

УДК 339

Ємець А. В.

Університет державної фіскальної служби України

ДЕЯКІ ПІДХОДИ ДО АНАЛІЗУ ОСНОВНИХ ПРИНЦИПІВ РАМКОВИХ СТАНДАРТІВ БЕЗПЕКИ ТА ПОЛЕГШЕННЯ МІЖНАРОДНОЇ ТОРГІВЛІ ВСЕСВІТНЬОЇ МИТНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ

Досліджено основні принципи Рамкових стандартів безпеки та полегшення міжнародної торгівлі Всесвітньої митної організації. Визначено стратегічні цілі економічної політики держави, які можна досягти, використовуючи інститут уповноваженого економічного оператора (УЕО). Окреслено перспективні напрями наукового пошуку для практичного запровадження в Україні інституту УЕО та державного регулювання їх діяльності.

Ключові слова: УЕО, стандарти безпеки, зовнішньоекономічна діяльність, державне регулювання.

Постановка проблеми. Бурхливий розвиток інформаційних та телекомунікаційних технологій, який розпочався у середині ХХ ст. привів до того, що вперше у знаній історії людства обмін інформацією, а отже, грошима, став більш швидким, ніж рух товарів. Це стало причиною розробки та укладання у другій половині минулого століття низки міжнародних угод щодо прискорення руху товарів у міжнародній торгівлі. Наприклад, згідно із положеннями Митної конвенції, що стосується контейнерів 1972 р. [1], було спрощено та прискорено здійснення міжнародних перевезень вантажів у контейнерах. У преамбулі Міжнародної конвенції про спрощення і гармонізацію митних процедур 1973 р. (Київська конвенція) [2] зазначено, що договірні сторони цієї конвенції, розробленої під егідою Ради митного співробітництва, прагнуть «усунути розбіжності в митних правилах і процедурах договірних сторін, що можуть перешкодити розвитку міжнародної торгівлі та інших видів міжнародного обміну». Крім загальних конвенцій, розроблялись та запроваджувались галузеві (залізничні, автомобільні) міжнародні правила, отримали розвиток ідеї мультимодальних перевезень, використання єдиного перевізного, гарантійного документів тощо. Але внаслідок наявної різниці в економічному становищі країн-учасниць, різноманіття їх економічних та політичних інтересів проблема недостатньої швидкості фактичного здійснення операцій міжнародної торгівлі залишалась і потребувала комплексного й кардинального вирішення. Саме таким комплексним міжнародним документом й стали Рамкові стандарти безпеки та полегшення міжнародної торгівлі Всесвітньої митної організації 2005 р. (далі – Рамкові стандарти ВМО) [3].

Цей міжнародний документ, як зазначено у п. 1.4. Передмови до нього [3], базується на двох опорах: системі угод між митними адміністраціями та партнерських відносинах між митними адміністраціями та підприємницькою спільнотою. Таким чином, передбачається вирішити дві суперечливі проблеми: підвищити безпеку міжнародних ланцюгів постачання та прибрати зайві адміністративні перешкоди на шляху міжнародної торгівлі.

Уповноважений ланцюг постачання товарів створюється після «підтвердження митною службою факту додержання всіма учасниками конкретної міжнародної торговельної угоди встановлених стандартів безпечного поводження із вантажами та відповідною інформацією». Для партій вантажів, які переміщуються від місця походження до місця призначення виключно в межах уповноваженого ланцюга постачання, Рамкові стандарти ВМО передбачають застосування «комплексних

спрощених процедур перетину кордону, відповідно до яких, під час експорту та імпорту буде вимагатись лише одна спрощена декларація, що містить мінімум інформації» [3].

Центральне місце в комплексному вирішенні зазначених завдань належить інституту Уповноважених економічних операторів (далі – УЕО).

УЕО у примітці 1 до п. 2.3 Рамкових стандартів ВМО визначені як «учасники зовнішньоекономічної діяльності (далі – ЗЕД), яка погоджена з митною адміністрацією, що відповідає нормам ВМО або стандартам забезпечення безпеки ланцюга постачання товарів» [3].

УЕО можуть бути виробники, імпортери та експортери, транспортні, експедиторські та інші підприємства, які надають послуги, пов'язані зі здійсненням міжнародної торгівлі. Важливим є той факт, що ВМО забезпечують умови, відповідно до яких УЕО безпосередньо зацікавлений у фінансуванні та дії ефективних систем та заходів контролю та безпеки операцій ЗЕД, у тому числі взяття проб та огляд вантажів за певними критеріями.

Для створення з УЕО різних країн уповноваженого ланцюга постачання «митні адміністрації повинні домовитись про взаємне визнання статусу УЕО (див. п. 1.4.1. Стандарту 1 «Комплексне управління ланцюгом постачання товарів» Рамкових стандартів ВМО [3]).

У чинній редакції Митного кодексу України [4] є глава 2 «Уповноважений економічний оператор», на виконання положень якої Кабінетом Міністрів України було затверджено порядок застосування спеціальних спрощень, що надаються УЕО [5].

Водночас в Україні не визначено мету та економічну стратегію запровадження інституту УЕО в економіку країни. Більшість зусиль державних органів та науковців зосереджується на аспектах «безпеки», на шкоду «спрощенню» процесів міжнародної торгівлі.

У практичній площині проблеми також є низка питань, які потребують свого нормативно врегулювання, наприклад: яким чином оцінювати готовність підприємства до роботи в якості УЕО, які форми та методи митного та інших видів контролю доцільно застосовувати до УЕО тощо.

Відсутність відповідей на ці та інші питання, пов'язані з роботою УЕО, привело до того, що й через три роки після внесення норм до Митного кодексу України щодо УЕО, вони залишаються невикористаними.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Євроінтеграційний курс України в цілому, часткове відкриття європейського ринку для українських товарів, згідно із положеннями Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейською спільнотою з атом-

ної енергії та їх державами-членами – з іншої [6], зумовило актуальність цієї теми як одного з перспективних шляхів інтеграції економіки України з найбільш розвиненими економіками світу. Дослідженням концепції УЕО, питанням запровадження та функціонування інституту УЕО займалися такі науковці, як І. Бережнюк [7], Е. Вакульчик, І. Харламова [8], С. Левченко [9], С. Павленко [10], П. Пашко [11], А. Пономаренко [12], І. Рудая [13], В. Сергійчик [14], С. Терещенко, Г. Симонова, Г. Хабло [15] та інші.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. У вищезазначених доробках досліджено низку практичних питань, які виникають під час запровадження інституту УЕО, зокрема, з точки зору правового регулювання окремих етапів цього процесу. Зроблено порівняння українського законодавства з нормами законодавства країн, в яких УЕО вже працюють. Але, на нашу думку, доцільно розглянути проблему з точки зору стратегії економічного розвитку держави Україна, методів та економічних важелів регулювання економічних процесів, які необхідно буде застосувати для досягнення стратегічних цілей.

Метою статті є визначення основних цілей стратегії економічного розвитку держави в контексті запровадження норм і принципів Рамкових стандартів ВМО, а також методів державного регулювання діяльності УЕО.

Виклад основного матеріалу дослідження. Крім вищезгаданих «двох опор» Рамкових стандартів ВМО, у документі [3] встановлюються чотири принципи стандартів безпеки:

- гармонізація вимог щодо попереднього електронного повідомлення про вантаж у вхідних, вихідних і транзитних відправленнях;
- вирішення питань безпеки на підставі систем управління ризиками;
- огляд контейнерів та вантажів підвищеного ризику під час експорту за запитом митниці країни призначення;
- надання митними адміністраціями пільг компаніям у разі дотримання ними мінімальних стандартів безпеки міжнародної мережі постачання товарів.

Проаналізувавши принципи та опори Рамкових стандартів ВМО, можна констатувати кардинальні зміни у світовому векторі розвитку міжнародної торгівлі та митного контролю зокрема.

Від хаотичного регулювання «невидимою рукою ринку» міжнародна торгівля поступово переходить до планового створення уповноважених ланцюгів постачання. Державні органи не лише контролюють діяльність бізнесу, а й надають йому певну інформаційну та організаційну підтримку.

Предметом митного контролю є технологія роботи ланцюга, а не конкретний вантаж. Основними формами митного контролю під час застосування Рамкових стандартів ВМО є обмін та аналітична обробка інформації у загальних інформаційних ресурсах митних адміністрацій та бізнес-структур країн-учасниць. Уперше на постійній основі здійснюється співробітництво митних адміністрацій різних країн під час контролю звичайних поставок (тобто тих, в яких не підозрюють незаконне переміщення через кордон зброї, наркотичних сполук та інших товарів нелегального міжнародного ринку).

З точки зору бізнесу, держави-учасниці продають певний обсяг «спрощень» та інформаційної підтримки на світовому ринку за здійснення

приватних капіталовкладень в економічну, в тому числі митну безпеку країни.

З огляду на вищевикладене, ми спробуємо сформулювати можливі цілі економічної стратегії держави під час запровадження інституту УЕО:

- сприяння експорту вітчизняних товарів шляхом їх включення до уповноважених ланцюгів постачання;
- отримання додаткових бюджетних надходжень від оподаткування імпорту товарів у ланцюгах зворотного напрямку;
- розвиток транзитного потенціалу країни внаслідок виходу на цей ринок іноземних УЕО;
- економія бюджетних видатків на утримання митниць шляхом «визнання результатів митного контролю митних адміністрацій країн відправлення» та здійснення УЕО заходів безпеки та контролю постачання.

Зрозуміло, що неможливо досягнути успіху відразу ж на всіх можливих напрямках розвитку інституту УЕО, далеко не всі підприємства мають організаційні, фінансові можливості отримати цей статус, не всі напрями та види ЗЕД однаково важливі для країни на конкретному етапі її розвитку. Тому цілком доцільно ранжувати зазначені стратегічні цілі відповідно до довгострокової програми економічного розвитку країни.

Крім того, перші дві цілі за своєю економічною сутністю є новими унікальними механізмами державного управління економікою. Замість жорстких нетарифних заходів – заборон та обмежень певних видів зовнішньоекономічної діяльності – державі достатньо лише варіювати обсяги «співробітництва» з УЕО в різних галузях економіки (більшу державну підтримку отримують ті суб'єкти, які працюють у галузях економіки, що на цьому етапі стратегічно важливі для країни).

Що стосується виходу на український ринок транзитних послуг іноземних УЕО, зазначимо, що в сучасних умовах політика протекціонізму для захисту вітчизняного виробника веде до його вилучення зі світового економічного процесу, що, у свою чергу, неодмінно породжує системну економічну кризу у цій галузі господарства або в країні в цілому. Для обґрунтування цієї тези звернемося до даних статистичної довідки «Допоміжні транспортні послуги морських, річкових портів і причалів з обробки вантажів» [16], розміщеної на офіційному сайті Державної служби статистики України. Згідно з даними вказаного джерела, обсяги оброблених у морських портах України транзитних вантажів мають стійку тенденцію до зменшення: у 2014 р. оброблено на 12,2% транзитних вантажів менше, ніж у 2013-му, в 2013 р. – на 24,6% менше, ніж у 2012 р. Ситуація, що склалась, є наслідком не лише сумнівної тарифної політики українських підприємств та труднощів у проведенні митних формальностей в українських портах. Відсутність конкурентного середовища та непрозорі механізми прийняття державними органами рішень щодо роботи іноземних підприємств у портах України також були факторами, які зумовили переорієнтування великими морськими перевізниками своїх вантажопотоків на порти інших держав Чорноморського регіону.

Отже, саме включення українських портів (які теж можуть бути УЕО) до європейських, азіатських уповноважених ланцюгів постачання стане поштовхом до зміни вектора розвитку вітчизняної транспортної галузі в цілому.

З точки зору інтересів приватного бізнесу, що буде спонукати підприємців до активної участі в

державних програмах розвитку інституту УЕО в Україні?

По-перше, це прямі переваги у швидкості обігу товарів у процесі здійсненні ЗЕД внаслідок:

– спрощення процедур митного оформлення вантажів УЕО, яке здійснюється у пріоритетному порядку;

– можливість вибору місця проведення митних формальностей;

– віднесення вантажів УЕО з уповноважених ланцюгів постачання до вантажів мінімального ризику в системі керування ризиками.

По-друге, більш вигідне порівняно з іншими підприємствами становище на зовнішньому ринку за допомогою:

– інформаційної підтримки своєї держави;

– підвищення авторитету, як партнера, надійності та прогнозованості дій якого засвідчується авторитетом ВМО.

Як зазначає австрійський дослідник доктор Х.-І. Шрамм з Інституту транспорту та логістики на додаток до безпосередньо наданих пільг щодо спрощення процедур торгівлі, сертифікація УЕО також пропонує переваги на зовнішніх ринках: «Кожного разу, обираючи між різними постачаль-

никами товарів або послуг, компанії, вірогідніше, віддадуть перевагу УЕО...» [17, с. 60–61].

Висновки. Таким чином, впровадження інституту УЕО та Рамкових стандартів ВМО в цілому потребує стратегічного планування та визначення цілей економічної політики держави, які повинні бути досягнуті за допомогою впровадження цього міжнародного документа.

З огляду на положення Рамкових стандартів ВМО щодо участі УЕО на всіх етапах роботи уповноваженого ланцюга постачання, потребує ретельного вивчення та перегляду політики захисту вітчизняного ринку від конкуренції з боку іноземних підприємств. На нашу думку, такі роботи повинні мати за мету розробку змін до положень митного законодавства України щодо діяльності іноземних УЕО та методів державного контролю за операціями (ланцюгами) за їх участі.

Крім того, наукового дослідження потребують критерії оцінювання відповідності підприємств статусу УЕО, критерії оцінювання поточної діяльності УЕО з урахуванням використання насамперед інформаційних технологій. Важливим та неопрацьованим на сьогодні залишається питання відповідальності УЕО за порушення законодавства.

Список використаних джерел:

1. Митна конвенція, що стосується контейнерів. – 1972. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_c34.
2. Міжнародна конвенція про спрощення і гармонізацію митних процедур від 18 травня 1973 р. // Офіційний вісник України. – 2011. – № 18. – Ст. 727.
3. Рамкові стандарти безпеки та полегшення міжнародної торгівлі Всесвітньої митної організації. – 2005. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/976_003.
4. Митний кодекс України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/4495-17>.
5. Про затвердження Порядку застосування спеціальних спрощень, що надаються уповноваженому економічному оператору : Постанова Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 р. № 447 // Урядовий кур'єр. – 2012. – № 95.
6. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейською спільнотою з атомної енергії та їх державами-членами, з іншої сторони [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=248387631.
7. Бережнюк І. Інститут уповноважених економічних операторів у Рамкових стандартах ВМО та Митному кодексі України / І. Бережнюк, І. Бережнюк // Вісник Академії митної служби України. Серія «Економіка». – 2012. – № 1. – С. 5–9. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://nbuv.gov.ua/j-pdf/vamsue_2012_1_3.pdf.
8. Вакульчик О. Кількісна оцінка якісних характеристик суб'єкта ЗЕД з метою надання статусу уповноваженого економічного оператора / О. Вакульчик, І. Харламова // Вісник Академії митної служби України. Серія «Економіка». – 2013. – № 1. – С. 12–23. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://nbuv.gov.ua/j-pdf/vamsue_2013_1_4.pdf.
9. Левченко, С. Інститут уповноваженого економічного оператора: новела законодавства / С. Левченко // Митна справа : науково-аналітичний журнал з питань митної справи та зовнішньоекономічної діяльності. – 2011. – № 4. – С. 22–30.
10. Павленко Є. З практики впровадження Рамкових стандартів безпеки SAPE // Митна політика та актуальні проблеми економічної безпеки України на сучасному етапі : матеріали II Міжнародної науково-практичної конференції курсантів, студентів та молодих учених (27 березня 2009 р. АМСУ, м. Дніпропетровськ). – 2009. – С. 44–46.
11. Пашко П. Митна безпека (теорія, методологія та практичні рекомендації) / П. Пашко. – О. : Пласке, 2009. – 628 с.
12. Пономаренко А. Подходы к формированию концепции развития транзитных грузовых перевозок по территории Российской Федерации / А. Пономаренко // Право и экономика. – 2011. – № 5. – С. 48–52.
13. Рудая И. Таможенное регулирование на таможенной территории Таможенного союза: о статусе и роли уполномоченного экономического оператора / И. Рудая // Таможенное дело. – 2009. – № 4. – С. 27–28.
14. Сергійчик В. Актуальні питання запровадження інституту уповноваженого економічного оператора: зарубіжний досвід / В. Сергійчик // Юридичний вісник. – 2013. – № 2. – С. 166–172.
15. Терещенко С. Міжнародні стандарти щодо статусу уповноваженого економічного оператора / С. Терещенко, Г. Симоньова, Г. Набло // Митна безпека. Серія «Економіка». – 2010. – № 2. – С. 71–80.
16. Допоміжні транспортні послуги морських, річкових портів і причалів з обробки вантажів // Офіційний сайт Державної служби статистики України. – 2015. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ukrstat.gov.ua>.
17. Schramm H. Who benefits most from AEO certification? An Austrian perspective / H. Schramm // World Customs Journal. – 2015. – № 9. – С. 59–67.

Емец А. В.

Университет Государственной фискальной службы Украины

НЕКОТОРЫЕ ПОДХОДЫ К АНАЛИЗУ ОСНОВНЫХ ПРИНЦИПОВ РАМОЧНЫХ СТАНДАРТОВ БЕЗОПАСНОСТИ И ОБЛЕГЧЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ ВСЕМИРНОЙ ТАМОЖЕННОЙ ОРГАНИЗАЦИИ

Резюме

Исследованы основные принципы Рамочных стандартов безопасности и облегчения международной торговли Всемирной таможенной организации. Определены стратегические цели экономической политики государства, которые можно достичь, используя институт уполномоченного экономического оператора (УЭО). Определены перспективные направления научного поиска для практического внедрения в Украине института УЭО и государственного регулирования их деятельности.

Ключевые слова: УЭО, стандарты безопасности, внешнеэкономическая деятельность, государственное регулирование.

Yemets A. V.

University of State Fiscal Service of Ukraine

SOME APPROACHES TO THE ANALYSIS OF THE MAIN PRINCIPLES OF FRAMEWORK SECURITY STANDARDS AND WORLD TRADE FACILITATION OF THE WORLD CUSTOMS ORGANIZATION

Summary

Reviewed the basic principles of the Framework security standards and world trade facilitation of the World Customs Organization. The strategic objectives of economic policy, which can be achieved using institute of authorized economic operator (AEO), are determined. Outlined promising areas of scientific research for practical implementation in Ukraine of the AEO Institute and state regulation of their activities.

Keywords: AEO, safety standards, foreign trade, state regulation.

УДК 332.1

Котко О. К.

Університет митної справи та фінансів

ІННОВАЦІЙНА ЕКОСИСТЕМА ЯК НОВА ПАРАДИГМА ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИ

В статті досліджено теоретичні аспекти категорії «інноваційна екосистема», а також її різновиди. Запропоновано концептуальну модель інноваційної екосистеми й визначено сукупність еволюційних змін інформаційно-комунікативних технологій у формуванні інноваційної екосистеми.

Ключові слова: інноваційна екосистема, інфраструктура, інноваційний розвиток, інформаційно-комунікативні технології, інвестиційні процеси.

Постановка проблеми. Інфраструктура інноваційного розвитку України перебуває на початковому етапі формування. У ній представлено лише окремі типи інноваційних структур, зокрема технопарки, наукові центри, бізнес-інкубатори, науково-технічні підприємства, фонди. Причому діяльність лише незначної їх частини відповідає завданням, які мають вирішуватися ними, виходячи із світового досвіду організації різних типів інноваційних структур. В Україні не тільки обмежена чисельність інноваційних структур, але склалася їх структурна неповнота, а також функціональна невизначеність діяльності, що і обумовило дослідження такої категорії як «інноваційна екосистема».

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженням такого явища як створення та функціонування інноваційних екосистеми займалися такі вчені: Р. Аднер [3], Б. Меркан, Д. Гоктас [4], П. Ванг [5], Т. Папаноя [6] розглядають інноваційну екосистему, як форму співпраці учасників системи. Р. Фрош, Н. Галлопулос [8] виділяють таке поняття як промислова екосистема, що функціонує в індустріальній системі. Дж. Мур

[9], Р. Левін, Б. Регін [10], наголошуючи на ролі та значенні бізнесу, досліджували таке поняття як бізнес екосистема. С. Мітлетон-Келлі [11] у своїх дослідженнях виділяє соціальну екосистему. Більшість зарубіжних вчених вивчали різновиди інноваційної екосистеми, створення яких є актуальним в певному регіоні за наявності відповідних ресурсів та існуючих потреб тощо.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Інноваційні структури різного роду, сприяють досягненню розвитку економічного стану в регіоні, зростанню кількісних та якісних показників інвестиційних процесів; створенню нових можливостей для населення та країни. Інвестиційні процеси мають досить тісний зв'язок з інноваційною інфраструктурою так як ідея створення інноваційних структур стає передумовою до залучення інвестицій і зростання кількісних та якісних показників інвестиційних процесів; дослідження сутності інноваційної інфраструктури та наслідків від створення її функціональних елементів створить умови для кращого розуміння інноваційних процесів в розрізі прогресивного розвитку суспільства. В Україні наразі функціонує лише одна