

**СХІДНОУКРАЇНСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ ВОЛОДИМИРА ДАЛЯ**

**Навчально-науковий інститут транспорту і будівництва
Кафедра логістичного управління та безпеки руху на транспорті**

П'ЯТ
ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА

**до кваліфікаційної роботи магістра
освітнього ступеня – магістр**

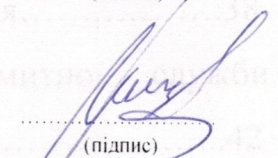
спеціальність 275 – «Транспортні технології (за видами)»
за програмою 275.03 «Організація перевезень і управління на
транспорті (автомобільний)»

на тему: «Дослідження ефективності роботи митної служби при організації
міжнародних перевезень»

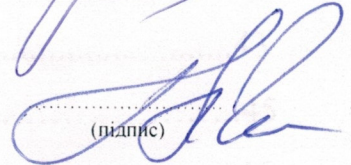
Виконав: студент групи ОПАТ-19дм
Муштаєв Є.С.


(підпис)

Керівник: доц. Медведєв Є.П.


(підпис)

Завідувач кафедри: проф. Чернецька-Білецька Н.Б.


(підпис)

Рецензент: *Сущенко Л.У.*

(підпис)

Севеодонецьк – 2021

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ОРГАНІЗАЦІЇ МІЖНАРОДНИХ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

1.1. Стан міжнародних перевезень в Україні

Рівень розвитку транспортної системи держави – один з найважливіших ознак її технологічного прогресу і цивілізованості. Потреба у високорозвиненій транспортній системі ще більш посилюється при інтеграції в європейську і світову економіку, транспортна система стає базисом для ефективного входження України у світове співтовариство і заняття в ньому місця, яке відповідає рівню високорозвиненої держави.

Об'єктивні умови трансформаційних процесів у розвитку України зумовлюють її мета на входження в світову економічну систему і в першу чергу – на економічну інтеграцію з провідними західноєвропейськими державами. Цей процес, безумовно, приведе до зростання товарообмінних операцій між країнами, що співпрацюють. Крім того, геостратегічне розташування України дозволяє їй бути вигідним мостом для транзитних перевезень товарів і пасажирів між державами Європи, Азії, Російської Федерації та Близького Сходу. Однією з визначальних систем, які забезпечують вантажні перевезення на території України, є транспортна система, до якої в ринкових умовах ставляться високі вимоги щодо якості, регулярності і надійності транспортних зв'язків, збереження вантажів і безпеки перевезення пасажирів, термінів і вартості доставки. Відповідно до цього стан транспортних комунікацій України має відповідати вимогам європейської інтеграції [1].

Автомобільний транспорт займає значне місце в вантажних перевезеннях. За обсягом перевезень вантажів він стабільно перевершує залізничний транспорт в 4,5–5 разів.

Кількість перевезень вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні 2019 року на 53,6% більше, ніж в 2016 році. Динаміка перевезень протягом 2016 – 2019 рр. представлена на рис. 1.1.

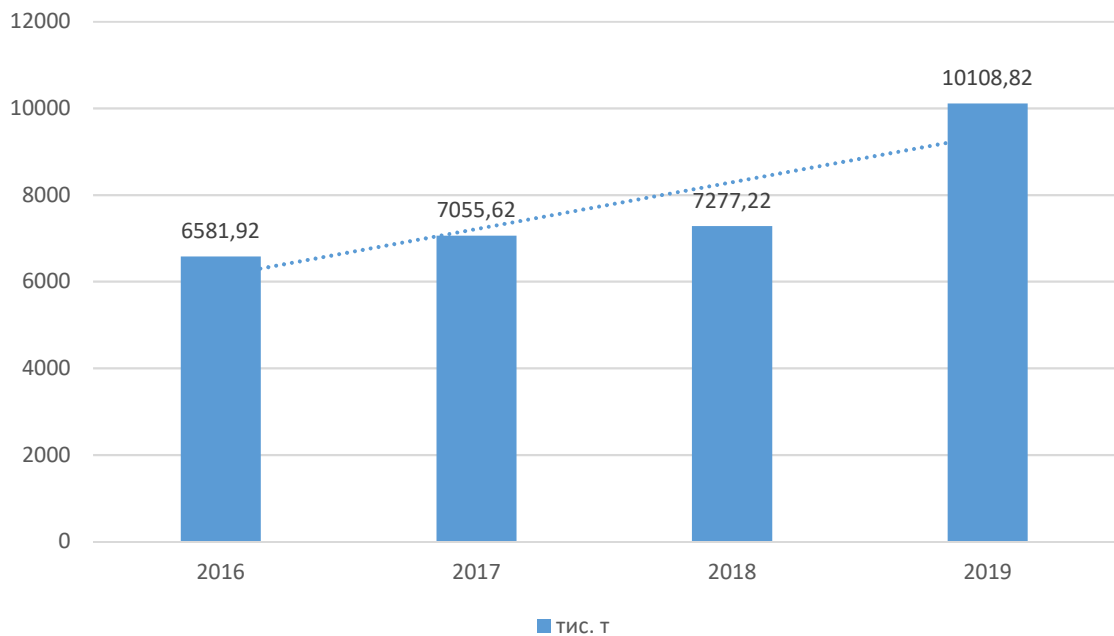


Рисунок 1.1. Динаміка міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом в 2016–2019 рр по Україні.

1.2. Особливості здійснення міжнародних перевезень вантажів

Для здійснення перевезення вантажів між територіями держав договірних сторін і транзиту через територію держав договірних сторін перевізникам слід заздалегідь отримати в компетентному органі іншої сторони «Дозвіл на міжнародні автоперевезення», за винятком випадків "особливо регульованих видів перевезень». На в'їзді в іноземну державу перевізники повинні пред'являти дозвіл на міжнародні автоперевезення, також і в режимі TIR [2].

За допомогою міжнародної товаротransпортної накладної CMR оформляють договір на транспортування вантажу в міжнародному сполученні. У товаротransпортної накладної зазначається інформація про вантаж, що перевозиться, про його відправника, одержувача і Перевізнику, а також основних даних і умов перевезення.

Дозволи видаються в межах щорічних квот для іноземних міжнародних перевізників, які визначають компетентні органи договірних сторін.

В Україні з питань дозвільних і міжнародних документів для супроводу

вантажів компетентна Асоціація Міжнародних Автомобільних Перевізників України.

Асоціація Міжнародних Автомобільних перевізників України (АсМАП України) створена в кінці 1991 року і є договірним об'єднанням, завданням якого є постійна координація господарської діяльності підприємств, які об'єдналися для роботи, в тому числі в системі МДП.

Асоціація сприяє розвитку перевезення вантажів та пасажирів автомобільним транспортом, в тому числі в міжнародному сполученні, представляє інтереси своїх учасників в органах державної влади, міжнародних організаціях, захищає права учасників, забезпечує зв'язки з громадськістю.

Виконання умов зовнішньоторговельного договору (контракту) передбачає здійснення окремих операцій з поставки партій товару від продавця до покупця. На кожна окрему партію товару експортером (агентом, брокером, експедитором, вантажовідправником тощо) здійснюється оформлення товарно супровідних документів певного переліку, який відображає:

- укладення договору перевезення партії товару;
- характер угоди за контрактом;
- особливі характеристики товару і його цінові показники;
- суму коштів до оплати;
- особливі властивості товару, які підлягають контролю з боку інших, крім митних, державних органів тощо.

Кожен документ із зазначеного переліку може мати окремі джерела ризику, які можуть бути виявлені контролюючими, в тому числі митними, органами.

Особливості укладення договору перевезення формуються видом транспорту, яким буде здійснюватися перевезення товару на шляху від продавця до покупця.

При перевезенні товарів автомобільним транспортом договір перевезення оформляється на бланку міжнародної товаротранспортної накладної CMR, залізничним транспортом – на бланку накладної СМГС або ЦІМ, морським

транспортом – на бланку коносаменту тощо. У той же час, оформлення кожного із зазначених документів має свою власну специфіку, яка відображає права та обов'язки перевізника, шляхи усунення можливих ризиків перевезення тощо.

The image shows a blank CMR (Convention for International Carriage by Rail) bill of lading form. The form is divided into several numbered sections:

- 1** Отправитель (наименование, адрес, страна) / Absender (Name, Anschrift, Land)
- 2** Получатель (наименование, адрес, страна) / Empfänger (Name, Anschrift, Land)
- 3** Место разгрузки груза / Auslieferungsort des Gutes
- 4** Место и дата погрузки груза / Ort und Tag der Übernahme des Gutes
- 5** Прислуженные документы / Beigelegte Dokumente
- 6** Знаки и номера / Kennzeichen und Nummern
- 7** Количество мест / Anzahl der Packstücke
- 8** Вид упаковки / Art der Verpackung
- 9** Наименование груза / Bezeichnung des Gutes
- 10** Статист. № / Statistik-Nr.
- 11** Вес брутто, кг / Bruttogew., kg
- 12** Объем, м³ / Umfang in m³
- 13** Указания отправителя (таможенная и прочая обработка) / Anweisungen des Absenders (Zoll- und sonstige amtliche Behandlung)
- 14** Валюта / Währung
- 15** Условия оплаты / Bedingungen der Zahlung
- 16** Перевозчик (наименование, адрес, страна) / Frachtführer (Name, Anschrift, Land)
- 17** Последующий перевозчик (наименование, адрес, страна) / Nachfolgende Frachtführer (Name, Anschrift, Land)
- 18** Оговорки и замечания перевозчика / Vorbehalte und Bemerkungen der Frachtführer
- 19** Подлежащие оплате / Zu zahlend vom:
- 20** Особые соглашения / Besondere Vereinbarungen
- 21** Составлена в / Ausgestellt am
- 22** Прибытие под погрузку / Ankunft für Einladung
- 23** Путевой лист № / Fahrkarte Nr.
- 24** Груз получен / Gut empfangen
- 25** Регистрац. номер/Акт / Kennzeichen / Registrierungsnummer
- 26** Марка/Гур / Marke/Gur
- 27** Тариф I / Tarif I
- 28** Тарифное расстояние, км / Tarifliche Distanz, km
- 29** Тариф II / Tarif II

The form also features a large 'CMR' logo in the center and a smaller 'CMR' logo in the top right corner. The text is in both Russian and Ukrainian.

Рисунок 1.2 – Бланк накладної CMR

Договір міжнародного дорожнього перевезення на бланку CMR має декілька джерел ризику, до яких можна відносити наступне. Конвенцією, яка визначає умови і порядок укладення та виконання договору перевезення товару, не обумовлена і не визначені концептуальні питання взаємодії учасників договору з митними органами. Тобто, договір перевезення на бланку CMR

зовсім не зазначає перевезення товарів під митним контролем, який в свою чергу є джерелом ризику. Дорогі переміщення товарів через митний кордон передбачають контроль з боку митних органів за таким переміщенням товарів і транспортних засобів.

Крім того, однією з умов застосування умов міжнародної Конвенції щодо договору дорожнього перевезення товару є здійснення такого перевезення за плату, розмір і умови оплати якої повинно бути внесено до відповідних розділів бланку CMR. Відсутність умов оплати або перевезення товару на безоплатній основі є джерелом ризику при укладанні та здійсненні договору перевезення.

Як джерело ризику може також виступити підпис водія – перевізника, який не має належним чином оформленого права на укладення договору міжнародного перевезення товару. Таке право може бути делеговане підприємством первинним наказом при прийомі на роботу або наказом на відрядження із зазначенням номерів бланків CMR або видачею довіреності на право підпису із зазначенням номеру бланку CMR.

В якості наступного джерела ризику може виступати наявне право щодо можливої зміни при здійсненні транспортування первинного одержувача товару на іншого. Відповідно до норм зазначеної Конвенції, існує можливість зміни за розпорядженням вантажовідправника, наданого на його власному примірнику договору перевезення (перший екземпляр бланка CMR), перевізнику щодо зміни одержувача товару і, як наслідок місця його доставки. Знову можна зробити застереження щодо перебування товару під митним контролем і обов'язок митних органів визначати місце доставки товару. Ризик виникає в разі, коли перевізник виконує норми Конвенції щодо зміни вантажоодержувача без узгодження з митним органом.

Крім того, норми Конвенції визначають обов'язок перевізника доставити товар на адресу одержувача, що суперечить національним основам щодо організації митного контролю за міжнародними перевезеннями товарів до митниці призначення. Дані розбіжності є також джерелом ризику.

В продовження переліку джерел ризику при перевезенні необхідно

відзначити, що в пункті пропуску на кордоні перевізник надає митному органу зобов'язання доставити товар до певного митного органу. Порухення даного зобов'язання є джерелом ризику виконання умов договору перевезення щодо товарів, які перебувають під митним контролем.

Маршрут перевезення, якщо інше не визначено в договорі, перевізник може обирати на свій розсуд, виходячи з найкоротшого маршруту.

Відсутність інструкції на конкретне перевезення партії товару може виступити в якості джерела додаткового ризику, що пов'язано з неможливістю перевізника прийняти рішення в неординарній або проблемній ситуації, яка виникла в процесі перевезення. Для подолання наслідків таких джерел ризику доцільно надавати перевізнику конкретні письмові інструкції щодо порядку прийняття товару до перевезення, необхідного переліку товарно-супровідних документів, маршруту перевезення, порядку перетину митного кордону, митний орган на кордоні, строків перевезення товару, порядок виконання митних формальностей в митниці призначення, порядок здачі товару тощо.

Міжнародна автомобільна перевезення вантажів є складним процесом, в зв'язку, з чим часті випадки невиконання або неналежного виконання договірних зобов'язань учасниками такого перевезення, яка призводить до порушення прав та інтересів сторін у зобов'язанні. У разі невиконання або неналежного виконання зобов'язань за договором однієї з сторін, винна сторона може залучати до цивільно-правової відповідальності. Основною метою залучення до відповідальності сторони, яка не виконала або неналежним чином виконала свої зобов'язання за договором, є компенсація майнових втрат, які несе потерпіла сторона.

Одним з основних міжнародно-правових актів, який регулює відносини сторін при виконанні міжнародних перевезень вантажів автотранспортом, є Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів, підписана в Женеві 19 травня 1956 р. Україна приєдналася до Конвенції згідно із Законом України від 18 серпня «Про приєднання України до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів» в 2006 р. № 57 –

V.

Говорячи про цивільно-правової відповідальності перевізника, який здійснює міжнародні автомобільні перевезення вантажів, необхідно враховувати, що вона регулюється як нормами національного, так і міжнародного права. Так, при здійсненні міжнародного автомобільного перевезення вантажів відповідальність перевізника регулюється, зокрема, Конвенцією про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів від 19 травня 1956 р. Дана Конвенція застосовується до будь-якого договору автомобільного перевезення вантажів транспортним засобом за винагороду, коли місце прийняття вантажу і місце, призначене для доставки, вказані в договорі, розташовані в двох різних країнах, з яких хоч би одна є учасницею Конвенції, незалежно від місця проживання і громадянство сторін .

Вказана вище Конвенція регулює, зокрема, відповідальність сторін договору міжнародного автомобільного перевезення вантажу. Зокрема вона встановлює відповідальність перевізника за повну або часткову втрату вантажу, яка відбулася з моменту прийняття вантажу до перевезення і до моменту його доставки. Говорячи про регламентацію відповідальності перевізника, який здійснює міжнародні автомобільні перевезення вантажів, необхідно відзначити, що важливу роль в цьому питанні відіграє розмір відшкодування завданих ним збитків. Обов'язок перевізника відшкодувати збиток, викликаний повною або частковою втратою вантажу, встановлена статтею 23 Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів.

Конвенція містить перелік спеціальних ризиків, які звільняють перевізника від відповідальності. Наприклад, використання відкритих (без брезентового покриття) вантажних машин, якщо це було узгоджено в накладній. Відповідальність перевізника усувається або обмежується, якщо позовні вимоги випливають з цивільного позадоговірного правопорушення (делікту), а не з порушення договору.

У 1978 році був підписаний Протокол до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів, якій був замінений міра

відповідальності перевізника в разі повної або часткової втрати вантажу. В даний час в країнах (в тому числі і на Україні), що не приєдналися до зазначеного Протоколу 1978 року, діє норма Конвенції, яка встановлює розмір відшкодування, викликаного повною або частковою втратою вантажу, у сумі, яка не перевищує 25 франків за кілограм відсутньої ваги бруто.

На закінчення необхідно відзначити, що за умови дотримання положень статті 40 Конвенції будь-яка домовленість, яким допускається відступ від положень Конвенції, визнається недійсним. У той же час недійсність такої угоди не тягне за собою недійсність інших умов договору.

Спільними умовами відповідальності транспортних організацій за незбереження вантажів є вина, яка презумптується (допускається). Перевізник відповідає за втрату, нестачу, псування і пошкодження вантажу, що виникли з його вини під час перевезення вантажу в розмірах фактичних збитків, а саме: а) за втрату або нестачу – у розмірі дійсної вартості втраченого вантажу або його нестачі; б) за втрату вантажу, який здано до перевезення з оголошеною втратою, – в розмірі оголошеної вартості, а якщо перевізник доведе, що оголошена вартість перевищує дійсну, – у розмірах дійсної вартості [3].

Відповідальність без вини може наставати і у випадках, якщо це передбачено законом або договором. Це стосується в основному виконання сторонами своїх планових зобов'язань (ст. 128 Статуту автомобільного транспорту). Вантажовідправник і перевізник звільняються від сплати штрафу за невиконання плану перевезень не за принципом «відсутності провини», а на умовах наявності певних обставин, перелік яких є вичерпним (ст. 132 Статуту автомобільного транспорту).

Всі інші факти, не зазначені в переліку, якщо вони настануть по незалежним від транспорту обставинам, не звільняють від відповідальності за невиконання плану перевезень. Звичайно, відповідальність «без вини» не у всіх випадках стимулює виконувати свої обов'язки, але при наявності відповідних об'єктивних умов і особливостей правовідносин, вона може виконувати таку роль. На цьому наголошує, що транспортним правовідносин властиві й свої

специфічні принципи відповідальності, хоча і цивільно–правові.

В узагальнюючому вигляді вантажовідправник і перевізник звільняються від сплати штрафу за невиконання плану перевезень у разі:

1) стихійного лиха (замети, смерч, повінь, пожежа, землетрус), що підтверджено відповідними документами. Перелік цих явищ невичерпний. Тому будь–які інші події (шторм, аварія, гірська снігова лавина, навіть страйки, які спричинили зупинку або обмеження робіт повністю або частково) стихійного (некерованого) характеру, повинні бути віднесені до числа обставин, які виключають відповідальність;

2) аварії на підприємстві, в результаті яких виробництво продукції, що відвантажується було припинено протягом не менше трьох діб;

3) обмеження перевезень в окремі райони під час стихійного лиха, встановлення карантину, скупчення НЕ розвантажених транспортних засобів у пунктах призначення, виникнення інших надзвичайних обставин;

4) невикористання транспортних засобів поданих понад планову норму без письмового погодження з вантажовідправником, а так само затримки вантажовідправником транспортних засобів під вантажними операціями понад установлені договором норм, в результаті чого неможливо було подати транспортні засоби на фронт вантажних операцій;

5) виконання плану в тоннах вантажів, перевезення яких планується у тоннах і вагонах, а також виконання плану власними або орендованими вагонами (контейнерами);

б) надолуження недовантаження, допущеного протягом декади.

Законодавством встановлені і інші умови звільнення від сплати штрафу за невиконання плану перевезень (Статут автомобільного транспорту України, ст. 132), але як зазначалося раніше, коли невиконання плану перевезення сталося з причин, не зазначених в цих переліках і які не можуть бути визнані як вина перевізника чи відправника, відповідальність з них не знімається, тобто буде відповідальність «без вини».

В одному випадку діє презумпція вини, звільнення перевізника від

цивільно-правової відповідальності можливе, якщо він доведе, що незбереження прийнятого до перевезення вантажу сталося не з його вини, а в результаті:

- 1) дії непереборної сили (стихійного лиха та інших обставин);
- 2) недоліків тари, упаковки, які неможливо було виявити під час приймання вантажу до перевезення або застосування тари, яка не відповідає властивостям вантажу або встановленим стандартам і на якій відсутні сліди пошкодження тари під час перевезення;
- 3) здачі вантажу до перевезення без вказівки в перевізних документах особливих його властивостей, які вимагають особливих умов або запобіжних заходів для забезпечення його збереження під час перевезення;
- 4) завантаження вантажу відправником у непідготовлений або несправний (поламаний підлогу, протікання покрівлі) транспортний засіб, який перед тим був вивантажений цим же відправником;

Перелік цих обставин не є, вичерпним, на що вказує редакція статті 133 Статуту автомобільного транспорту України, де переліку обставин передують пропозиції «зокрема в результаті». Це за умови презумпції вини перевізника досить виправдано і будь-які інші обставини, яких можуть бути підставою для звільнення від відповідальності, звичайно, якщо вони будуть доведені перевізником.

Отже, перевізник повинен довести наявність зазначених обставин і що втрата, нестача, псування, пошкодження вантажу сталося в результаті цих обставин, тобто довести причинний зв'язок між: шкідливими наслідками і зазначеними обставинами.

1.3. Порядок виконання міжнародних автомобільних перевезень із застосуванням книжки МДП

Міжнародними перевезеннями вважаються такі перевезення, які відбуваються з перетином митної території держави.

Значна частина експортних і імпорتنих вантажопотоків України

орієнтована на країни Європейського Союзу (ЄС), Російської Федерації, і перевозиться за умовами Конвенції МДП. Для водіїв, перевізників та вантажовідправників «TIR» є своєрідним пропуском через митний кордон, яка спрощує і прискорює міжнародні перевезення [4,5,6].

В результаті розвитку зовнішньоекономічних зв'язків між країнами ЄС і Україною істотно збільшилася видача книжок МДП в Україні, де в даний час видається національним перевізникам близько 240 тис. Книжок МДП в рік.

Переваги процедури МДП для митних органів:

- дозволяє скоротити число вимог, які встановлені національним законодавством до перевезення вантажів;
- дає можливість уникнути необхідності проведення трудомісткого і витратного фізичного огляду транспортних засобів та вантажів в державах транзиту, і звести такий контроль до перевірки печаток, пломб і зовнішнього стану вантажного відділення або контейнера;
- відпадає необхідність в застосуванні національних гарантій і веденні особливої національної документації;
- міжнародні транзитні операції здійснюються по одному транзитному документу – книжці МДП, що значно знижує ризик подання митним органам недостовірної інформації.

Переваги процедури МДП для підприємств транспортної галузі:

- вантажі можуть перетинати національні кордони з мінімальним втручанням з боку митних органів;
- зменшуючи традиційні перешкоди на шляху руху вантажів, система МДП сприяє розвитку міжнародної торгівлі;
- дозволяє значно скоротити транспортні витрати за рахунок скорочення затримок у дорозі.

Крім того, міжнародна система гарантій Конвенції МДП надає відносно простий доступ до необхідних гарантій, які є обов'язковою умовою для того, щоб транспортна галузь і торгівля могли скористатися перевагами систем митного транзиту [7].

Основним документом, покликаним врегулювати практичне виконання перевезень відповідно до положень Конвенції МДП та впорядкувати дії митних органів при здійсненні митного оформлення товарів з використанням книжок МДП в Україні, є Порядок реалізації положень Митної конвенції про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенції МДП) 1975 року затверджений Наказом Міністерства фінансів України 20.11.2017 № 953.

Цим наказом затверджено порядок реалізації положень митної Конвенції про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП, зокрема:

- умови виконання операцій МДП;
- порядок і особливості оформлення книжки МДП при імпорті, експорті та транзиті товарів територією України, в тому числі і при перевезеннях негабаритних, громіздких і небезпечних вантажів;
- допуск транспортних засобів до перевезень під митними печатками і пломбами на умовах Конвенції МДП;
- допуск перевізників – резидентів до перевезень на умовах Конвенції МДП;
- порядок дій митних органів при виявленні порушень, вчинених при виконанні операцій МДП (виставлення перевізнику і гарантійному об'єднанню повідомлень про порушення процедури МДП і претензій про сплату митних платежів і податків у зв'язку з таким порушенням).

1.3.1 Правила заповнення книжки МДП.

Затверджений наказом Держмитслужби Порядок реалізації положень Конвенції МДП (далі Порядок) повинен врегулювати хід виконання перевезень з використанням книжки МДП територією України, упорядкувати дії митних органів при здійсненні митного оформлення товарів, що перевозяться із застосуванням книжки МДП та визначити порядок дій співробітників митних органів та перевізника при виникненні нестандартних ситуацій або порушень в ході виконання таких перевезень. У той же час неправильне оформлення книжки МДП, зазначення в ній неправдивих даних, використання недійсної

книжки МДП, зокрема, надання до митного оформлення книжки МДП, термін дії якої вже закінчився.

IRU Union Internationale des Transports Routiers (IRU)

CARNET TIR *

4 volets

XZ 35000000

1. Valable pour prise en charge par le bureau de douane de départ jusqu'au _____ inclus
Valid for the acceptance of goods by the Customs office of departure up to and including

2. Délivré par _____
Issued by
(nom de l'association émettrice / name of issuing association)

3. Titulaire _____
Holder
(nom, adresse, pays / name, address, country)

4. Signature du délégué de l'association émettrice et cachet de cette association:
Signature of authorized official of the issuing association and stamp of that association:

5. Signature du secrétaire de l'organisation internationale:
Signature of the secretary of the international organisation:

(A remplir avant l'utilisation par le titulaire du carnet / To be completed before use by the holder of the carnet)

6. Pays de départ _____
Country/Countries of departure

7. Pays de destination _____
Country/Countries of destination ()*

8. No(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s) routier(s) (*)
Registration No(s). of road vehicle(s) ()*

9. Certificat(s) d'agrément du (des) véhicule(s) routier(s) (No et date) (*)
Certificate(s) of approval of road vehicle(s) (No. and date) ()*

10. No(s) d'identification du (des) conteneur(s) (*)
Identification No(s). of container(s) ()*

11. Observations diverses _____
Remarks

12. Signature du titulaire du carnet:
Signature of the carnet holder:

(*) Biffer la mention inutile.
Strike out whichever does not apply

* Voir annexe 1 de la Convention TIR, 1975, élaborée sous les auspices de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.
* See annex 1 of the TIR Convention, 1975, prepared under the auspices of the United Nations Economic Commission for Europe.

1027 - GENÈVE - REPRODUCTION INTERDITE - MEMBRE EN SUISSE - PRINTED IN SWITZERLAND

Рисунок 1.3 – Вигляд книжки МДП

Водій транспортного засобу, який виконує перевезення МДП територією України, повинен мати:

- свідоцтво про державну реєстрацію транспортного засобу і посвідчення водія;
- товарно-транспортні документи;
- ліцензійну картку;
- поліси обов'язкового страхування;
- дійсне свідоцтво про допущення транспортного засобу до перевезень під митними печатками і пломбами (оформляється тільки на транспортні засоби з вантажними відділеннями, на які накладаються митні пломби);
- на транспортному засобі – номерний знак, літери на якому відповідають латинському алфавіту, таблички з написом «TIR», розпізнавальний знак держави, в якому зареєстровано транспортний засіб.

Розмір табличок повинен бути: 250 на 400 мм, Літери «TIR» виконуються заголовними латинськими літерами висотою 200 мм і шириною лінії менш 20мм. Літери повинні бути білого кольору на синьому тлі.

Вивіз товару з митної території України врегульовано розділом 8 Порядку оформлення книжки МДП при вивезенні товарів (експорті) за межі митної території України.

У митниці відправлення (митний орган за місцем обліку вантажовідправника – суб'єкта зовнішньоекономічної діяльності) співробітники митниці перевіряють відповідність даних, зазначених у вантажному маніфесті книжки МДП, даним, зазначеним у товаросупровідних документах, та оформлюються вантажні маніфести відривних аркушів № 1 та № 2 і невідривної корінець № 1.

Відривний лист № 1 залишається в митниці відправлення, а відривний лист №2 – в книжці МДП для подання митниці призначення.

Відповідно до п. 8.3 Порядку в разі відправлення товарів з декількох митниць відправлення в першій митниці водій попереджає посадова особа митниці про необхідність довантаження в іншій митниці. При такому

перевезенні водій повинен подати в митницю, де вперше оформляється книга МДП, письмову заяву та копію договору з транспортно-експедиційної компанією на дане перевезення. В цьому випадку в графі 5 невідривного корінця книжки МДП відзначається наступна митниця відправлення, в якій буде здійснюватися довантаження.

При відправленні партій товару по одній книжці МДП з різних підрозділів (вантажні відділи, митні пости тощо) однієї митниці відправлення в вантажному маніфесті відривного аркуша № 1 книжки МДП до графи 16 вносяться дані щодо кількості та номерів нових накладених пломб та розпізнавальних знаків, номер вантажної митної декларації або іншого документа, за яким здійснене оформлення вантажу. Дані заповнюються особистою номерною печаткою та підписом посадової особи митниці. Інформація щодо частини вантажу, оформленої в даному підрозділі, заноситься до графи 10 відривних аркушів № 1, № 2 та невідривного аркуша № 1 і № 2.

Оформлення книжки МДП здійснюють в тому підрозділі митниці відправлення, яке проводить митне оформлення останньої партії консолідованого вантажу.

При надходженні товарів до митниці на кордоні книга МДП оформляється відповідно до порядку її оформлення в разі прибуття в митницю призначення.

Якщо прикордонні контрольні служби суміжній країні відмовляються пропустити на свою територію транспортний засіб з товаром, випущеним з України, співробітник української митниці на кордоні в графі 5 невідривного корінця № 1 (білого) і графи «Для офіційного користування» відривного аркуша № 1 вносить запис: «Товари повернуті з країни призначення або проміжної митниці транзиту». Напис засвідчується особистою номерною печаткою та підписом посадової особи митниці, яка зробила цю позначку. При цьому товари направляються в митницю їх відправлення. У митниці відправлення, згідно зі ст. 8.6 Порядку, в графі 5 невідривного корінця № 2 зазначається: «Перевезення МДП завершено в митниці відправлення». Книга

МДП при цьому повертається її користувачеві [8].

Порядок оформлення книжки МДП при ввезенні товарів на митну територію України (імпорту) визначено в розділі 7. Після оформлення відривний лист № 1 (білий) книжки МДП вилучається і залишається в митниці ввезення товару.

Пунктом 7.6 Порядку визначено порядок дій інспектора митниці на кордоні у разі прийняття рішення про відмову в пропуску товарів на митну територію України. Тоді в графі 22 відривних аркушів № 1 та № 2 і в графі 5 невідривного корінців № 1 і № 2 посадова особа митного органу робить запис про відмову в пропуску із зазначенням причини. Запис завіряється особистою номерною печаткою та підписом посадової особи митниці в графі 23 відривних аркушів № 1 та № 2 і в графі 6 невідривно корінців № 1 і № 2. Перевізнику повертається книга МДП разом з виписаною карткою відмови у пропуску на митну територію України.

У разі виникнення у перевізника потреби повернути товари до місця завантаження або змінити маршрут на кордоні України, зацікавлена особа (власник вантажу або його уповноважена особа в т. Ч. Перевізник) робить мотивовану заяву до митного органу на кордоні. Посадова особа митного органу робить запис про відмову в пропуску на митну територію України із зазначенням причини в графі 22 відривних аркушів № 1 та № 2 і графі 5 невідривного корінців № 1 і № 2. Запис завіряється особистою номерною печаткою і полісом посадової особи митниці в графі 23 відривних аркушів № 1 і № 2 і в графі 6 невідривно корінців № 1 і № 2.

В обох випадках посадова особа митниці, яка проводить оформлення книжки МДП, вилучає оформлені митницею в пункті пропуску через митний кордон України відривні листи і вони залишаються в митниці. К*нига МДП обов'язково повертається перевізнику. Транспортний засіб з вантажем повертається на суміжну територію.

З прибуттям транспортного засобу з товарами в митницю місця призначення, оформлення книжки МДП здійснюється першочергові. Після

передачі книжки МДП та інших товаросупровідних документів в митниці місця призначення під реєстру, оформляються відривний лист № 2 (зелений) і невідривної корінець № 2, який оформлюється митницями призначення і митницями виїзду країн транзиту.

У разі ввезення вантажу, що направляється до декількох митниць призначення в Україні, митниця на кордоні направляє вантаж під митним контролем в першу митницю призначення, яка буде здійснювати митне оформлення частини вантажу.

У разі прибуття консолідованого вантажу в митницю призначення, в якій митні підрозділи (вантажні відділи, митні пости та ін.) місць його прибуття розмішані за різними адресами, переміщення вантажу між цими підрозділами здійснюється за умови накладення пломб на вантажне відділення транспортного засобу. Оформлення відривного аркуша № 2 книжки МДП відбувається тільки в останньому митному підрозділі місця прибуття консолідованого вантажу. При цьому попередні підрозділи не мають права завершувати оформлення відривного аркуша № 2 книжки МДП.

При транзиті товарів через митну територію України посадова особа митниці в'їзду заповнює графи 18 – 23, графу «Для офіційного використання» вантажного маніфесту відривних аркушів № 1 та № 2.

Відривний лист № 1 залишається в митниці в'їзду на митну територію України, а відривний лист № 2 – в книзі МДП призначений для митниці виїзду. Прибувши на митницю призначення (митницю виїзду), посадова особа митниці заповнює графи 24 – 28 «Для офіційного використання» відривного аркуша № 2 і неотривній корінець № 2 у відповідності з порядком, передбаченим для їх оформлення в разі прибуття товару до митниці призначення (рис. 1.4).



Рис. 1.4. Принципи дії системи МДП

1.4. Основи розвитку і проблеми митної служби в сучасних умовах

В сучасних умовах митні органи України сприяють реалізації інтересів держави в сфері зовнішньої торгівлі, розвитку українського виробництва, надають протидію загрозам безпеці української держави, злочинів і адміністративних правопорушень, забезпечують поповнення дохідної частини бюджету, також сприяють створенню сприятливих умов для розвитку та

інтенсифікації зовнішньоекономічної діяльності та мінімізації витрат учасників зовнішньоекономічної діяльності шляхом скорочення часу, необхідного для здійснення митних операцій, підвищення якості послуг, що державних послуг в галузі митної справи.

Покращилась якість митного регулювання та адміністрування по відношенню до інноваційного бізнесу, але фіскальна складова все ще превалює над стимулюючою.

Протидія викликам і загрозам у сфері національної безпеки держави є основною цільовою установкою вдосконалення правоохоронної діяльності. Основна загроза економічній безпеці України при переміщенні товарів і транспортних засобів через митний кордон виходить від суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності, які здійснюють недобросовісні дії, що містять ознаки злочинів та адміністративних правопорушень, віднесених до компетенції митних органів.

У зв'язку з цим основні зусилля підрозділів митних органів, які здійснюють оперативно-розшукову діяльність, спрямовані на попередження, виявлення, припинення та розкриття злочинів і адміністративних правопорушень, віднесених до компетенції митних органів.

Значним кроком на шляху лібералізації і спрощення митних процедур стало розширення практики електронного декларування, впровадження технології віддаленого випуску, впровадження практики обов'язкового попереднього інформування про ввозяться товари, скорочення терміну випуску товарів високого ступеня переробки, визначення мінімального переліку документів, необхідних для подання в митних цілях, введення інституту уповноваженого економічного оператора, забезпечення можливості випуску товарів до подання митної декларації, застосування нових технологій сплати митних платежів.

Разом з тим повний перехід на безпаперові технології ускладнений неготовністю інших державних контрольних органів до використання сучасних механізмів взаємодії. Навіть при електронному декларуванні частина

документів з цієї причини представляється на паперових носіях.

Для створення сприятливих умов застосування електронного декларування потрібен розвиток системи електронного міжвідомчої взаємодії та отримання відомостей про дозвільні документи безпосередньо від видали ці контролюючих органів України, а не від учасників зовнішньоекономічної діяльності.

Необхідно завершити роботу щодо формування бази даних дозвільних документів, впровадження якої має підвищити ефективність митного контролю при їх перевірці [9,10].

Також необхідно скоротити перелік документів, які подаються при декларуванні товарів, з метою підтвердження дотримання заборон і обмежень.

З урахуванням позитивного досвіду запровадження попереднього інформування в автомобільних пунктах пропуску актуально його поширення на інші види пунктів пропуску через митний кордон.

Спрощення митних формальностей при переміщенні товарів через митний кордон України та скорочення часу на проведення митних операцій вимагають адекватних заходів щодо розвитку і вдосконалення митного контролю після випуску.

До сих пір митні перевірки проводяться точково і за інформацією, отриманою з інших державних контролюючих і правоохоронних органів, на підставі скарг, що надійшли, а також результатів власної аналітичної роботи, що не сприяючи тим самим реалізації системного підходу до організації перевірочних заходів.

В недостатній мірі реалізуються заходи перевірочної діяльності, спрямовані на припинення та профілактику правопорушень по відношенню до товарів, що ввозяться для промислового складання транспортних засобів, перевірки уповноважених економічних операторів, а також учасників зовнішньоекономічної діяльності, віднесених до нижчої категорії ризику. Скорочення термінів і спрощення митного контролю при декларуванні та випуску товарів зажадає активізації перевірочної діяльності щодо товарів, які

переміщуються учасниками зовнішньоекономічної діяльності, віднесеними до категорії низького ризику порушення митного законодавства.

Проводиться робота, пов'язана з формуванням єдиних підходів до управління ризиками та уніфікації національних систем управління ризиками. Проведена робота по уніфікації вартісних індикаторів ризику, а також індикаторів ризиків, що охоплюють товари, що переміщуються фізичними особами для особистого користування.

Незважаючи на комплексний підхід і значний обсяг реалізованих заходів, залишаються актуальними проблеми недостовірного декларування товарів, заниження митної вартості, правильності класифікації та обґрунтованості надання митних пільг і преференцій, в тому числі в рамках застосування системи управління ризиками.

Міжнародне співробітництво митної служби України направлено на спрощення процесу переміщення товарів і транспортних засобів шляхом гармонізації та уніфікації законодавства України в сфері митної справи з нормами міжнародного права і загальноприйнятої міжнародної практики і здійснюється в рамках взаємодії з митними та іншими органами державної влади іноземних держав, міжнародними організаціями та інтеграційними об'єднаннями.

Пріоритетним напрямком міжнародної діяльності Митної служби України в останні роки стала робота, пов'язана з формуванням Єдиного економічного простору.

В даний час Митна служба України здійснює активну взаємодію з митними службами сусідніх країн з метою вирішення проблемних питань, пов'язаних з функціонуванням єдиної митної території і практичною реалізацією механізмів.

Взаємодія здійснюється в рамках організації обміну інформацією про товари та транспортні засоби, що переміщуються через митний кордон, в тому числі з метою контролю окремих груп товарів або окремих характеристик товару.

Співпраця з митними службами європейських держав здійснюється в рамках спільних проектів Комітету співробітництва Україна – Європейський союз і на двосторонній основі.

Представники Митної служби України беруть участь у роботі Всесвітньої митної організації, підкомітету з митного і транскордонного співробітництва Комітету співробітництва Україна – Європейський союз, спеціальної робочої групи з питань митного співробітництва Шанхайської організації співпраці. З Всесвітньою митною організацією підписаний Меморандум про співпрацю в сфері навчання, освіти, модернізації та досліджень в галузі митної справи.

Митна служба України, будучи невід'ємною частиною системи державного управління зовнішньоторговельною діяльністю, одночасно виступає в ролі одного з основних механізмів її регулювання, поєднуючи функції фіскального, правозастосовчого і контролюючого органу, і в той же час сприяє розвитку зовнішньоекономічної діяльності. Це означає, що в сучасних умовах митна служба України як частину економічної системи держави поряд з виконанням традиційних функцій державного адміністрування в сфері оподаткування зовнішньої торгівлі все активніше виступає як соціально–економічний інститут, де митна діяльність проявляється як особлива форма послуги. Одним з факторів досягнення стратегічної мети митної служби України в частині сприяння міжнародній торгівлі є якісне надання державних послуг в галузі митної справи учасникам зовнішньоекономічної діяльності. У митних органах така діяльність здійснюється безоплатно в рамках відповідних адміністративних регламентів.

Митна служба України надає державні послуги, спираючись на світовий досвід в області взаємодії з бізнес–спільнотою. На сьогоднішній день в митних органах застосовується 15 адміністративних регламентів по виконанню державних функцій (надання державних послуг).

Ефективні та якісні державні послуги в галузі митної справи сприяють збільшенню швидкості митних процесів, знижують витрати підприємців і кінцевого споживача товару, дозволяють підвищити безпеку в сфері

зовнішньоекономічної діяльності, що сприяє розвитку бізнесу та торговельної діяльності на території Єдиного економічного простору.

Триває активна робота по вдосконаленню митних операцій і процедур, спрямована на мінімізацію витрат учасників зовнішньоекономічної діяльності. Ключовим елементом такої роботи є взаємодія митної служби України з бізнес-спільнотою.

Подальший розвиток зазначеного напрямку відіграє пріоритетну роль у забезпеченні вимог Світової організації торгівлі щодо забезпечення безпеки торгівлі і сприянню бізнесу на основі підвищення якості та результативності державних послуг в галузі митної справи.

В даний час сучасні інформаційно-комунікаційні технології стали основою митних процесів, сформувавши загальний інформаційний простір держав.

З метою забезпечення економічної безпеки України, підвищення якості митного адміністрування і надання державних послуг проводиться робота по впровадженню сучасних інформаційних технологій в діяльність митних органів, а також з модернізації інформаційно-програмних засобів, включаючи інфраструктуру, що забезпечує безвідмовне функціонування всіх компонентів Єдиної автоматизованої інформаційної системи митних органів.

Інтеграція інформаційних ресурсів динамічно розвивається міжвідомча електронну взаємодію і пов'язані з ними надання державних послуг та виконання державних функцій в електронному вигляді зажадали термінового вирішення наступних завдань:

- необхідність поєднання інтенсивного і екстенсивного розвитку відомчої інтеграційної телекомунікаційної мережі Державної митної служби України, що забезпечує гарантовану доставку інформації;

- вдосконалення системи забезпечення інформаційної безпеки митних органів з урахуванням стійкого зростання кількості порушників і загроз з боку глобального інформаційного простору;

- недостатня кількість кваліфікованих інженерних і технічних фахівців.

Нові умови функціонування митної служби України в рамках глобальних змін обумовлюють необхідність подальшого розвитку і обов'язкового обліку в процесі управління митними органами інформаційно-аналітичної діяльності [11].

1.5. Висновки по розділу 1

У першому розділі розглянуто теоретичні засади організації міжнародних вантажних перевезень. Було відзначено, що кількість зареєстрованих транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення, постійно зростає. Розкрито особливості здійснення міжнародних перевезень вантажів, проаналізовано порядок виконання міжнародних автомобільних перевезень із застосуванням книжки МДП.

Розглянуто основи розвитку і проблеми Митної служби в сучасних умовах. До основних можна віднести:

- необхідно скоротити перелік документів, які подаються при декларуванні товарів, з метою підтвердження дотримання заборон і обмежень;
- залучати інші державні контрольні органи до використання сучасних механізмів взаємодії;
- необхідно завершити роботу по формуванню бази даних дозвільних документів, впровадження якої має підвищити ефективність митного контролю при їх перевірці.

Основним завданням залишається впровадження і широке застосування передових інформаційних технологій в сфері здійснення митних операцій і здійснення митного контролю, переслідуючи основну мету – зменшення простоїв автомобільного транспорту при перетині кордону.

РОЗДІЛ 2. ДОСЛІДЖЕННЯ ПРОБЛЕМ МИТНОЇ СЛУЖБИ УКРАЇНИ ТА ШЛЯХИ ЇХ ВИРІШЕННЯ

2.1. Визначення проблем митної служби України

Узгодження зусиль щодо недопущення створення бар'єрів у міжнародному автомобільному сполученні, що негативно впливають на розвиток господарсько-економічних зв'язків між державами, є однією з базових задач, що потребує вирішення.

Існування бар'єрів є результатом діючої конкуренції на ринку міжнародних автотранспортних послуг, протекціоністської політики різних держав щодо національних перевізників, що визначає обмеження допуску на цей ринок перевізників з інших держав. Ліквідація бар'єрів, що ускладнюють розвиток міжнародного автомобільного сполучення в сусідніх державах, дозволить сформувати умови для добросовісної конкуренції, вільного і безперешкодного доступу на ринок міжнародних автотранспортних послуг.

24 вересня дані п'ятої хвили щорічного опитування українських експортерів та імпортерів оприлюднив Інститут економічних досліджень та політичних консультацій в рамках реалізації проєкту Підтримка Громадської Ініціативи «За чесну та прозору митницю».[12]

Згідно даних досліджень, 27,9% підприємств оцінюють роботу Держмитслужби як ефективну і яка не потребує змін; 52,9% респондентів оцінили роботу Служби в цілому, як ефективну, але яка вимагає деяких змін; 15,3% дали оцінку – у цілому неефективно, але масштабні реформи можуть покращити ситуацію і тільки 3,9% опитаних зазначили, що робота митниці неефективна і має потребу у повній заміні.

Також, за оцінками представників бізнесу, проблема «недосконалого митного законодавства» при взаємодії зі структурами Держмитслужби є наразі проблемою номер один. Під недосконалим митним законодавством опитані підприємства мали на увазі широкий спектр проблем, куди увійшли: «бюрократія, велика кількість документів», «ускладнені процедури у

законодавстві», «багатозначність, суперечливість законодавства», «постійні зміни в законодавстві», «проблеми з митною вартістю», «не співпадіння норм законодавства України з іншими країнами», «непрозорість законодавства».

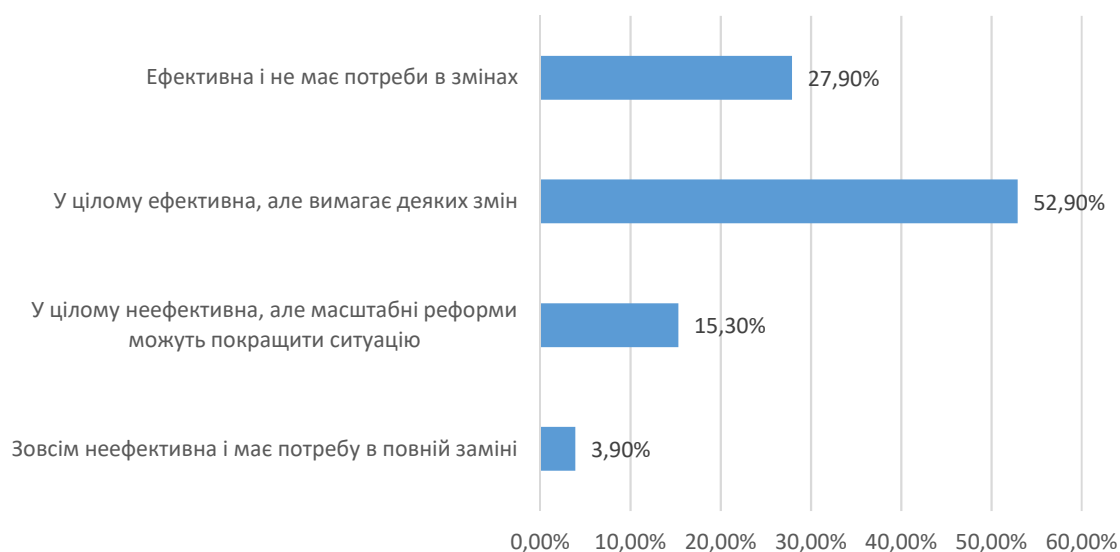


Рисунок 2.1 – Результати опитування щодо ефективності роботи митниці



Рисунок 2.2 – Результати опитування щодо проблем митниці для підприємств

На другому місці серед проблем для мікро- та малих підприємств – свідоме завищення митної вартості товарів, для середніх – постійні зміни

структури та керівництва, а для великих – застаріле технічне оснащення. Мікро- та малий бізнес частіше вказує на корупцію, як проблему у роботі митниці, ніж великий та середній.

Дане дослідження було проведено у період квітень-червень 2020 року. Серед 1045 опитаних підприємств представлені мікропідприємства (42,3%), малі (28%), середні (21,4%) та великі (8,2%) підприємства. Опитані підприємства-учасники ЗЕД працюють у секторах сільського господарства, промисловості, торгівлі та інших секторів послуг. 86,8% підприємств повідомили, що працюють з митними брокерами. Європейський Союз є найпоширенішим напрямком як експорту, так і імпорту для опитаних підприємств. 67,5% респондентів склали чоловіки, 32,5% – жінки

Результати анкетування дозволили виявити основні проблеми, пов'язані з організацією роботи міжнародних автотранспортних пунктів пропуску на кордонах (МАПП), і виробити пропозиції щодо вдосконалення контролю за здійсненням міжнародних автомобільних перевезень.[12]

2.2. Аналіз принципів організації перевезень через державний кордон України

Переміщення товарів і транспортних засобів через державний кордон України здійснюється через пункти пропуску, перелік яких визначає Кабінет Міністрів України відповідно до міжнародних договорів України.

Україна межує з сімома країнами і відповідно до міжурядових угод із суміжними державами і рішеннями Уряду України визначено 230 пункту пропуску та пунктів контролю через державний кордон, з них 166 – міжнародних; 31 – міждержавні; 33 – місцевих (табл. 2.1). У зв'язку з розвитком зовнішньоекономічних зв'язків країн кількість пунктів пропуску поступово збільшується [2].

Кількість пунктів пропуску через державний кордон України

Країна на кордоні	Довжина кордону, км	Залізничні пункти пропуску	Автомобільні пункти пропуску	Всього пунктів пропуску
Російська Федерація	2484	8	22	38
Білорусь	975	6	20	33
Молдова	1191	8	41	57
Польща	543	6	8	14
Угорщина	135,1	2	5	8
Румунія	625,4	4	3	11
Словаччина	98,5	2	2	6

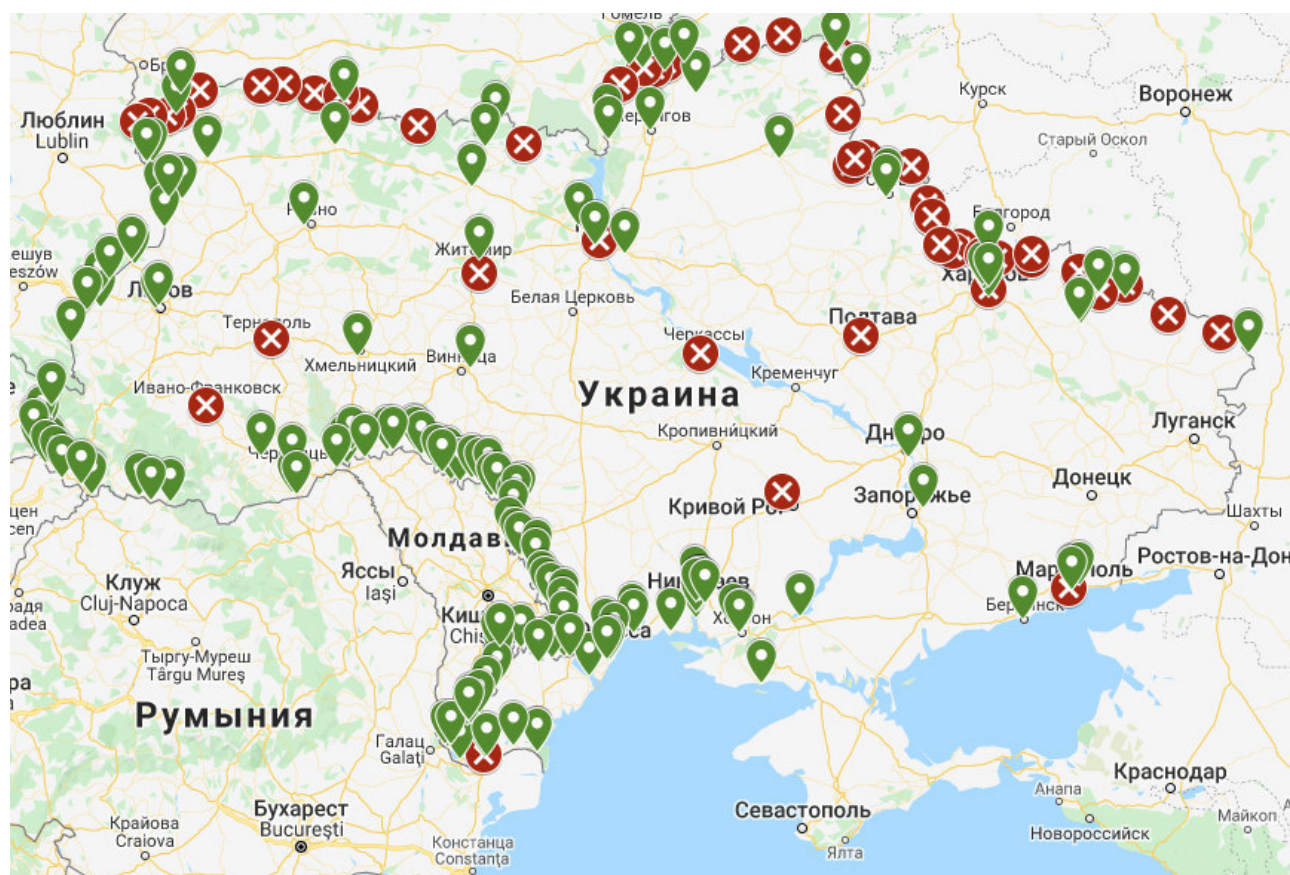


Рисунок 2.3 – Мапа МАПП України станом на листопад 2020 року.

Положення про пункти пропуску затверджено постановою Кабінету Міністрів України № 94 від 13.02.2019. Воно визначає статус пунктів пропуску через державний кордон, встановлює єдиний порядок їх відкриття, діяльності та закриття. Пунктом пропуску є спеціально виділена територія на автомобільній або залізничній станції, в морському або річковому порту, аеропорту (на аеродромі) з комплексом будівель, споруд і технічних засобів, де здійснюються прикордонний, митний та інші види контролю і пропуск через державний кордон осіб, транспортних засобів, вантажів та іншого майна. Згідно з Положенням пункти пропуску класифікують:

- за категоріями – міжнародні (пропуск через державний кордон громадян і транспортних засобів будь-яких держав); міждержавні (пропуск через державний кордон громадян і транспортних засобів України і суміжних держав); місцеві (пропуск через державний кордон громадян України і суміжної держави, які проживають в прикордонних областях (районах), і транспортних засобів, які їм належать);

- за видами сполучення – для автомобільного, залізничного, морського, пішохідного, повітряного, поромного, річкового;

- за характером транспортних перевезень – пасажирські, вантажні, вантажопасажирські;

- по режимом функціонування – постійні, тимчасові;

- за часом роботи – ті, які працюють цілодобово і такі, які працюють у визначений час.

Державному контролю в пунктах пропуску через державний кордон для автомобільного сполучення підлягають усі автотранспортні засоби загального користування, які перетинають кордон в обох напрямках. При цьому перевіряється:

- наявність дозвільних документів на здійснення міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом;

- наявність транспортно-експедиційної документації та його відповідність вимогам законодавства;

- наявність ліцензійної картки на транспортний засіб;
- відповідність технічного стану та спеціального обладнання автотранспортного засобу вимогам законодавства і міжнародних договорів з питань безпеки руху;
- відповідність вагових і габаритних параметрів автотранспортних засобів вимогам законодавства.

Порядок організації та виконання міжнародних автомобільних перевезень має такі особливості, які необхідно враховувати при плануванні міжнародних перевезень товарів, а саме:

- 1) категорія пункту пропуску;
- 2) можливість конкретного пункту пропуску пропустити певний товар;
- 3) діюча процедура контролю за доставкою товарів;
- 4) види контролю, яким буде підлягати товар, наявність відповідної контрольної служби в пункті пропуску;
- 5) необхідність сплати єдиного збору (при ввезенні товарів).

Перша особливість полягає в тому, що переміщення окремих видів товарів через митний кордон України може здійснюватися тільки через спеціально визначені пункти пропуску через державний кордон України.

Другою особливістю пропуску товарів і транспортних засобів через державний кордон України є необхідність врахування можливості кожного конкретного пункту пропуску пропустити певний товар взагалі.

Третьою особливістю міжнародних перевезень, є облік діючої процедури контролю за доставкою товарів, яка залежить як від напрямку переміщення товарів через митний кордон України, так і самого товару, який є об'єктом міжнародного перевезення. Наявність у автоперевізника книжки МДП значно спрощує процедуру попереднього декларування товарів і їх ввезення на митну територію України.

Митним кодексом України встановлено, що товари, які переміщуються через митний кордон України, крім митного контролю можуть підлягати санітарно-епідеміологічному, ветеринарному, фітосанітарному, радіологічному,

екологічному контролю та контролю за переміщенням культурних цінностей. Митні органи взаємодіють з органами державної влади, які здійснюють зазначені види контролю, в порядку, встановленому законодавством України, а митне оформлення товарів завершується тільки після здійснення встановлених законодавством України необхідних для цього товару видів контролю.

Четвертою особливістю здійснення міжнародних перевезень є облік видів контролю, яким буде підлягати товар при його переміщенні через державний кордон, а також наявність відповідної контрольної служби в пункті пропуску на державному кордоні України. Види контролю, які здійснюються в пунктах пропуску, визначаються законодавчими актами України. Слід мати на увазі, що переміщення товарів через пункти пропуску (особливо при їх ввезенні) без проведення обов'язкових видів контролю не можливо.

П'ятою особливістю міжнародних перевезень є необхідність сплати єдиного збору в пунктах пропуску на державному кордоні. Законодавством України передбачено виробництво єдиного збору в пунктах пропуску при ввезенні товарів і транспортних засобів в Україну. Цей збір проводиться одноразово незалежно від режиму переміщення (ввезення, транзит), виду, місткості або загальної маси транспортних засобів за єдиним платіжним документом і не проводиться у разі [4]:

- перетинання державного кордону авіаційними та водними транспортними засобами, залізничними вагонами без вантажу, залізничними пасажирськими вагонами, легковими автомобілями;

- транзиту вантажу, що не підлягає пропуску через митний кордон та перевантажується на інший транспортний засіб у зоні митного контролю пункту пропуску, який є в той же час пунктом ввезення та вивезення цього вантажу;

- в'їзду та виїзду транспортного засобу в межах одного пункту пропуску через державний кордон без перетинання митного кордону;

- переміщення товарів трубопровідним транспортом та лініями електропередачі.

2.3. Особливості електронної митниці. електронне декларування

Електронний обмін даними (ЕОД) – традиційно обмежується передачею юридичних значущих транзакцій і відповідати на них. Митні інтерфейси ЕОД розроблялися насамперед під користувачів з числа учасників торгівлі, дозволяючи їм передавати дані по імпортних та експортних операцій, а також отримувати дозволи на випуск товарів, в електронному форматі. В результаті впровадження цих нововведень вдалося істотно змінити методи взаємодії митної служби з учасниками торгівлі. Сьогодні на перше місце поставлено завдання забезпечити негайний випуск та оформлення партій товарів за допомогою систем безпаперового документообігу.

Метою автоматизації митного контролю є:

- підвищення продуктивності, як митної служби, так і учасників зовнішньої торгівлі;
- більш оптимальне використання ресурсів держави та комерційного сектора;
- створення стимулів для надання учасниками ЗЕД забезпечення (гарантій) їх діяльності шляхом подання особливо законослухняним спрощених процедур, які підвищують ефективність зовнішньоторговельних операцій і полегшують дотримання митних вимог;
- скорочення витрат митної служби та учасників торгівлі завдяки: прискореному випуску товарів; більш точної і своєчасної інформації; більш надійним механізмам правозастосування митного контролю; зниження завантаженості пунктів пропуску, внаслідок зменшення простоїв транспортних засобів при перетині кордону.

Реалізація принципу «Єдине вікно» – елемент системи e-Customs

- UN / CEFACT: «Єдине Вікно» може бути охарактеризоване як «система, що дозволяє особам, які здійснюють торгові операції, надавати інформацію, необхідну для виконання всіх вимог законів щодо імпорту та експорту, в єдину структуру»

– WCO: «Можливість, що дозволяє учасникам, залученим в торговельну діяльність або в процес перевезення, надавати стандартизовану інформацію та документи в єдину точку входу для виконання вимог законів про імпорт, експорт і транзит»

– EU Customs Code: «Надання оператором зовнішньоекономічної діяльності інформації для спільного використання різними відомствами вважається задовільним, беручи до уваги структури, залучені в процес контролю, такі як поліція, прикордонники, ветеринарний контроль, органи охорони навколишнього середовища; таким чином учасник зовнішньоекономічної діяльності зобов'язаний надати інформацію тільки один раз: «єдине вікно».

Принципами національного «Єдиного вікна» є:

- зручний і простий доступ для всіх – інформаційний Портал;
- обмін повідомленнями, маршрутизація;
- служби ідентифікації і безпеки;
- кошти аналізу даних – контроль і звітність.

«Єдине вікно» – вдале рішення для розвитку таких концепцій як: попереднє інформування, електронне декларування, віддалений випуск, робота з дозвільними документами, реалізація державних послуг і державних функцій в електронному вигляді.

Електронне декларування здійснюється з використанням електронної митної декларації, засвідченої електронним цифровим підписом, та інших електронних документів або їх реквізитів у встановлених законом випадках, а також електронних (сканованих) копій паперових документів, засвідчених електронним цифровим підписом декларанта або уповноваженої ним особи.

Митна декларація та інші документи, подання яких митним органам передбачено Митним Кодексом України, оформлені на паперовому носії та у вигляді електронних документів, мають однакову юридичну силу.

Формат митних декларацій, що подаються як електронні документи, базується на міжнародних стандартах електронного обміну даними.

Умови та порядок декларування, перелік відомостей, необхідних для здійснення митного контролю та митного оформлення, визначаються Митним Кодексом. Положення про митні декларації та форми цих декларацій затверджуються Кабінетом Міністрів України, а порядок заповнення таких декларацій та інших документів, що застосовуються під час митного оформлення товарів, транспортних засобів комерційного призначення, – центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну фінансову політику.

Перелік відомостей, що підлягають внесенню до митних декларацій, обмежується лише тими відомостями, які є необхідними для цілей справляння митних платежів, формування митної статистики, а також для забезпечення додержання вимог Митного Кодексу та інших законодавчих актів.

Митне оформлення товарів, транспортних засобів комерційного призначення здійснюється митними органами на підставі митної декларації, до якої декларантом залежно від митних формальностей, установлених Митним Кодексом для митних режимів, та заявленої мети переміщення вносяться такі відомості, у тому числі у вигляді кодів:

1) заявлений митний режим, тип декларації та відомості про особливості переміщення;

2) відомості про декларанта, уповноважену особу, яка склала декларацію, відправника, одержувача, перевізника товарів і сторони зовнішньоекономічного договору (контракту) або іншого документа, що використовується в міжнародній практиці замість договору (контракту), а в разі якщо зовнішньоекономічний договір (контракт) укладено на підставі посередницького договору, - також про іншу, крім сторони зовнішньоекономічного договору (контракту), сторону такого посередницького договору;

3) відомості про найменування країн відправлення та призначення;

4) відомості про транспортні засоби комерційного призначення, що використовуються для міжнародного перевезення товарів та/або їх перевезення митною територією України під митним контролем, та контейнери;

5) відомості про товари:

а) найменування;

б) звичайний торговельний опис, що дає змогу ідентифікувати та класифікувати товар;

в) торговельна марка та виробник товарів (за наявності у товаросупровідних та комерційних документах);

г) код товару згідно з УКТ ЗЕД;

г) найменування країни походження товарів (за наявності);

д) опис упаковки (кількість, вид);

е) кількість у кілограмах (вага бруто та вага нетто) та інших одиницях виміру;

є) фактурна вартість товарів;

ж) митна вартість товарів та метод її визначення;

з) відомості про уповноважені банки декларанта;

и) статистична вартість товарів;

б) відомості про нарахування митних та інших платежів, а також про застосування заходів гарантування їх сплати:

а) ставки митних платежів;

б) застосування пільг зі сплати митних платежів;

в) суми митних платежів;

г) офіційний курс валюти України до іноземної валюти, у якій складені рахунки;

г) спосіб і особливості нарахування та сплати митних платежів;

д) спосіб забезпечення сплати митних платежів (у разі застосування заходів гарантування їх сплати);

7) відомості про зовнішньоекономічний договір (контракт) або інший документ, що використовується в міжнародній практиці замість договору (контракту), та його основні умови;

8) відомості, що підтверджують дотримання встановлених законодавством заборон та обмежень щодо переміщення товарів через митний кордон України;

9) відомості про документи;

10) довідковий номер декларації (за бажанням декларанта).

2.4. Подальші шляхи удосконалення та розвитку митної служби України

Розвиток митної служби України необхідно розглядати через призму її основних завдань і пріоритетів.

Основний зміст митної політики України складає митне адміністрування – організаційно-управлінська діяльність Державної митної служби, а також діяльність митних органів, які здійснюються в нормативно-правових рамках в процесі реалізації покладених на них завдань у сфері митної справи.

Розвиток митної служби України здійснюється за наступними взаємозалежних напрямках, відповідним стратегічної мети і пріоритетів митної політики:

- вдосконалення митного регулювання;
- вдосконалення митного контролю після випуску товарів;
- вдосконалення реалізації фіскальної функції;
- вдосконалення правоохоронної діяльності;
- сприяння розвитку інтеграційних процесів і розвиток міжнародного співробітництва;
- вдосконалення системи державних послуг;
- вдосконалення митної інфраструктури;
- вдосконалення інформаційно-технічного забезпечення;
- зміцнення кадрового потенціалу та посилення антикорупційної діяльності;

- розвиток соціальної сфери;
- вдосконалення організаційно-управлінської діяльності.

2.4.1. Удосконалення митного регулювання

Удосконалення митного регулювання передбачає підвищення ефективності застосування заходів щодо вдосконалення митних операцій і розвиток митних технологій, тарифного і нетарифного регулювання зовнішньоторговельної діяльності з урахуванням активного забезпечення просування національних інтересів України у зовнішньоекономічній сфері, сприяння розвитку добросовісної конкуренції господарюючих суб'єктів шляхом формування більш сприятливих умов ведення зовнішньоекономічної діяльності для її законслухняних учасників, а також попереджувального реагування на загрози економічній безпеці України.

Основними завданнями в цій галузі є:

- застосування заходів щодо підвищення якості аналітичної складової в області контролю за дотриманням заходів тарифного регулювання та правомірності застосування податкових пільг;
- розробка спільно з зацікавленими державними органами виконавчої влади пропозицій, що стосуються вдосконалення митно-тарифного і нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності, з метою реалізації курсу на модернізацію і технологічне розвиток країни, а також підтримку науково-технічної сфери;
- забезпечення своєчасності і обґрунтованості прийняття рішень про випуск товарів шляхом розширення, систематизації та вдосконалення інформаційної бази, в тому числі за рахунок використання інформаційних ресурсів інших державних органів виконавчої влади;
- повсюдна реалізація механізмів обов'язкового попереднього інформування;
- вдосконалення технології проведення митними органами операцій, пов'язаних із здійсненням державного контролю в пунктах пропуску через

державний кордон України;

- автоматизація процесів митного контролю, пов'язаних з прийняттям рішення про випуск товарів у автоматичному режимі;

- прискорення митних операцій при митному декларуванні товарів в електронному вигляді;

- подальший розвиток системи управління ризиками з урахуванням необхідності формування нормативно-правової, методологічної та інформаційно-технічної основи єдиної системи управління ризиками;

- розвиток суб'єктно-орієнтованого підходу в рамках системи управління ризиками шляхом категоризування учасників зовнішньоекономічної діяльності з метою реалізації принципу вибіркової при проведенні митного контролю;

- визначення пріоритетних галузей економіки, розвиток яких створює привабливий інвестиційний клімат, а також застосування галузевого підходу при проведенні митного контролю;

- забезпечення прозорості здійснення митних операцій, скорочення часу і кількості документів, необхідних для здійснення митних процедур при імпорті (експорті) товарів;

- вдосконалення механізмів забезпечення дотримання заборон і обмежень в частині виключення двоякого тлумачення переліків (списків) підконтрольних товарів при їх віднесення (невіднесення) до об'єктів митного контролю;

- запобігання і припинення міжнародної торгівлі контрафактною продукцією шляхом розширення переліку об'єктів інтелектуальної власності, які підлягають захисту митними органами, розширення повноважень митних органів щодо припинення правопорушень у сфері інтелектуальної власності, в тому числі з використанням останніх досягнень науки і техніки;

- вдосконалення законодавства України про митну справу, а також законодавства України, що регулює створення і функціонування спеціальних економічних зон, шляхом його уніфікації з міжнародними стандартами в галузі митної справи;

- вдосконалення правової бази міжнародних інтеграційних об'єднань;

- забезпечення міжвідомчого електронного взаємодії при виконанні функцій у сфері контролю переміщення товарів і транспортних засобів через державний кордон України;

- вдосконалення законодавства України в частині скасування валютного регулювання і валютного контролю, включаючи оформлення паспорта угоди, при експорті несировинних товарів.

2.4.2. Удосконалення митного контролю після випуску товарів

Митний контроль після випуску товарів є органічним і невід'ємним елементом єдиної системи митного контролю. Розвиток системи митного контролю після випуску товарів передбачає створення необхідних правових основ і методологічного забезпечення.

Основними цілями митного контролю після випуску товарів є:

- створення умов, при яких діяльність по незаконному переміщенню товарів через митний кордон України та їх подальшого поводження на даній території стане економічно недоцільним;

- створення системи безперервного контролю (від подачі попередньої інформації і декларації на товари до здійснення митного контролю після випуску) з метою скорочення часу здійснення митних операцій і, як наслідок, формування сприятливих умов для розвитку зовнішньої торгівлі.

Для досягнення поставлених цілей вирішуються наступні взаємопов'язані завдання:

- вдосконалення нормативно-правового регулювання митного контролю після випуску товарів, його уніфікація в рамках митного законодавства;

- вдосконалення інформаційної бази митного контролю після випуску, що дозволяє приймати обґрунтовані рішення про планування митних перевірок і про ефективне виборі об'єктів для цілей митного контролю на основі аналізу отриманої в результаті накопичення і узагальнення наявної у митних органів інформації та категоризування учасників зовнішньоекономічної діяльності;

- створення методологічної бази митного контролю після випуску товарів

на основі методів аудиту та стандартизації перевіркової діяльності;

– вдосконалення механізмів внутрішньовідомчої і міжвідомчої взаємодії державних органів виконавчої влади при організації митних перевірок, проведення скоординованих перевірок, в тому числі у взаємодії з податковими та іншими правоохоронними органами;

– розвиток міжнародної взаємодії митних служб держав з метою вдосконалення митного законодавства, уніфікації порядку застосування різних форм митного контролю, організації та проведення скоординованих митних перевірок підрозділами митного контролю після випуску товарів.

2.4.3. Удосконалення реалізації фіскальної функції

Удосконалення фіскальної функції ґрунтується на ефективному здійсненні контролю і нагляду за дотриманням митного законодавства України про митну справу і законодавства про податки і збори, правильністю обчислення і своєчасністю сплати мит, податків і зборів із застосуванням сучасних інформаційних технологій, а також за безумовним виконанням закону про державний бюджет в частині доходів, що адмініструються митними органами.

Основними завданнями в цій галузі є:

– підвищення ефективності контролю за правильністю нарахування митних платежів;

– уніфікація вартісних індикаторів ризику в рамках міжнародного співробітництва та подальше вдосконалення застосування програмних засобів в частині контролю за дотриманням заходів тарифного регулювання, а також забезпечення прозорості та спрощення митних процедур;

– вжиття заходів, спрямованих на мінімізацію фактів виникнення заборгованості зі сплати митних платежів та зборів;

– вдосконалення міжвідомчої взаємодії при організації роботи по стягненню заборгованості зі сплати митних платежів та пені;

– розширення інформування учасників зовнішньоекономічної діяльності

про діючі ставки мит, податків і зборів, законодавстві та нормативних правових актах України, порядок обчислення і сплати митних зборів, податків і зборів, права та обов'язки учасників зовнішньоекономічної діяльності, а також про повноваження митних органів та їх посадових осіб;

- розвиток автоматизованих інформаційних систем обліку справляння митних платежів, контролю митної вартості та класифікації товарів;

- вдосконалення процедур додаткової перевірки і коригування митної вартості товарів у частині дотримання законності прийнятих митними органами рішень щодо митної вартості товарів;

- вдосконалення механізмів сплати митних платежів, в тому числі розвиток сучасних електронних технологій сплати грошових коштів;

- розвиток системи віддаленої сплати митних платежів;

- встановлення можливості випуску товарів під забезпечення сплати митних зборів і податків у випадках проведення додаткових перевірок, пов'язаних з прийняттям рішень про класифікацію товарів і країні їх походження, а також розвитку інституту генеральної фінансової гарантії;

- спрощення механізму отримання відстрочення та розстрочення сплати митних зборів і податків при декларуванні товарів, а також розширення можливостей для цього.

2.4.4. Удосконалення правоохоронної діяльності

Удосконалення правоохоронної діяльності, посилення боротьби зі злочинами та адміністративними правопорушеннями у сфері митної справи направлені на підвищення рівня економічної безпеки держави.

Основними завданнями в цій галузі є:

- організація ефективної протидії міжнародній злочинності, в тому числі тероризму, порушення правил обігу наркотичних засобів та психотропних речовин, міжнародної торгівлі контрафактною продукцією;

- ефективний обмін упреждаючої інформацією про ознаки підготовлюваних злочинів, що відносяться до компетенції митних органів,

шляхом реалізації міжвідомчого протоколу обміну даними між Прикордонною службою Державної служби безпеки України та Державною митною службою, доступу митних органів до відомостей про перетин фізичними особами державного кордону України, до баз даних Міністерства внутрішніх справ України, Державної міграційної служби, Державної податкової служби та інших державних органів виконавчої влади;

– зміцнення взаємодії з іншими правоохоронними органами та органами виконавчої влади суб'єктів України шляхом укладання угод про надання доступу до відомчих інформаційних баз даних для взаємного використання, а також за допомогою використання системи міжвідомчого електронного взаємодії;

– впровадження електронних компонентів в систему оперативно-технічного контролю товарів і транспортних засобів під час їх доставки від митного органу в місці прибуття на митну територію України до внутрішнього митного органу, створення спеціалізованих комплексів автоматичної обробки білінгової інформації, а також аналітичної обробки результатів оперативно-технічних заходів ;

– своєчасне оснащення та переоснащення митних органів сучасними водними і повітряними судами, а також розвиток інфраструктури їх базування і ремонтної бази;

– створення умов для більш ефективного використання кінологічної служби в пунктах пропуску через державний кордон України;

– вдосконалення структури комплексу інженерно-технічних споруд Центральної митниці (Кінологічного центру Державної митної служби);

– вдосконалення методичної роботи щодо застосування кримінального, кримінально-процесуального та адміністративного законодавства України;

– вдосконалення внутрішньовідомчого, міжвідомчого і міжнародного взаємодії по боротьбі з правопорушеннями, віднесеними до компетенції митних органів, з корупцією і міжнародним тероризмом, незаконним обігом об'єктів інтелектуальної власності, наркотичних засобів та інших предметів, що

переміщуються через митний кордон України;

– підвищення якості адміністративного провадження у справах про адміністративні правопорушення.

2.4.5. Сприяння розвитку інтеграційних процесів і розвиток міжнародного співробітництва

Міжнародне співробітництво з митними та іншими компетентними органами іноземних держав, міжнародними організаціями, що займаються питаннями митної справи та боротьбою з міжнародною злочинністю, здійснюється відповідно до міжнародних стандартів в інтересах створення сприятливих умов для зовнішньої торгівлі і забезпечення дотримання законодавства України про митну справу.

Основними завданнями в цій галузі є:

– активізація участі митної служби України в міжнародних інститутах співпраці і регіональних економічних об'єднаннях;

– розвиток міжнародного співробітництва правоохоронних підрозділів митних органів України з правоохоронними підрозділами митних служб іноземних держав та міжнародними правоохоронними організаціями;

– сприяння розвитку інтеграційних процесів на просторі Європейського Союзу та інших міжнародних і регіональних організацій за участю України;

– розвиток міжнародного співробітництва з митними службами іноземних держав шляхом збільшення мережі представництв митної служби України за кордоном.

2.4.6. Удосконалення системи державних послуг

Необхідність розвитку сектора державних послуг в галузі митної справи обумовлена тенденціями адміністративної реформи в Україні. Удосконалення системи державних послуг, що надаються учасникам зовнішньоекономічної діяльності, націлене на розширення їх спектру, підвищення якості і доступності при зовнішньої їх простоті, оперативності та надійності.

У зв'язку з прогнозованим попитом на послуги в галузі митної справи передбачається удосконалювати надання державних послуг шляхом вирішення наступних завдань:

- підвищення якості та доступності державних послуг в галузі митної справи;
- розробка системи показників, методичного забезпечення та системи моніторингу якості надання державних послуг в галузі митної справи.

2.4.7. Удосконалення митної інфраструктури

Пріоритетним напрямком розвитку митної інфраструктури є розміщення митних органів переважно в приміщеннях, що є державною власністю. Досягнення цього забезпечується за допомогою:

- будівництва (реконструкції) в рамках державних і відомчих цільових програм службово-виробничих будівель, в тому числі наближених до державного кордону України;
- придбання об'єктів за рахунок коштів державного бюджету в міру необхідності;
- залучення інвестицій для залучення в господарський оборот об'єктів, будівництво яких не завершено, і земельних ділянок, наданих митним органам і установам, які у віданні Державної митної служби.

2.4.8. Удосконалення інформаційно–технічного забезпечення

З метою сприяння розвитку зовнішньоекономічної діяльності, мінімізації витрат учасників зовнішньоекономічної діяльності і держави, пов'язаних з вчиненням митних операцій, подальшого підвищення якості митного адміністрування необхідно проводити планомірну роботу з розвитку інформаційно-технічного забезпечення митних органів. Удосконалення і розвиток інформаційно-технічного забезпечення митних органів здійснюється з урахуванням світових стандартів і тенденцій розвитку митної справи.

Основні групи завдань, вирішення яких сприятиме вдосконаленню

інформаційно-технічного забезпечення діяльності митних органів:

- створення і впровадження перспективних інформаційних технологій в цілях розвитку єдиної автоматизованої інформаційної системи митних органів за принципом централізованої обробки даних, мережі регіональних обчислювальних комплексів, розвиток автоматизованих інформаційних систем митних органів;

- розвиток відомчої інтегрованої телекомунікаційної мережі Державної митної служби, в тому числі для забезпечення доставки актуальної інформації, що міститься в єдиній автоматизованій інформаційній системі митних органів, в режимі часу, близькому до реального, на всіх рівнях системи митних органів;

- підвищення рівня захищеності інформаційних ресурсів, розширення спектра заходів щодо забезпечення інформаційної безпеки, в тому числі при організації захищеного обміну інформацією з державними органами виконавчої влади;

- подальша розробка і впровадження в митні органи технічних засобів на основі останніх досягнень науки і техніки, підвищення ефективності використання апаратури радіаційного контролю, інспекційно-доглядових комплексів, з урахуванням забезпечення інтеграції програмних засобів з єдиною автоматизованою інформаційною системою митних органів;

- вдосконалення інформаційно-технічного забезпечення системи управління ризиками на основі розробки нових методологічних підходів;

- розвиток інформаційно-технічного забезпечення технологій попереднього інформування митних органів та електронного декларування;

- вдосконалення інформаційної взаємодії Державної митної служби з іншими державними органами виконавчої влади з метою отримання дозвільних документів в електронному вигляді, в тому числі на базі інфраструктури електронного уряду та системи міжвідомчого електронного взаємодії;

- застосування уніфікованих форматів даних для учасників інформаційного обміну з митними органами;

- забезпечення ефективного функціонування в митних органах

автоматизованої системи контролю за митним транзитом;

– вдосконалення єдиної автоматизованої інформаційної системи митних органів в умовах функціонування міжнародного співробітництва в цілях розвитку інформаційної взаємодії між митними органами держав – партнерів з урахуванням розвитку інтегрованої інформаційної системи зовнішньої і взаємної торгівлі;

– підвищення оперативності подання інформації про тенденції розвитку зовнішньої торгівлі України та взаємної торгівлі між державами – партнерами, про торгово-економічних зв'язках України із зарубіжними державами.

2.4.9. Зміцнення кадрового потенціалу та посилення антикорупційної діяльності

Кадрова складова визначає пріоритетні довгострокові напрямки діяльності по зміцненню кадрового потенціалу митної системи, здатного виконати певні завдання, а також щодо вдосконалення виховно-профілактичної та антикорупційної діяльності митних органів.

Зміцнення кадрового потенціалу та формування професійного кадрового складу митних органів є основою забезпечення надання якісних державних послуг.

Кадрове забезпечення митних органів має здійснюватися на науково обґрунтованих методах з урахуванням динамічно зростаючих вимог до кадрів і прогнозування майбутніх потреб.

Основними завданнями в цій галузі є:

– вдосконалення роботи щодо добору і розстановки кадрів;
– забезпечення необхідного професійного рівня посадових осіб митних органів України;

– створення умов та реалізація можливостей для отримання посадовими особами митних органів освіти, перепідготовки та підвищення кваліфікації, в тому числі для перепідготовки та підвищення кваліфікації працівників правоохоронних підрозділів митних органів в навчальних закладах

Міністерства внутрішніх справ України, Державної служби безпеки України та Генеральної прокуратури України;

- підвищення ефективності системи виховної роботи з особовим складом;
- здійснення оперативно-розшукової діяльності, спрямованої на виявлення, попередження і припинення злочинів корупційної спрямованості та інших злочинів проти інтересів державної служби з боку посадових осіб митних органів та інших осіб, які схиляють посадових осіб митних органів до вчинення вказаних злочинів, а також на забезпечення власної безпеки митних органів.

2.4.10. Розвиток соціальної сфери

Цільовим орієнтиром розвитку соціальної сфери митної служби України є забезпечення соціальної захищеності посадових осіб митних органів та членів їх сімей, надання їм соціальних гарантій, а також поліпшення їх житлових умов і матеріального забезпечення.

Система соціального захисту посадових осіб митних органів є одним з найважливіших чинників ефективного вирішення поставлених перед митними органами завдань.

Основними завданнями розвитку соціальної сфери є:

- встановлення і реалізація прав, пільг, соціальних гарантій і компенсацій для посадових осіб митних органів;
- вирішення соціальних проблем, пов'язаних з охороною здоров'я, відпочинком і задоволенням культурних потреб;
- досягнення необхідного рівня забезпеченості соціальними благами, житлом і всіма видами постачання;
- вдосконалення механізмів та інститутів соціального захисту в митних органах.

Пріоритетний розвиток соціальної сфери, забезпечення соціальної захищеності посадових осіб митних органів та надання їм соціальних гарантій здійснюються шляхом підвищення ефективності системи оплати праці, що

забезпечує їх гідне матеріальне становище, розширення мережі відомчих медичних і санаторно-курортних установ в регіональних і великих промислових центрах (за рахунок придбання нових, реконструкції та модернізації існуючих об'єктів), вирішення питань формування відомчого фонду службового житла та поліпшення житлових умов потребують цього посадових осіб митних органів.

2.4.11. Удосконалення організаційно-управлінської діяльності

Підвищення ефективності роботи митної служби України та її вдосконалення в значній мірі визначається організованістю системи управління, яка залежить від її структури і діяльності всіх елементів.

Необхідність вдосконалення системи управління на сучасному етапі визначається багатьма факторами. Це і оптимізація чисельності апарату управління, його функцій і організаційної структури, впровадження автоматизованих систем управління, розробка систем прийняття рішення.

Основними завданнями в цій галузі є:

- забезпечення оптимального поєднання централізації і децентралізації управління, розвиток методологічного забезпечення управлінської діяльності керівного складу митної служби України;
- забезпечення оптимального навантаження на посадових осіб за основними видами діяльності митних органів;
- вдосконалення правового забезпечення управлінської діяльності в митних органах;
- впровадження системи управління якістю відповідно до вимог міжнародних стандартів;
- розвиток організаційних механізмів моніторингу та контролінгу діяльності митної служби України;
- розвиток програмно-технологічної бази, що забезпечує інформаційно-аналітичну діяльність митних органів;
- посилення аналітичної складової на всіх рівнях управління і розвиток

методологічної складової аналізу діяльності митних органів.

2.5 Висновки по розділу 2

В роботі представлені дані дослідження щодо ефективності роботи Державної митної служби, згідно з даними досліджень, 27,9% підприємств оцінюють роботу Держмитслужби як ефективну і яка не потребує змін; 52,9% респондентів оцінили роботу Служби в цілому, як ефективну, але яка вимагає деяких змін; 15,3% дали оцінку – у цілому неефективно, але масштабні реформи можуть покращити ситуацію і тільки 3,9% опитаних зазначили, що робота митниці неефективна і має потребу у повній заміні. Результати анкетування дозволили виявити основні проблеми, пов'язані з організацією роботи міжнародних автотранспортних пунктів пропуску на кордонах (МАПП), і виробити пропозиції щодо вдосконалення контролю за здійсненням міжнародних автомобільних перевезень

Розглянуто принципи організації перевезень через державний кордон України, та особливості міжнародних перевезень. Зазначено, що Україна межує з сімома країнами і відповідно до міждержавних угод із суміжними державами і рішеннями Уряду України визначено 230 пункту пропуску та пунктів контролю через державний кордон, з них 166 – міжнародних; 31 – міждержавні; 33 – місцевих (табл. 2.1). У зв'язку з розвитком зовнішньоекономічних зв'язків країн кількість пунктів пропуску.

Проаналізовано подальші шляхи удосконалення та розвитку митної служби України. Серед розглянутих шляхів удосконалення було запропоновано шляхи удосконалення митного регулювання, митного контролю після випуску товарів, реалізація фіскальної функції, правоохоронної діяльності, системи державних послуг, митної інфраструктури, інформаційно-технічного забезпечення а також вказано на необхідність зміцнення кадрового потенціалу та посилення антикорупційної діяльності.

Накопичений інституційний та інфраструктурний потенціал, заснований на інноваційних, митних та інформаційних технологіях і відповідній практиці

передових митних адміністрацій інших країн, необхідно взяти за основу сталого розвитку митної служби України.