Ч. 1. С. 18–25.

199. Серебрянський Д. М. Методичні рекомендації щодо оцінки ефективності адміністрування ПДВ Державною фіскальною службою України. Ірпінь: НДІ фін. права, 2015. 31 с.

200. Сєрих О. В. Індивідуальна профілактика в системі заходів профілактики порушень митних правил. Митна безпека. 2014. № 2. С. 95–101.

201. Сибірянська Ю. Роль податку на додану вартість у формуванні доходів бюджету (на прикладі Вінницької області). *Ринок цінних паперів України*. 2013. № 1–2. С. 17–26.

202. Ситник Г. П., Абрамов В. І., Д. Я. Кучма. Концептуальні засади забезпечення національної безпеки України : навч. посіб. : Ч. 1: у 3 ч. Філософсько-методологічні та системні основи забезпечення національної безпеки. Київ: НАДУ, 2009. 248 с.

203. Ситник Н. С., Джуган Л. Б. Інформаційні технології у діяльності Державної митної служби України. *Пробл. системн. підходу в екон.* 2018. Вип. № 1 (63). С. 154–158.

204. Сливка О. Постаудит як форма митного контролю в Україні та його перспективи. *Підприємництво, госп. і право*. 2018. № 6. С. 201–203.

205. Соколовська А. М., Твардієвич В. О. Дискусійні питання реформування ПДВ. *Фінанси України*. 2011. № 8. С. 35–50. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Fu_2011_8_5.

206. Соломенко Г. В. Адміністративно-правові засади боротьби з порушеннями митних правил : дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Ірпінь, 2017. URL: er.nau.edu.ua/bitstream/NAU/Д_2018_120007_СоломенкоГВ.

207. Старилов Ю.М. Нарушения налогового законодательства и юридическая ответственность. Воронеж: ИПФ «Воронеж», 2001. 284 с.

208. Статистична звітність / Держ. служба статист. України. URL: <https://ukrstat.org/uk>.

209. Митний Кодекс України. Ст. 346. Підстави та порядок проведення органами доходів і зборів документальних виїзних перевірок. *Юрист-UA.Net*. URL: https://urist-ua.net/кодекси/митний_кодекс_україни/стаття_346.

210. Стратегія національної безпеки України: безпека людини – безпека країни. Затв. Указом Президента України від 14 верес. 2020 № 392/2020. URL: <https://www.president.gov.ua/documents/3922020-35037>.

211. Сумарний обсяг імпорту та експорту у розрізі товарних позицій за кодами УКТЗЕД / Держ. фіск. служба України. URL: <http://sfs.gov.ua/ms/f11> (дата звернення: 17.11.2019).

212. Суторміна В. М., Федосов В. М., Андрущенко В. Л. Держава – податки – бізнес (Із світового досвіду фіскального регулювання економіки). Київ: Либідь, 1992. 328 с.

213. Сухорукова М. О. Глобальна інституалізація: сутнісні характеристики та етапи розвитку. *Зовн. торгівля: екон., фінанси, право*. 2014. № 4 (75). С. 83.

214. Сьогодні на контролі кожний випадок зупинення оформлення товару через спрацювання ризиків АСАУР / Держ. фіск. служба України. 30.01.2019. URL: <http://sfs.gov.ua/media-tsentr/povini/366062.html> (дата звернення: 16.09.2020).

215. Теорія економічного аналізу. Навчальні матеріали онлайн / Веб-сайт. URL: https://pidruchniki.com/15890315/ekonomika/teoriya_igor (дата звернення: 22.09.2019).

216. Драганов Б. Х. [та ін.] теплотехніка : підруч. для студ. вищ. техн. навч. закл. / за ред. Б. Х. Драганова. Київ: ІНКІОС, 2005. 504 с.

217. Тимошенко А. В. Стратегія розвитку митної служби України на 2010–2015 рр. *Вчені записки Універ. «КРОК»*. 2014. Вип. 36. С. 224–229.

218. Ткачова О. К. Специфіка інституціоналізації в сфері управління митною справою. *Держ. управл.: удоскон. та розвиток*. 2012. № 1.

219. Ткачова О. К. Теоретичні основи інституційних механізмів державного управління митною справою. *Держ. управл.: удоскон. та розвиток*. 2013. № 6.

220. Толстолуцька М. Митний спір як предмет адміністративного судочинства. *Вісн. АПСВТ*. 2019. № 2. С. 19–26.

221. Тополенко Н. М., Субіна Д. С. Актуальні проблеми адміністрування та управління митними платежами в сучасних умовах інтеграції. *Екон. і сусп.* 2018. № 19. С. 1364–1370.

222. Тоцька Т. С., Аршиннікова А. В. Недоліки в системі державного контролю митної вартості в Україні. *Вісн. Акад. митної служби України*. 2014. № 1. С. 150–158. (Серія: *Держ. управл.*).

223. Туган-Барановский М. И. Избранное. Периодические промышленные кризисы. История английских кризисов. Общая теория кризисов. 3-е совершенно перераб. изд. Санкт-Петербург, 1914. 574 с. (Переизд.: Петроград – Москва, 1923; Москва: РОССПЭН, 1997).

224. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/984_011.

225. Про Міністерство доходів і зборів України : Указ Президента України від 18.03.2013 № 141/2013 / Офіц. сайт Верхов. Ради України. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/141/2013>.

226. Про деякі заходи з оптимізації центральних органів виконавчої влади : Указ Президента України від 24 груд. 2012 № 726 / Офіц. сайт Верхов. Ради України. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/726/2012>.

227. Управління ризиками в митній справі: зарубіжний досвід та вітчизняна практика : моногр. / за заг. ред. І. Г. Бережнюка. Хмельницький: ПП Мельник А. А., 2014.

228. Феделеш Е. Антидемпінгове мито як засіб тарифного регулювання. *Підприємництво, госп. і право*. 2016. № 3.

229. Формування системи митного аудиту в Україні : моногр. / за заг. ред. О. М. Вакульчик. Хмельницький: ПП Мельник А. А., 2014. 208 с.

230. Формування фіскального простору України в умовах глобалізаційних дисбалансів : моногр. / за ред. д. е. н., проф. А. І. Крисоватого. Тернопіль: ТНЕУ, 2018. 588 с.

231. Фридман М., Шварц А. Монетарная история Соединенных Штатов. 1867–1960. Москва: Ваклер, 1991. 880 с.

232. Хома В. О. Класифікація напрямів удосконалення системи запобігання та протидії незаконному переміщенню товарів і транспортних засобів через митний кордон України. *Сталий розвиток екон.* 2017. № 3 (36). С. 23–31.

233. Хома В. О., Царенко В. І. Актуальні проблеми удосконалення системи протидії митним правопорушенням : моногр. Хмельницький: ФОП Мельник А. А., 2018. 194 с.

234. Хто не заховався, той і винен. URL: <https://tyzhden.ua/Economics/245249>

235. Царенко Т. Б. Боротьба з митними правопорушеннями на основі використання зарубіжного досвіду. *Наук.-досл. ін-т фіск. політики: наук. діяльність: публікації : наук. тези.* URL: <http://ndifp.nusta.com.ua/thesis/569>.

236. Чернецька-Білецька Н. Б., Сєврук К. В. Спрощення процедур митного контролю за рахунок широкого впровадження електронного декларування. *Вісн. Східноукр. нац. універ. ім. Володимира Даля.* 2015. № 1 (218). С. 117–121.

237. Чи лояльніший до платників податків Верховний Суд? *Суд. практика.* 01.04.2019. URL: <http://kmp.ua/uk/analytics/court-practice/is-the-upgraded-supreme-court-more-loyal-to-taxpayers-comparison-of-the-decisions-on-customs-issues-for-2017-and-for-2018/> (дата звернення: 16.09.2020).

238. Шевчук С. В. Чинники та індикатори митної безпеки у площині забезпечення митних інтересів держави. *Екон. простір.* 2018. № 135. С. 103–115.

239. Шевчук С. В. Визначення сутності інструментів та важелів регулятивного потенціалу держави забезпечення митних інтересів України. *Інвестиції: практика та досвід*. 2019. № 4. С. 48–53.

240. Шевчук С. В. Аналіз теоретико-методологічних підходів визначення поняття «митні інтереси». *Економіка та держава*. 2018. № 10. С. 42–48.

241. Шкуренко Е. К. Концептуальная модель взаимодействия таможенных органов и участников внешнеторговой деятельности. *Инициативы XXI века*. 2013. № 1.

242. Шумпетер Й. Теория экономического развития / отв. ред. А. Г. Милейковский. Москва: Прогресс, 1982. 456 с.

243. Экономическая безопасность : энцикл. / сост. А. Г. Шаваев, А. Т. Багаутдинов и др. Москва : Прав. посвещ., 2001. 512 с.

244. Экономическая теория / ред. В. Д. Камаева. 10-е изд., перераб. и допол. Москва: ВЛАДОС, 2003. 592 с.

245. Юхименко П. І., Леоненко П. М. Історія економічних учень : підруч. Київ: Знання, 2008. 639 с.

246. Яланський О. С. «Товарна» контрабанда в Україні – щодо доцільності криміналізації. *Молод. вчений*. 2017. № 11. С. 1034–1038.

247. Яромій І. В. Проблемні аспекти діяльності суб'єктів запобігання та протидії порушенням митних правил. *Наук. вісн. публіч. та приват. права*. 2018. Вип. 4. С. 209–213.

248. Argentina establishes temporary duties on export of services. 2019. URL: <https://www.ey.com/gl/en/services/tax/international-tax/alert-argentina-establishes-temporary-duties-on-export-of-services> (дата звернення: 28.09.2020).

249. Argentine fruit industry welcomes export tax reduction (n. d.). URL: <https://www.freshfruitportal.com/news/2019/07/12/argentine-fruit-industry-welcomes-export-tax-reduction/> (Last accessed: 28.09.2020).

250. Brexit a clo / Portal podatkowy: Podatki.gov.ua. URL: <https://www.podatki.gov.pl/clo/brexit>.

251. China Briefing (n. d.). URL: <https://www.china-briefing.com> (Last accessed: 28.09.2020).

252. Chivers C., Schmitt E., Wood N., Supplier Under Scrutiny on Arms for Afghans'. *New York Times*. 2008. 27 March. P. 5.

253. Classement 2020 des pays les plus sûrs. *Insurly*. URL: <https://insurly.fr/indice-risque-pays>.

254. Corruption Perceptions Index 2017 / Transparency International. URL: https://www.transparency.org/news/feature/corruption_perceptions_index_2017 (Last accessed: 19.09.2019).

255. Customs Security Programme (CSP) / Customs and Security – Taxation and Customs Union – European Union. URL: http://fiata.com/uploads/media/Customs_and_Security_-_Taxation_and_Customs_Union_-_European_Union_06.pdf.

256. Customs blueprints: path ways to better Customs. URL: https://ec.europa.eu/toation_customs/eu-1rammg/customs-blueprints-pathways-better-customsen.

257. Czemińska M. Rola europejskich organów celnych w zapewnieniu bezpieczeństwa i ochrony w transgranicznym ruchu towarowym w Unii Europejskiej. № 3. *Gospodarka światowa: między integracją a bezpieczeństwem międzynarodowym*. 2016. S. 27–38.

258. Defence Export Controls. (n.d.). URL: <http://www.defence.gov.au/ExportControls> (Last accessed: 26.09.2020).

259. Diamond P., Mirrlees J. Optimal taxation and public production II: tax rules. *Public Finance. Worth Series in Outstanding Contributions* / ed. by A. Auerbach. New York: Worth Publisher, 1999. P. 81–126.

260. Gupta S., Keen M., Shah A., Verdier G. Digital revolutions in public finance. Washington, DC: International Monetary Fund, 2017. 343 p.

261. Alpin P. Digitalization of tax: International perspectives. London: ISAEV, 2017. 34 p.

262. Bellon M., Dabla-Norris J., Khalid S. Digitalization to improve tax compliance: evidence from VAT e-Invoicing in Peru. *IMF Working Paper: WP/19/31*. P. 36.

263. EU Customs strategy: Taxation and customs union / European Commission. URL: https://ec.europa.eu/taxation_customs/general-information-customs/eu-customs-strategy_en.

264. EU: New customs pre-arrival security and safety regime in March 2021. URL: <https://home.kpmg/us/en/home/insights/2020/05/tnf-eu-new-customs-pre-arrival-security-and-safety-regime-in-march-2021.html>.

265. Export Control (n. d.). URL: https://www.bafa.de/EN/Foreign_Trade/Export_Control/export_control_node.html (Last accessed: 25.09.2020).

266. Export Regulations in South Korea. 2018. URL: http://securustrade.com/wp-content/uploads/2018/10/SECURUS_South-Korea-Export_Regulations_2018Q4.pdf (Last accessed: 28.09.2020).

267. Exports of Arms and Military Equipment from Poland. Report. 2016. URL: <https://www.ms.gov.pl/resource/19632e19-166a-43f9-bd61-87532a1fcfce:JCR> (Last accessed: 25.09.2020; 28.09.2020).

268. Exports of Arms and Military Equipment from Poland. 2016 Report. (2017). URL: <https://www.ms.gov.pl/resource/03311c99-5d96-4074-84e9-37c535d8d3bb:JCR> (Last accessed: 25.09.2020).

269. Federal Ministry of Finance (n. d.). URL: <https://www.bundesfinanzministerium.de/Web/EN/Home/home.html> (Last accessed: 25.09.2020).

270. Fischer S., Dornbusch R., Schmalensee R. Economic. McGraw-Hill, 1988. 813 p.

271. Gandhi B. India's Compulsory License Model: Increased Pharmaceutical Access and Innovation Coexist. *Brigham Young University Prelaw Review*. 2019. Vol. 33, ar. 5. P. 32–57.

272. Grzywny za przestępstwa i wykroczenia skarbowe w 2017 roku. URL: <http://ksiegowosc.infor.pl/podatki/urzed-skarbowy/kontrola-skarbowa/748009>, Grzywnyza-przestepstwa-i-wykroczenia-skarbowe-w-2017-roku.html.

273. Holloway S. Measuring the effectiveness of border management: designing KPIs for outcomes'. *World Customs Journal*. 2010. Vol. 4, No. 2.

274. Hutton E. The Revenue Administration–Gap Analysis Program: Model and Methodology for Value-Added Tax Gap Estimation. *IMF*. 2017. P. 28

275. ICS2. URL: https://ec.europa.eu/taxation_customs/general-information-customs/customs-security/ics2_en.

276. Import and export permits (n. d.). URL: <https://www.arpana.gov.au/regulation-and-licensing/licensing/import-export-permits> (Last accessed: 26.09.2020).

277. International Trade Centre. Faster customs, faster trade: Using technology for trade facilitation. ITC, Geneva, 2018. URL: http://www.intracen.org/uploadedFiles/intracenorg/Content/Publications/Faster%20customs,%20faster%20trade_Huawei_final_Hi-res.pdf.

278. Walsh J. T. New Customs. *Finance & Development* / International Monetary Fund. 2006. URL: <https://www.imf.org/external/pubs/ft/fandd/2006/03/walsh.htm>.

279. Japan supports WCO projects on sustainability and border security 19 February 2020. URL : <http://www.wcoomd.org/en/media/newsroom/2020/february/japan-supports-wco-projects-on-sustainability-and-border-security.aspx>.

280. Keen M. Anatomy of a VAT. *National Tax Journal*. 2013. Vol. 66. P. 423–446. URL: <https://www.ntanet.org/NTJ/66/2/ntjv66n02p423-446-anatomy-vat.html.html>.

281. Kodeks karny skarbowy. Dz. U. 1999. Nr. 83. Poz. 930. URL: <http://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU19990830930/U/D19990930Lj.pdf>.

282. Major Taxes in the PRC (n. d.). URL: <https://www.pwccn.com/en/services/tax/accounting-and-payroll/overview-of-prc-taxation-system.html> (Last accessed: 28.09.2020).

283. Meat export license (n. d.). URL: <http://www.agriculture.gov.au/export/controlled-goods/meat/elmer-3/meat-export-licence> (Last accessed: 26.09.2020).

284. Military Equipment Export Report (first half of 2018) (n. d.). URL: https://www.bmwi.de/Redaktion/EN/Publikationen/Aussenwirtschaft/ruestungsexport-zwischenbericht-2018.pdf?__blob=publicationFile&v=3 (Last accessed: 25.09.2020).

285. OECD. Action 1 –2015 Final report, addressing the tax challenges of the digital economy : OECD/G20 Base Erosion and Profit Shifting Project. OECD Publishing, 2015. P. 64–65.

286. Pasternak-Malicka M. Rola Kodeksu karnego skarbowego i kontroli administracji skarbowej w walce z szarą strefą w funkcjonowaniu przedsiębiorstw. *Finanse, rynki finansowe ubezpieczenia* : Zeszyty naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. 2012. № 52 (708). S. 77. URL: http://www.wneiz.pl/nauka_wneiz/frfu/52-2012/FRFU-52-73.pdf.

287. Peterson J. An Overview of Customs Reforms to Facilitate Trade. *Journal of International Commerce and Economics*. 2017. URL: <https://www.usitc.gov/journals>.

288. Przestępsrwa i wykroczeniaw 2015 roku. URL: <http://ksiegowosc.infor.pl/podatki/urząd-skarbowy/kontrola-skarbowa/704207,Przestępstwa-i-wykroczenia-skarbowe-2015-grzywny.html>.

289. Rozporządzenie wykonawcze komisji (UE) 2020/893. W sprawie zmiany rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/2447 ustanawiającego szczegółowe zasady wykonania niektórych przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE). Nr. 952/2013 ustanawiającego unijny kodeks celny. *Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej*. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020R0893&from=EN>.

290. Security challenges and responses : Japan Customs experience WCO Security Conference (Brussels, Belgium, 11- 12 December 2019). URL : https://na.eventscloud.com/file_uploads/1066be25a8b116a48215c5a84443da54_3.4MrTakahiroAraki_EN.pdf.

291. State Taxation Administration of the People's Republic of China (n. d.). URL: <http://www.chinatax.gov.cn/eng> (Last accessed: 28.09.2020).

292. Strategic Export Controls: Licensing Statistics, 1 January to 31 December 2018 (n. d.). URL: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/815698/2019Q1-strategic-export-controls-country-pivot-report-2018.pdf (Last accessed: 25.09.2020).

293. Tabela A kursów średnich walut obcych / NBP – Narodowy Bank Polski. URL: <https://rss.nbp.pl/kursy/TabRss.aspx?n=2020/a/20a177>.

294. Taxation and Customs Union : UCC – Work Programme. URL: https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/union-customs-code/ucc-work-programme_en.

295. Taxation and Customs Union. URL: https://ec.europa.eu/taxation_customs/general-information-customs/customs-security/security_en.

296. The International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank. *Customs modernization handbook* / ed. by Luc de Wulf, José B. Sokol. 2005. 327 p. – (Trade and development series).

297. The second schedule – export tariff (n. d.). URL: http://www.cbic.gov.in/resources//htdocs-cbec/customs/cst1718-020218/sch2exptariff_01052018.pdf;jsessionid=05B1E409F3380A55D9AFD1F088A4CF4C (Last accessed: 28.09.2020).

298. The World Bank Group: IBRDIDA (n. d.). URL: <http://data.worldbank.org> (Last accessed: 28.09.2020).

299. U. S. Code. T. 18. - Crimes and criminal procedure. P. I. Crimes. Ch. 27. Customs. § 545. Smuggling goods into the United States. URL: <https://www.law.cornell.edu/uscode/text/18/545>.

300. Union Customs Code. Taxation and Customs Union / European Commission. URL: https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/union-customs-code_en.

301. Voitseshyn V., Desyatnyuk O., Shevchuk O. Expediency of Reducing and Cancellation of Customs Duty's Level on Exports in Ukraine and in the World. *10th International Conference on Advanced Computer Information Technologies*. 2020. P. 687–690.

302. Novysedlák V., Palkovičová J. The estimate of the value added tax revenue loss. *Economic Analysis* / Institute for Financial Policy, The Ministry of Finance of the Slovak Republic. 2012. № 5. P. 15.

303. Export Control (n. d.). Vol. 12. URL: <https://www.abf.gov.au/exporting-subsite/files/fact-sheets/export-control-manual.pdf> (Last accessed: 26.09.2020).

304. Widdowson D. Managing risk in the Customs context *Customs Modernization Handbook*. / The World Bank. Washington D. C., 2005.

305. E-customs annual progress report. 2018. URL: https://ec.europa.eu/taxation_customs/sites/taxation/files/2018_e-customs_annual_progress_report_v1.02.pdf.

306. 出口商品稅率表 (n. d.). URL: <http://gss.mof.gov.cn/zhengwuxinxi/zhengcefabu/201812/P020181226472874915536.pdf> (Last accessed: 28.09.2020).

АВТОРСЬКИЙ КОЛЕКТИВ

*Науковий редактор монографії **Андрій Ігорович Крисоватий** – доктор економічних наук, професор, ректор Західноукраїнського національного університету (передмова, п. 1.1, 3.1, 3.3).*

***Євген Петрович Бондаренко** – кандидат економічних наук, доцент кафедри податків і фіскальної політики Західноукраїнського національного університету (п. 3.5).*

***Володимир Андрійович Валігура** – кандидат економічних наук, доцент кафедри податків і фіскальної політики Західноукраїнського національного університету (п. 1.1, 2.1, 4.1).*

***Галина Василівна Василевська** – кандидат економічних наук, доцент кафедри податків і фіскальної політики Західноукраїнського національного університету (п. 5.3).*

***Василь Петрович Войцешин** – аспірант кафедри податків і фіскальної політики Західноукраїнського національного університету (п. 6.2).*

***Ольга Ярославівна Герчаківська** – суддя Тернопільського міськрайонного суду Тернопільської області (п. 2.5).*

***Святослав Дем'янович Герчаківський** – кандидат економічних наук, доцент кафедри податків і фіскальної політики Західноукраїнського національного університету (п. 1.2, 2.2, 4.2).*

***Інна Анатоліївна Гуцул** – кандидат економічних наук, доцент кафедри податків і фіскальної політики Західноукраїнського національного університету (п. 1.3).*

***Оксана Миронівна Десятнюк** – доктор економічних наук, професор кафедри податків і фіскальної політики Західноукраїнського національного університету (п. 6.1).*

Володимир Ігорович Дмитрів – кандидат економічних наук, доцент кафедри податків і фіскальної політики Західноукраїнського національного університету (п. 3.5).

Ірина Ярославівна Зварич – доктор економічних наук, доцент, доцент кафедри міжнародної економіки Західноукраїнського національного університету (п. 5.2).

Ігор Петрович Кекіш – викладач кафедри податків і фіскальної політики Західноукраїнського національного університету (п. 6.3).

Катерина Вікторівна Крисовата – кандидат економічних наук, доцент кафедри податків і фіскальної політики Західноукраїнського національного університету (п. 6.3).

Анатолій Ігорович Луцик – кандидат економічних наук, доцент кафедри податків і фіскальної політики Західноукраїнського національного університету (п. 2.4, 3.1, 5.1).

Тарас Ярославович Маршалок – доктор економічних наук, доцент кафедри податків і фіскальної політики Західноукраїнського національного університету (п. 1.4).

Іванна Василівна Мороз – аспірантка кафедри податків і фіскальної політики Західноукраїнського національного університету (п. 3.4).

Ірина Василівна Новосад – кандидат економічних наук, начальник відділу митного оформлення № 1 митного поста «Рава-Руська» Львівської митниці ДФС (п. 1.2, 5.3).

Вікторія Володимирівна Сідляр – кандидат економічних наук, доцент кафедри податків і фіскальної політики Західноукраїнського національного університету (п. 3.2).

Наталія Геннадіївна Синютка – кандидат економічних наук, доцент кафедри фінансів Національного університету «Львівська політехніка», докторант кафедри податків і фіскальної політики Західноукраїнського національного університету (п. 3.3).

Федір Петрович Ткачик – кандидат економічних наук, доцент кафедри податків і фіскальної політики Західноукраїнського національного університету (п. 1.3, 2.3, 4.2).

Володимир Володимирович Угрин – кандидат економічних наук, доцент кафедри податків і фіскальної політики Західноукраїнського національного університету (п. 6.1).

Антон Михайлович Шевчук – кандидат економічних наук, викладач кафедри податків і фіскальної політики Західноукраїнського національного університету (п. 3.2).

Глона Сергіївна Чернець – аспірантка кафедри податків і фіскальної політики Західноукраїнського національного університету (2.2).

Наукове видання

**«Сучасні виклики забезпечення
митної безпеки в Україні»**

Монографія

**За редакцією д. е. н., професора
А. І. Крисоватого**

Редактор Інна Буняк
Дизайн обкладинки Марії Одобецької

Підписано до друку 23.12.2020 р.
Формат 60x84/16. Гарнітура Times New Roman.
Папір офсетний. Друк на дублікаторі.
Умов.-друк. арк. 20,7. Обл.-вид. арк. 21,8.
Зам. № 20-117. Тираж 500 прим.

Видавець та виготовлювач
Західноукраїнський національний університет
вул. Львівська, 11, м. Тернопіль, 46009
Свідоцтво про внесення суб'єкта видавничої справи
до Державного реєстру видавців ДК № 3467 від 23.04.2009 р.

Видавничо-поліграфічний центр «Економічна думка ЗУНУ»
вул. Бережанська, 2, м. Тернопіль, 46009
тел. (0352) 47-58-72
E-mail: edition@tneu.edu.ua

Віддруковано ФО-П Шпак В. Б.
Свідоцтво про державну реєстрацію В02 № 924434 від 11.12.2006 р.
м. Тернопіль, бульвар Просвіти, 6/4. тел. 8 097 299 38 99.
E-mail: tooums@ukr.net