

УДК 351.813.1

Е. С. Молдован, кандидат наук з державного управління, старший науковий співробітник відділу дослідження проблем адміністрування митних платежів Науково-дослідного центру митної справи

**ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД АВТОМАТИЗАЦІЇ ЗДІЙСНЕННЯ ПРОЦЕДУР
МИТНОГО КОНТРОЛЮ ТА МИТНОГО ОФОРМЛЕННЯ ТОВАРІВ,
ЩО ПЕРЕМІЩУЮТЬСЯ ЧЕРЕЗ МИТНИЙ КОРДОН
ВОДНИМИ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ**

Проаналізовано зарубіжний досвід автоматизації здійснення процедур митного контролю та митного оформлення товарів, що переміщуються через митний кордон водним транспортом. Сформульовано пропозиції з удосконалення вітчизняної митної практики у площині автоматизації митних процедур у митних пунктах попуску в портах.

Ключові слова: водні транспортні засоби; митний контроль та оформлення; ASYCUDA; Cargo Targeting System; “єдине вікно”.

The article is devoted to the issues of foreign experience of automation of implementation of customs control and customs clearance procedures on goods which are transported through the customs border. Particularly, the experience of European Countries includes practice of using ASYCUDA. Countries of American Continent as a rule use Cargo Targeting System. And the Russian Federation started to use pilot project of the system “Sea Port”.

Advantages and disadvantages of these systems are analyzed by the author in the article. Proposals for improving of Ukrainian customs practice of automation of implementation of customs control and customs clearance procedures on goods which are transported through the customs border are formulated. The author emphasizes, that the most rational experience for Ukraine is experience of using the ASYCUDA.

Key words: water vehicles; customs control and customs clearance; ASYCUDA; Cargo Targeting System; “Single Window”.

Постановка проблеми. Сучасний стан функціонування українських портів характеризується низкою негативних явищ, спровокованих непрофесійною діяльністю митниць і митних пунктів пропуску в процесі здійснення митного контролю та митного оформлення товарів, що переміщуються водними транспортними засобами. Внаслідок уваги створюються неконкурентні умови для експедиторів і перевізників, мають місце прояви корупції, циркулює недостовірна інформація щодо часу оформлення вантажів. Трапляється, що посадові особи митниць штучно зани-

© Е. С. Молдован, 2017

жують часові показники (враховують лише час, коли посадова особа бере документи особисто в руки та видає їх представнику ЗЕД, не враховуючи численні черги очікування для надання документів на оформлення, тоді як середній час оформлення може досягати 30 годин). Часто процес документообігу дублюється – документи подаються як в електронному вигляді, так і на паперових носіях. Усе це, зрештою, призводить до відтоку транзитних вантажів з українських портів, отже, до недоотримання державним бюджетом надходжень від митних платежів.

Один зі шляхів нейтралізації та розв'язання проблем вбачається у впровадженні та використанні на практиці митного контролю та митного оформлення у портах автоматизованої системи здійснення митних формальностей. Її запровадження та активне використання створило б можливості для митників отримувати і послуговуватись детальною, структурованою, попередньо уніфікованою інформацією про товари, що надходять у порти України, підвищити ефективність управління ризиками, спростити і прискорити виконання митних формальностей у портах.

Необхідно зауважити, що окремі спроби здійснювати процедури митного контролю та митного оформлення у портах в автоматичному режимі траплялись у вітчизняній митній практиці. Зокрема, в Одеському та Іллічівському портах реалізовано пілотний проект “єдиного вікна” на основі раніше запровадженої “вільної практики” (заходження судна закордонного плавання в порт та початок вантажних операцій без участі комісії на борту), наявної автоматичної системи контролю доступу – електронної пропускної системи, електронного планування заїзду автотранспорту в порт, а також інтеграції технічних засобів в інформаційну портову систему. Це дало змогу портам із вересня 2013 р. повністю відмовитися від паперового документообігу; створити умови для прозорої роботи, зручного контролю за повнотою справляння податків і зборів, зниження рівня корупції на митниці; спростити процедури подання документів, що забезпечило суттєву економію часу і грошей бізнесу під час оформлення вантажу [1]. Проте, як стверджують самі посадові особи Одеської митниці ДФС, використання “єдиного вікна” супроводжується і низкою проблем, серед яких – окремі моменти несумісності даної автоматизованої системи із програмою “Інспектор-2006” та електронними журналами; відсутність нормативно-правового закріплення принципів імперативного використання системи, що створює певні труднощі у роботі з нею тощо.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Різні аспекти проблематики здійснення митного контролю та процедур митного оформлення знайшли своє відображення у працях багатьох вітчизняних науковців. Наприклад, організація і методологія митного контролю стали предметом дослідження М. Білухи, Т. Микитенко [2]. Теоретичні засади й призначення митного контролю розкрито такими авторами, як О. Годованець, Н. Ведашенко [3]. Крізь призму митного контролю та митного оформлення товарів К. Крисоватою було досліджено фінансові ризики [4]. Новітню парадигму реалізації митного контролю запропоновано О. Десятнюк та М. Харкавим [5]. У площині юридичної науки питання здійснення митного контролю в цілому й на водному транспорті зокрема досліджували Л. Валуєва, А. Ковбан [6], Т. Аверочкина [7], І. Базилюк [8] та ін.

Проте, незважаючи на широкий діапазон наукових праць, присвячених питанням митного контролю та митного оформлення товарів, що переміщуються через митний кордон водними видами транспорту, недостатньо дослідженою залишається проблема автоматизації здійснення цих процедур. Лише окремі науковці (наприклад, Б. Мороз, О. Дяченко [9]) обирають цю проблему як предмет свого дослідження, що певною мірою й обумовлює актуальність дослідження.

Мета статті – здійснення аналізу досвіду застосування різних типів автоматизованих систем у портах і портових митних пунктах пропуску для вироблення найраціональнішого підходу до запровадження таких інноваційних технологій у вітчизняній митній практиці.

Виклад основного матеріалу. Беручи до уваги, що офіційним вектором свого державницького розвитку Україна обрала проєвропейський вектор, вважаємо за доцільне розглянути досвід країн – членів Європейського Союзу щодо автоматизації процедур здійснення митного контролю та митного оформлення товарів, переміщуваних через митний кордон України водними видами транспорту.

Митні адміністрації багатьох європейських країн нині активно послуговуються системою ASYCUDA та її національними модифікаціями. Автоматизована система обробки митних даних ASYCUDA являє собою універсальну автоматизовану Митну систему управління даними, за допомогою якої можуть оброблятися всі процеси митного оформлення. Система дозволяє здійснювати електронну обробку декларацій, управління ризиками, обліковувати транзитні операції, а також прискорити оформлення товарів, накопичувати своєчасні й точні статистичні дані для фінансових і торгових цілей політики.

Програмне забезпечення ASYCUDA може працювати на різних типах апаратних засобів у середовищі “клієнт – сервер”. Дані транзакцій і управління зберігаються в реляційній системі управління базами даних. Система враховує всі міжнародні норми і стандарти, що стосуються митного оформлення в порядку, встановленому ISO, Всесвітньою митною організацією, Організацією Об’єднаних Націй. Важливою характеристикою ASYCUDA є її гнучкість, тобто здатність налаштовуватись відповідно до національних особливостей окремих митних режимів, тарифів, митних правил і законодавства [10]. Це створило передумови для інсталювання даної автоматизованої системи обробки митних даних більш ніж у 90 країнах світу. Значний сектор серед країн-користувачів ASYCUDA становлять європейські країни, такі як Велика Британія, Королівство Нідерланди, Франція, Литва, Латвія, Молдова тощо.

Використання у практиці діяльності митних адміністрацій країн ASYCUDA має забезпечити:

- сприяння торгівлі через нормалізацію форм і документів, стандартизацію даних, спрощення та автоматизацію митних процедур для прискорення оформлення товарів;
- підвищення рівня ефективності митного контролю за рахунок використання сучасних інструментів і методів, упровадження надійних процедур і забезпечення повного аудиту і механізмів контролю митних операцій;
- удосконалення митного управління і контролю шляхом забезпечення урядів країн-користувачів ASYCUDA точною і своєчасною статистичною інформацією про

зовнішню торгівлю та доходи, котра в подальшому може бути використана для цілей торгової політики і прийняття управлінських рішень [11].

Застосування ASYCUDA дозволяє митним адміністраціям досягти таких переваг:

- спрощення процедур торгівлі;
- зміцнення інституційного потенціалу митної служби, в тому числі пунктів пропуску;
- співпраця між транскордонними контрольними органами та між митними органами і трейдерами;
- автоматизація всіх митних процедур і режимів;
- раціоналізація й спрощення митних процедур і документації;
- узгодження національних торгових документів з міжнародними стандартами для форм (зразок Організації Об'єднаних Націй), Єдиним адміністративним документом (ЄАД), документацією та елементами даних, які містяться в міжнародних конвенціях і рекомендаціях;
- вільний доступ і використання Гармонізованої системи опису та кодування товарів (ГС) і розробка комплексних митних тарифів поряд із відповідними національними законами і правилами;
- введення прямого трейдера (ДТІ) шляхом електронної подачі митних декларацій торговцями і декларантами з використанням електронного обміну даними (EDI);
- автоматична обробка митних декларацій та обміну інформацією з усіма учасниками процесу оформлення інформації;
- управління витратами і часом транспортування;
- забезпечення прозорості митних операцій і зменшення можливостей для шахрайства;
- управління ризиками в митній сфері [11].

Особливо ефективно зарекомендувала себе ASYCUDA в управлінні митними ризиками – за допомогою цієї системи створюється повноцінна можливість відстежити цільові відправки підвищеного ризику і зменшити кількість фізичних перевірок. Робота з ASYCUDA дає можливість охопити велику кількість процедур митного контролю та митного оформлення, починаючи від моменту декларування товарів, що переміщуються водними видами транспорту, і закінчуючи оглядом суден.

ASYCUDA передбачає використання технологічних інструментів: мультимедіа, сканованих зображень і бездротових пристроїв, за допомогою яких можна здійснити розподіл товарів каналами митного контролю. Товар, що переміщується через кордон водними видами транспорту, може бути спрямований у: 1) “зелений коридор” для випуску товарів без проведення експертизи; 2) “жовтий коридор”, що передбачає перевірку документів на товари й судна до випуску товарів; 3) “червоний коридор” – для фізичного огляду товарів до випуску; 4) “синій коридор”, який означає, що товар буде випущений, але підданий процедурі аудиту після проходження митного кордону.

Зазначені високотехнологічні інструменти дають митникам можливість у режимі віддаленого доступу попередньо оцінити вантажі й управляти базами даних. Завдяки ASYCUDA митний контроль можна здійснювати коли судно ще пе-

ребуває у дорозі. У цьому разі митний контроль полягає в перевірці заявлених на виході з порту відправлення документів на паперових носіях, умісту контейнера і статусу товарів щодо їх незмінності. Система ASYCUDA також передбачає можливість здійснення періодичної оцінки процесів управління ризиками з метою визначення ефективності критеріїв відбору і необхідності їх зміни, розширення або виключення параметрів управління ризиками.

Складовою системи ASYCUDA є так званий модуль “Митний транзит”, що дозволяє виявити підробку електронних документів, електронного підпису і реєстрацію різних типів угод. За допомогою цього модуля можна обробляти транзитні документи, такі як книжки МДП. При цьому відпадає необхідність оперувати даними повторного входу або подавати документи на паперових носіях на прикордонних переходах суден. Це забезпечує повну інтеграцію процедур транзиту в митницю.

Отже, система ASYCUDA забезпечує можливість скорочення часу, необхідного на здійснення митного контролю та митного оформлення товарів, що переміщуються через митний кордон водними видами транспорту. Це, своєю чергою, приводить до скорочення часу перебування судна в порту, спрощує роботу митним адміністраціям, полегшує і пришвидшує дотримання митних формальностей декларантами та судовими адміністраціями. Крім того, ASYCUDA створює широкий спектр можливостей для міжнародної співпраці митних адміністрацій, у тому числі щодо обміну інформацією, виступає фактично платформою для уніфікації митних процедур митного контролю та митного оформлення на міжнародному рівні.

Інша автоматизована система здійснення митного контролю та митного оформлення товарів, що переміщуються через митний кордон водними видами транспорту, яка широко використовується у світі, розроблена Всесвітньою митною організацією (WCO) – Cargo Targeting System. Найбільші користувачі Cargo Targeting System – США й Канада.

Призначенням Cargo Targeting System є створення можливостей для членів WCO здійснювати кращий аналіз ризиків та управління ними на міжнародному рівні, забезпечити спрощення процедур торгівлі й таким чином дотримуватись стандартів Кіотської конвенції, зокрема Стандартних правил 6.2–6.10 [12].

Компонентами Cargo Targeting System, що забезпечують такі її необхідні характеристики, як оперативність, ефективність і стійкість, є:

- програмне забезпечення, спеціально розроблене для оцінювання ризиків Всесвітньою митною організацією, пристосоване до сучасних міжнародних стандартів і передової практики. Компонент бере до уваги операційне середовище митниці й потреби митних органів щодо здійснення ефективного управління ризиками та сприяння торгівлі;

- устаткування, зокрема додаток WCO CTS, інстальований у кожній країні-учасниці на окремих серверах, налаштовується та обслуговується WCO;

- підтримка даних, завданням якої є налагодження партнерських відносин приватного сектора з основними судноплавними лініями, перевізниками та експедиторами. Цей компонент функціонує в різних країнах світу з метою гарантування отримання правильних даних у потрібний час;

- навчання та наставництво – WCO надає кожній митній адміністрації, що застосовує Cargo Targeting System, повну програму навчання для користувачів, ад-

міністраторів і викладачів, а також забезпечує здійснення періодичних оглядів системи для забезпечення її ефективної роботи;

- технічне обслуговування та підтримка [13].

Застосування Cargo Targeting System дає такі переваги під час митного контролю та митного оформлення товарів, що переміщуються через митний кордон водними видами транспорту:

- митні органи можуть виконувати комплексну та ефективну оцінку ризиків імпорту, експорту і перевалки вантажів, виявляти високий ризик поставки за всім спектром митних ризиків і спрощення процедур торгівлі;

- полегшити сортування даних посадовою особою митної адміністрації або аналітиком та зосередити свою увагу на найвищому за рангом ризику. Митник має можливість опрацювати дані вручну за допомогою аналітичного процесу і звернутися до групи уповноважених осіб, що оцінюють ризик;

- використовувати отримані та накопичені у системі результати в подальшому для здійснення певного запиту й аналітики;

- ефективніше та доцільніше використовувати митні ресурси;

- здійснювати митний контроль та митне оформлення імпортних і транзитних товарів, що переміщуються водними видами транспорту через митний кордон країни, у межах 72 годин до прибуття судна;

- здійснювати митний контроль та митне оформлення експортних товарів, що переміщуються водними видами транспорту через митний кордон країни, упродовж 24 годин між прибуттям і відправленням судна [14].

Забезпечується досягнення цих переваг за допомогою додатка Green Line Cargo Targeting System (CTS), розробленого спеціально для застосування у митних пунктах пропуску, що розташовані у портах. За допомогою цього додатка можна відстежити поставку та контейнери за номером рейсу судна, а також пов'язані із кожною поставкою ризику; дані щодо вантажів, забезпечені морським перевізником; ознайомитись із декларацією імпортера; працювати з аналітикою щодо відвантажень та обмінюватись аналітичною інформацією з іншими державними органами для прийняття спільного рішення в режимі он-лайн [15].

Певний інтерес для України у сфері здійснення митного контролю та митного оформлення товарів, що перевозяться через митний кордон нашої держави водними транспортними засобами, може становити також досвід несвропейських країн, зокрема Росії. Необхідність дослідження практик митного контролю та митного оформлення у досліджуваному секторі митної справи цієї країни обумовлюється насамперед тим, що Росія, незважаючи на свій статус фактичного інтервента на території України, залишається найбільшим торговим партнером нашої держави. Найдовша ділянка державного та митного кордону України припадає на кордон із Російською Федерацією, що створює необхідність тісної співпраці та обміну інформацією, у тому числі щодо митного контролю та митного оформлення товарів, що переміщуються через митний кордон нашої держави водними транспортними засобами, між митними органами обох держав. Крім того, як свідчить проведений нами аналіз практичної площини здійснення митного контролю та митного оформлення товарів, що переміщуються через митний кордон водними видами транспорту, мит-

ні органи Російської Федерації використовують дуже прогресивні технології та програмні продукти для швидшого виконання митних формальностей. Вочевидь, вивчення досвіду російських митників може стати досить корисним та раціональним для вдосконалення й покращання практики здійснення митного контролю й митного оформлення товарів, що переміщуються через митний кордон України водними видами транспорту.

У цілому процедури митного контролю та митного оформлення товарів, що переміщуються водними видами транспорту, в Російській Федерації дуже кропіткі, складні й тривалі. Для скорочення часу, необхідного на здійснення законодавчо визначених процедур митного контролю та митного оформлення, Федеральна митна служба Росії розгорнула масштабну кампанію автоматизації здійснення митних процедур у морських та річкових портах із використанням ІТ-продуктів.

Так, наприклад, Федеральна митна служба Росії розробила прототип єдиної платформи інформаційної взаємодії контрольних органів та зацікавлених осіб у морських пунктах пропуску, що отримала назву “Морський порт”. Портал “Морський порт” – це комплекс програмних засобів (далі – КПС), який ґрунтується на принципі “єдиного вікна”. Програмний продукт поєднує стивидорські компанії, морських перевізників, державні контрольні органи, дозволяє транспортникам заносити в єдину інформаційну систему відомості про судно і про товари, а наглядовим відомствам обробляти цю інформацію.

Цілями розробки та впровадження порталу “Морський порт” можна вважати:

- забезпечення безперервності логістичного процесу;
- оптимізацію здійснення митних операцій;
- скорочення тривалості перебування товарів у морському порту;
- створення передумов для прийняття рішення про вивантаження товарів ще до приходу судна в порт;
- скорочення часу митного оформлення завдяки можливості повідомити завчасно уповноважених щодо товарів осіб про необхідність подати певний перелік документів;
- скорочення фінансових витрат зацікавлених учасників ринку, кінцевих споживачів товарів, що імпортуються [16].

У РФ Систему “Морський порт” було протестовано у п’яти морських пунктах пропуску Далекосхідного, Північно-Західного та Південного митних управлінь, а саме у:

- Морському порту “Східний” Находкінської митниці;
- Морському порту “Владивосток” Владивостоцької митниці (у вільному порту “Владивосток” попереднє інформування на морському транспорті з використанням КПС “Портал Морський порт” уже стало обов’язковим з 1 жовтня 2016 р. В електронному вигляді за час пілотної експлуатації оформлено 337 судових справ);
- Усть-Лузькому митному посту Кінгісепської митниці;
- Морському порту “Калінінград” ім. Н. С. Хазова Калінінградської обласної митниці;
- Новоросійському південно-східному митному посту Новоросійської митниці [17].

Тестування були проведені і в портах окупованого РФ Криму, зокрема у:

- Феодосійському митному посту Кримської митниці;
- Керченському митному посту Кримської митниці;
- Євпаторійському митному посту Кримської митниці [17].

У Балтійській митниці, до якої належать морські ворота “Великий порт” (Санкт-Петербург), портал “Морський порт” почав функціонувати в липні 2016 р. До кінця вересня митники обробили за допомогою програмного продукту 9 попередніх інформаційних повідомлень про товари та 184 пакети електронних документів і відомостей про судно й вантажі. 7 із 46 судноплавних ліній Петербурзького порту надають попередню інформацію в КПС.

Однак, незважаючи на всі переваги від використання порталу “Морський порт”, можна виділити низку труднощів, що виникають під час роботи з цим ІТ-продуктом:

- представникам контейнерних ліній доводиться вручну вносити відомості про 400–500, а іноді й про тисячу контейнерів. При цьому перехід до Калінінграда морем з великих портів Східної Європи, Гданська і Клайпеди триває чотири-шість годин. Цього часу явно недостатньо, щоб оновити дані в митній системі. Крім того, його занадто мало, щоб експедитори, морські агенти й інші учасники процесу встигли обмінятися інформацією й звірити її;

- транспортники обов’язково мають дублювати відомості на паперових носіях. В оформленні прибуття часто використовуються супровідні документи, які потрібні колегам митників – службам, які займаються ветеринарним наглядом, санітарно-карантинним, карантинним фітосанітарним контролем, представники яких входять до складу комісії, що здійснює митне оформлення товарів, які переміщуються водними видами транспорту;

- електронна мова, за допомогою якої спілкуються представники ліній і судновласників, не поєднується з форматом, закладеним у базу морського порталу. При цьому морські агенти змушені заносити відомості в п’ять інформаційних систем різних державних служб;

- імперативний характер подачі попередньої інформації за допомогою КПС “Портал Морський порт” призводить до витрат більшої кількості людино-годин на перетин кордону. Це, своєю чергою, провокує зростання вартості морських перевезень, унаслідок чого страждають власники вантажів і кінцеві споживачі. Не виключено відтік контейнерних вантажів із російських портів у Прибалтику і Фінляндію.

З метою усунення зазначених недоліків та згідно з рекомендаціями насамперед морських перевізників Уряд РФ видав розпорядження, відповідно до якого наглядові органи мають використовувати митний портал “Морський порт” під час здійснення контролю в морських пунктах пропуску через російський державний кордон. Ідеться в тому числі про ФСБ Росії, Россільгоспнагляд і Росспоживнагляд [18], що цілком респондує ст. 63 Митного кодексу Російської Федерації [19] та переліку типових ролей доступу до бази даних комплексу програмних засобів “Портал Морський порт” [17]. На виконання цього розпорядження наприклад, у Великому порту Санкт-Петербурга керівники локальних контрольних органів розробили Тимчасову технологію взаємодії посадових осіб державних контро-

льних органів та зацікавлених осіб у процесі проведення експерименту “єдина перевірка в єдиному місці” під час здійснення операцій митного огляду товарів. Проте така взаємодія здійснюється не за допомогою порталу, а за допомогою електронної пошти. У портал “Морський порт” вносяться лише рішення, прийняті за результатами такої співпраці, до того ж у ручному режимі. У розпорядженні також зазначається, що обмін інформацією щодо проведення контрольних операцій може здійснюватись у порядку, передбаченому проектом технології. Однак сам проект такого порядку не містить [20].

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямі. Отже, все вищевикладене дає підстави сформулювати такі висновки: 1) переваги, які забезпечила чинна, хоча й пілотна, вітчизняна практика автоматизації здійснення процедур митного контролю та митного оформлення товарів, що переміщуються через митний кордон водними видами транспорту, доводить необхідність подальшої автоматизації зазначених митних процедур і нормальностей; 2) проблеми, що виникли під час реалізації пілотного проекту, вказують на необхідність пошуку оптимальних шляхів удосконалення чинних процесів автоматизації здійснення процедур митного контролю та митного оформлення товарів, що переміщуються через митний кордон водними видами транспорту; 3) із цією метою найдоцільніше, на нашу думку, використати досвід європейських країн, тобто використовувати систему ASYCUDA, за допомогою якої здійснюватиметься митний контроль і митне оформлення товарів, що переміщуються через митний кордон водними видами транспорту. На користь такого вибору свідчить щонайменше проєвропейський вибір України у сенсі розбудови держави, а також низка переваг, що забезпечує така система; 4) Cargo Targeting System, попри всі переваги, які забезпечує використання цієї автоматизованої системи, більшою мірою спрямована на управління ризиками, аніж на здійснення митного контролю та митного оформлення товарів, а тому її повноцінне впровадження в українську митну практику було б менш раціональним кроком, ніж застосування системи ASYCUDA; 5) досвід Російської Федерації щодо автоматизації здійснення процедур митного контролю та митного оформлення товарів, що переміщуються через митний кордон держави водними видами транспорту, не може, на наше переконання, бути гідним прикладом для наслідування, оскільки запропонований Державною митною службою Російської Федерації пілотний продукт “Портал Морський порт” виявився незручним у користуванні, створив певні незручності для всіх зацікавлених сторін.

Перспективи подальших досліджень вбачаємо у виробленні механізмів удосконалення та використання автоматизованої системи ASYCUDA в українській митній практиці.

Список використаних джерел:

1. “Єдине вікно” на митниці: як не провалити довгоочікуваний запуск [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.qdpro.com.ua/news/iedine-viknona-mitnici-yak-ne-provaliti-dovgoochikuvaniy-zapusk>

2. Білуха М. Митний контроль: організація і методологія / М. Білуха, Т. Микитенко // Науковий вісник Національного університету ДПС України (економіка, право). – 2014. – № 1 (64). – С. 181–187.

3. Годованець О. Митний контроль в Україні: сутність і призначення [Електронний ресурс] / О. Годованець, Н. Ведашенко. – Режим доступу : http://sophus.at.ua/publ/2014_11_25_lviv/sekcija_4_2014_11_25/mitnij_kontrol_v_ukrajini_sutnosti_priznachennja/70-1-0-1088

4. Крисовата К. Фінансові ризики в системі митного контролю та митного оформлення товарів / К. Крисовата // Вісник соціально-економічних досліджень. – 2013. – Вип. 2 (49). – Ч. 2. – С. 47–52.

5. Десятнюк О. Новітня парадигма реалізації митного контролю в умовах спрощення митних процедур. Ефективна економіка [Електронний ресурс] / О. Десятнюк, М. Харкавий. – Режим доступу : <http://www.m.nauka.com.ua/?op=1&j=efektyvna-ekonomika&s=ua&z=3857>

6. Валуєва Л. Правове регулювання митних процедур на морському транспорті / Л. Валуєва, А. Ковбан // Право і суспільство. – 2015. – № 4. – Ч. 3. – С. 139–144.

7. Аверочкіна Т. В. Митна адміністративна юрисдикція України у прибережних морських просторах / Т. В. Аверочкіна // Митна справа. – 2015. – № 5 (95). – С. 19–29.

8. Базиліук І. О. Поняття переміщення товарів через митний кордон та його правове забезпечення / І. О. Базиліук // Актуальні проблеми держави та права. – 2011. – Вип. 60. – С. 516–522.

9. Мороз Б. І. Розробка автоматизованої системи митного контролю на морському транспорті / Б. І. Мороз, О. О. Дяченко // Системні технології. – 2014. – № 5 (94). – С. 55–64.

10. The ASYCUDA Programme. Unated Nations Conserence of Trade and Development [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.asycuda.org/programme.asp>

11. Лист Міністерства фінансів України від 17.09.2015 р. № 31-03040-05-15/29409 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : https://www.mdoffice.com.ua/ua/aMDOSForum.GetANS?p_id=1343469

12. Міжнародна конвенція про спрощення і гармонізацію митних процедур (Киотська конвенція) від 18.05.1973 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_643/page

13. WCO Cargo Targeting System. World Cuctoms Organization [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.wcoomd.org/~media/wco/public/global/pdf/topics/wto-atf/information-sheets/cts-wto-overview.pdf?la=en>

14. CARGO TARGETING SYSTEM (CTS). Technology Network [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://ten.wcoomdpublishings.org/products/cargo-targeting-system-cts>

15. GreenLine Cargo Targeting System (CTS) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.greenlinesystems.com/cargo-risk-targeting>

16. Южное таможенное управление. Федеральная таможенная служба Российской Федерации [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.customs.ru>

17. О проведении опытной эксплуатации комплекса программных средств [Электронный ресурс] “Портал “Морской порт” в таможенных органах – объектах пилотной зоны : приказ ФТС России от 11.12.2015 г. № 2536. – Режим доступа : <https://www.alta.ru/tamdoc/15pr2536>

18. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 19.09.2016 р. № 1981-р. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001201609220002>

19. Таможенный кодекс Российской Федерации [Электронный ресурс] : Федеральный Закон от 28.05.2003 г. № 61-ФЗ. – Режим доступа : <http://www.tks.ru/codex/1000000035>

20. Портал “Морской порт” Сигма-Софт [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.sigma-soft.ru/news_vad.shtml?sec=news_vad&id=1392706613



УДК 005.591.6:339.543:339.9

І. О. Парубчак, доктор наук з державного управління, завідувач кафедри публічного управління та адміністрування Львівського національного університету ветеринарної медицини та біотехнологій ім. С. З. Гжицького
Т. Г. Пенцак, кандидат економічних наук, завідувач відділу забезпечення якості освіти та акредитації Львівського національного університету ветеринарної медицини та біотехнологій ім. С. З. Гжицького

МИТНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ: ІННОВАЦІЙНИЙ ПІДХІД У ДЕРЖАВНОМУ УПРАВЛІННІ

Проаналізовано діяльність органів державної влади щодо організації та провадження зовнішньоекономічної діяльності підприємств. Розглянуто організаційно-правові засади забезпечення митного регулювання підприємництва. Обґрунтовано формування сучасного державного управління у сфері зовнішньоекономічної діяльності на основі інноваційного розвитку. Запропоновано підходи державно-приватного партнерства у зовнішньоекономічній діяльності в Україні.

© **І. О. Парубчак, Т. Г. Пенцак, 2017**