

УДК 656.13
UDC 656.13Шарай¹ С.М., Мурований² І. С., Дехтяренко¹ Д.О., Ященко¹ В.М.
¹Національний транспортний університет
²Луцький національний технічний університет**ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ПРОЦЕДУР ПЕРЕТИНУ
КОРДОНУ – ПОТРЕБА ЧАСУ**

Визначено проблеми перетину кордону, які супроводжують процес організації та виконання перевезень у міжнародному сполученні. Запропоновано шляхи підвищення ефективності перетину кордону автомобільними перевізниками.

Ключові слова: міжнародні автомобільні перевезення, прикордонний контроль, митні формальності, скорочення витрат часу, ефективність.

Постановка проблеми. Здійснення в установленому порядку прикордонного контролю і пропуску через державний кордон осіб, транспортних засобів, вантажів є однією з основних функцій діяльності Державної прикордонної служби України. Ця діяльність, особливо в останні роки, постійно вдосконалюється з урахуванням європейського та світового досвіду в зазначеній сфері.

Основні аспекти функціонування контролюючих систем на кордоні, зокрема, питання щодо скорочення витрат часу на здійснення прикордонних та митних формальностей досліджуються в наукових працях як вітчизняних, так і зарубіжних вчених. Проблема прикордонного регулювання та перспективам митного контролю приділяється багато уваги в працях таких відомих науковців і практиків, як А. Войцещук [3], О. Гребельник [4], Д. Приймаченко [5], В. Ченцов [6].

Мета роботи. Удосконалення рівня організаційної та правової діяльності прикордонних органів з урахуванням європейського досвіду є актуальним та сприятиме підвищенню ефективності діяльності міжнародних перевізників.

Результати досліджень. Останніми роками має місце стала тенденція зростання кількості перетинів транспортними засобами державного кордону України. Зокрема, у 2016 році зросла кількість перетинів вантажними транспортними засобами ділянки кордону з Польщею (на 110,8%), Румунією (на 120,3%), Молдовою (на 115,7%), Словаччиною (на 121,2%) у порівнянні з 2015 . Просліджується стала динаміка збільшення кількості перетинів вантажним автотранспортом за ділянками кордону майже з усіма сусідніми державами, за виключенням Угорщини та Російської Федерації (табл. 1.1). Основний потік перетинів кордону вантажними автомобілями за 2016 рік припадає на ділянку кордону з Польщею (33,3% від загального обсягу). Щодооби через державний це кордон України здійснюється пропуск біля 50-ти тисяч транспортних засобів [7].

Таблиця 1.1 – Середньодобовий пропуск автомобільного вантажного транспорту через державний кордон України, один.

№ з/п	Ділянка кордону	Рік					Питома вага кількості перетинів,% за 2016	2016/2015 (у відсотках)	2016/2012 (у відсотках)
		2012	2013	2014	2015	2016			
1	польська	2255	2207	1893	1652	1831	33,3	110,8	81,2
2	словацька	334	341	284	231	280	5,1	121,2	83,8
3	угорська	493	462	382	424	407	7,4	96,0	82,6
4	румунська	396	436	395	389	468	8,5	120,3	118,2
5	молдовська	733	823	812	822	951	17,3	115,7	129,7
6	російська	2063	2040	1414	1134	890	16,2	78,5	43,1
7	білоруська	728	727	720	604	671	12,2	111,1	92,2
	РАЗОМ	7001	7036	5901	5257	5498	100,00%	-	-

Основним нормативно-правовим актом, який визначає підходи у галузі пропуску через державний кордон осіб і транспортних засобів, є Закон України «Про прикордонний контроль» [1].

На вимогах зазначеного закону та інших нормативно - правових актів базується стратегія подальшого розвитку прикордонного контролю, пріоритетами якої є: безпека, швидкість, культура, комфорт. Одним із визначальних факторів цивілізованості проведення процедур на кордоні, з точки зору учасників міжнародного руху, є швидкість їх проведення. Загальним показником швидкості здійснення контрольних операцій є зменшення часу перебування учасників міжнародного руху в пункті пропуску.

Організація спільного контролю на кордоні між двома державами, відомого також під назвою змішаного контролю, є досить поширеною практикою в європейських державах. По суті, ця форма контролю передбачає високий рівень взаємодії між службами прикордонного і митного контролю двох держав, які з метою виконання своїх функціональних обов'язків розміщені в прикордонних контрольних пунктах на території однієї держави, лише на одній стороні кордону. Суть спільного контролю полягає у встановленні тісного співробітництва між прикордонними службами, що має безпосередній вплив на якість як самого контролю, так і обслуговування пропуску через кордон, зокрема в результаті скорочення часу на його перетин. Ця форма контролю визнана найбільш вигідною також в силу того, що передбачає скорочення витрат на будівництво і утримання сусідніми державами інфраструктури пунктів пропуску.

Прикордонним відомством України на підставі укладених міжнародних договорів у такий спосіб здійснюється проведення прикордонної перевірки на кордоні з Польщею та Молдовою. Україною проводяться консультації зі Словаччиною, Угорщиною та Румунією стосовно створення договірно-правового механізму запровадження спільного прикордонного та митного контролю. В якості експерименту передбачається поєднання меж зон прикордонного та митного контролю, зупинку автомобіля лише один раз, для спрощеного порядку оформлення осіб та транспортних засобів в пункті пропуску «Нові Яриловичі - Нова Гута» на українсько-білоруській ділянці державного кордону [2].

Стаття 26 Закону України «Про прикордонний контроль» визначає, що спільний прикордонний контроль із суміжними державами може здійснюватися на території України та за її межами. Мета, послідовність процедур та обсяг здійснення спільного контролю визначаються міжнародним договором [1]. У листопаді 2009 року міністри закордонних справ Польщі та України підписали спільну декларацію, в якій заявили, що українська та польська сторони докладатимуть зусиль для створення на базі законів Польщі та України документу для спільного контролю на території двох держав.

Ситуація змінилась після прийняття у 2014 році змін до Шенгенського кодексу про кордони, які дозволяють контролюючим органам зазначених країн виконувати відповідні функції на території третіх країн, на чому Україна неодноразово наполягала під час переговорів різного рівня. Водночас, практичний підхід держав-членів ЄС до запровадження спільного контролю залишився без змін, за виключенням Польщі. Зміни у Шенгенському кодексі про кордони дозволили укладання двосторонніх угод з сусідніми країнами щодо створення спільних пунктів перетину кордону, де прикордонні служби двох держав будуть працювати поруч один з одним на в'їзд та виїзд. Спільні пункти перетину кордону зможуть бути розташовані як на території Шенгенських держав, а також на території інших країн сусідів.

Досвід країн ЄС в організації прикордонного контролю доводить, що «ідеальним» контрольним пунктом є пункт, розташований безпосередньо по обидва боки лінії кордону, при цьому прикордонні контрольні органи здійснюють діяльність на своїх національних територіях. В даному випадку особи, транспортні засоби та інше майно піддаються контролю при в'їзді і виїзді на території тільки одного поста, не маючи можливості переміщення по території будь-якої держави без попереднього проходження прикордонного контролю.

Іншою формою прикордонного контролю є так званий напівзмішаний спільний контроль, здійснюваний на території обох держав в одному напрямку. Ця форма контролю передбачає організацію контрольних пунктів по кожному сторону кордону, з присутністю на кожному посту представників обох держав і здійсненням прикордонного контролю тільки в одному напрямку. Існують два варіанти здійснення такої форми контролю. Перший варіант передбачає здійснення всіх процедур прикордонного контролю обох країн на території країни виїзду. При цій формі контролю контроль виїзду з країни здійснюється на національній території, а контроль в'їзду – на території сусідньої держави. Другий варіант є протилежним першому і передбачає здійснення всіх процедур прикордонного контролю обох держав на території країни в'їзду (наприклад ПП «Устилуг – Зосін» на польському кордоні або ПП «Мамалига – Крива», «Кельменці – Ларга», «Россошани – Брічень», «Рені

– Джурджюлешть» на молдовському кордоні). При такій формі контролю контроль в'їзду в країну здійснюється на національній території, а контроль в'їзду здійснюється органами країни в'їзду, які розташовані, при цьому, на території країни в'їзду.

Більш передовою формою прикордонного контролю є спільний контроль, здійснюваний на території тільки однієї держави. Наприклад, пункт пропуску «Долгобичув – Угринів» згідно законодавства побудований і знаходиться повністю на польській стороні. Так само як і на ПП «Грушів – Будомеж». Така форма організації прикордонного контролю передбачає наявність на шляху пропуску через кордон тільки одного контрольно-пропускного пункту, розміщеного на території однієї з держав, на якому присутні контролюючі органи обох країн. Звісно, для організації такої форми контролю необхідна деяка адаптація положень законодавства приймаючої країни з метою надання права контролюючим органам сусідньої держави здійснювати на даній території певні дії правового характеру, які з юридичної точки зору є абсолютно законними тільки на національній території цих органів. Хоча єдину зупинку як подорожуючі, так і прикордонні служби оцінюють позитивно, слід зазначити, що є деякі проблеми, які треба прийняти до уваги при плануванні інфраструктури пункту пропуску чи введенні єдиної зупинки на постійній основі. Найбільш частими претензіями є такі:

- відсутність належної інфраструктури;
- відмінності в правилах, що діють в Польщі та Україні;
- нестача кадрів;
- проблеми зі зв'язком;
- відмінності в етичних відносинах і поведінці польських та українських службових осіб;
- неповне використання можливостей, що надає робота служб в одному місці;
- ризик нездорового суперництва між службами сусідніх держав.

Проблемою також є уніфікація процедур прикордонного контролю. Вона передбачає здійснення прикордонного контролю в усіх пунктах пропуску в однакових обсягах, чого на практиці не завжди можна досягти через нерівномірний розвиток пунктів пропуску та недостатню їх облаштованість.

Україна взяла на себе зобов'язання відповідно до Угоди про асоціацію між Україною та ЄС сприяти координації між усіма прикордонними агентствами як всередині, так і через кордони для полегшення процесу перетину кордонів і посилення контролю, беручи до уваги спільний контроль на кордоні, де це можливо і доречно. Яскравим прикладом співпраці прикордонних відомств є досвід скандинавських країн, зокрема Норвегії, Швеції та Фінляндії. З 1960-х Норвегія співпрацює зі шведською та фінською митницями. Прикордонне співробітництво Норвегії, Швеції та Фінляндії засноване на простій ідеї поділу праці – національні прикордонні відомства кожної країни мають право надання послуг та реалізації офіційних повноважень не тільки від імені своєї держави, але й від імені сусідніх держав. Наприклад, якщо товари вивозяться з Норвегії, шведська, фінська або норвезька митниці можуть взяти на себе роботу з усіма документами, пов'язаними з експортом з Норвегії і ввезенням (імпортом) до Швеції або Фінляндії. Це також може застосовуватись, коли товари ввозяться до Норвегії. Слід зазначити, що кордони між Норвегією і Швецією (1630 км) та Норвегією і Фінляндією (736 км), зазвичай, знаходяться в малонаселеній сільській місцевості. Розрахунки експертів показали, що в разі відсутності вищезгаданого прикордонного співробітництва Норвегія мала б побудувати 10 нових митниць і найняти принаймні ще 100 митників.

Пропонуються такі заходи, запровадження яких могло б покращити контроль та прискорити процедури перетину кордону, а саме:

- створення та облаштування зон спільного контролю;
- забезпечення наявності місць для детального огляду транспортних засобів та подорожуючих осіб службовцями сусідньої держави;
- організація руху транспортних засобів або подорожуючих осіб таким чином, аби з'явилася можливість більш детального їх огляду, що не потягала б необхідність зупинок в роботі інших служб;
- забезпечення наявності належних офісних приміщень, де забезпечується безпечність у використанні баз даних, які містять персональні дані. При цьому співробітники контролюючих органів повинні мати можливість виконувати свої обов'язки, використовуючи різні системи і бази даних, окремо, що забезпечуватиме адекватність захисту персональних даних;
- розширення площі приміщень, де можуть вільно працювати посадові особи усіх служб;
- підготовка відповідних облаштованих приміщень для співробітників сусідніх держав.

Висновки. Встановлено, що використання сучасних технологій проведення митного контролю дозволяє оптимізувати управління процесом перетину кордону, сприяє підвищенню ефективності діяльності транспортного комплексу країни і активізації його інтеграції в світову транспортну систему, дозволяє збільшити обсяги перевезень та, таким чином, обсяги надходжень до бюджету шляхом збирання митних платежів. Показано, що прикордонна та митна служби, які здійснюють державний нагляд при перетині кордонів та забезпечують їх недоторканість, застосовуючи принципи законності, відкритості, координації та об'єктивної оцінки досягають у перспективі більшої стабільності, сприяючи ефективному розвитку ринку транспортних послуг.

1. Закон України від 5 листопада 2009 року № 1710-VI «Про прикордонний контроль» [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1710-17>.
2. Офіційний портал Державної фіскальної служби. «ДФС реалізує експеримент для спрощення контролю на пунктах пропуску». [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <http://sfs.gov.ua/mediatsentr/novini/276978.html>.
3. Митна справа: у 3-х т.: навч. посібник [для студ. вищих навч. закл.]/за ред. А.Д.Войцешука. – К. : Мануфактура, 2006. – Т. 1. – 412 с.
4. Митне регулювання зовнішньоекономічної діяльності: підручник /за ред. О. П. Гребельника. – К.: Центр навчальної літератури, 2005. – 696 с.
5. Приймаченко Д.В. Митна політика держави та її реалізація митними органами: Монографія. – Дніпропетровськ: АМСУ, 2006. – 332 с.
6. Митне право України : навч. посіб. для студ. ВНЗ /В. В. Ченцов, С. В. Кувакін [та ін.] ; за заг. ред.: В. В. Ченцов : Академія митної служби України. – Б.м. Істина, 2007. – 327 с.
7. Державна служба статистики України. [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

REFERENCES

1. Zakon Ukrainy «Pro prykordonnyy kontrol» [The Law of Ukraine «About border control»]. (n.d.). zakon2.rada.gov.ua. Retrieved from <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1710-17> [in Ukrainian].
2. Ofitsiyniy portal Derzhavnoi fiskalnoi sluzhby. «DFS realizuye eksperyment dlya sproshchennya kontolyu na punktah propusku. [The official portal of the State fiscal service. "DFS is implementing an experiment to simplify controls at checkpoints."]. sfs.gov.ua. Retrieved from <http://sfs.gov.ua/mediatsentr/novini/276978.html>. [in Ukrainian].
3. Voiceschuk A. (Eds.). (2006). Mytna sprava. [Customs business]. (Vols.2). Kyiv: Manufaktura [in Ukrainian].
4. Hrebelnyk O. (Eds.) (2005) Mytne rehulyuvannya zovnishnyoeconomichnoyi diyalnosti. [Customs regulation of foreign economic activity] Kyiv: Centr navchalnoyi literatury. [in Ukrainian].
5. Pryimachenko D. (2006) Mytna polityka derzhavy ta yiyi realizaciya mytnymy orhanamy. [Customs policy of the state and its realization by the customs authorities]. Dnipropetrovsk: AMSU [in Ukrainian].
6. Chentsov V. (Eds.) (2007). Mytne pravo Ukrainy. [Customs Law of Ukraine] Kyiv: Istyna [in Ukrainian].
7. Sait derzhavnoi sluzhby statystryky. Site of The State Statistics Service of Ukraine. <http://www.ukrstat.gov.ua/>. Retrieved from <http://www.ukrstat.gov.ua/> [in Ukrainian].

Шарай С.М., Мурований І. С., Дехтяренко Д. А., Ященко В.М. Повышение эффективности процедур пересечения границы - потребность времени.

Определены проблемы пересечения границы, которые сопровождают процесс организации и выполнения перевозок в международном сообщении. Предложены пути повышения эффективности пересечения границы автомобильными перевозчиками.

Ключевые слова: международные автомобильные перевозки, пограничный контроль, таможенные процедуры, сокращение затрат времени, эффективность.

S. Sharai, I. Myrovanyi, D. Dekhtyarenko, V. Yashchenko. Improving the effectiveness of border crossing procedures is a time-consuming task.

The problems of crossing the border, which accompany the process of organizing and performing the transport in international traffic, have been identified. The ways of increasing the efficiency of border crossing by road carriers are suggested.

Keywords: international road transport, border control, customs formalities, reduction of time, efficiency.

АВТОРИ:

ШАРАЙ Світлана Михайлівна, кандидат технічних наук, доцент, професор кафедри міжнародних перевезень та митного контролю, Національний транспортний університет, e-mail: Svetasharai@gmail.com, тел. +380677833180, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленко 1, к.437, orcid.org/0000-0001-6568-4990.

МУРОВАНИЙ Ігор Сергійович, кандидат технічних наук, доцент, завідувач кафедри «Автомобілі і транспортні технології», Луцький НТУ, e-mail: igor_lntu@ukr.net

ДЕХТЯРЕНКО Дарина Олександрівна, асистент кафедри менеджменту, Національний транспортний університет, e-mail: <rina@spfu.gov.ua>, тел. +380677337374, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленко 1, к. 242.

ЯЩЕНКО Валентин Миколайович, аспірант кафедри міжнародних перевезень та митного контролю, Національний транспортний університет, e-mail: val.yaschenko@gmail.com, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленко 1, к.437, orcid.org/0000-0002-3501-6227.

АВТОРЫ:

ШАРАЙ Светлана Михайловна, кандидат технических наук, доцент, профессор кафедры международных перевозок и таможенного контроля, Национальный транспортный университет, e-mail: Svetasharai@gmail.com, тел. +380677833180, Украина, 01010, г. Киев, ул. Омеляновича-Павленко 1, к.437, orcid.org/0000-0001-6568-4990.

МУРОВАНЫЙ Игорь Сергеевич, кандидат технических наук, доцент, заведующий кафедрой автомобилей и транспортных технологий, Луцкий НТУ, e-mail: igor_lntu@ukr.net

ДЕХТЯРЕНКО Дарина Александровна, асистент кафедри менеджмента, Національний транспортний університет, e-mail: <rina@spfu.gov.ua>, тел. +380677337374, Україна, 01010, г. Киев, ул. Омеляновича-Павленко 1, к. 242.

ЯЩЕНКО Валентин Николаевич, аспірант кафедри міжнародних перевезень та таможенного контроля, Національний транспортний університет, e-mail: val.yaschenko@gmail.com, Україна, 01010, г. Киев, ул. Омеляновича-Павленко 1, к.437, orcid.org/0000-0002-3501-6227.

AUTHORS:

Svitlana SHARAI, PhD. in Engineering, Associate Professor, Professor, Department of International Transport and Customs Control, National Transport University, e-mail: Svetasharai@gmail.com, tel. +380677833180, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelyanovicha-Pavlenko str. 1, of.437, orcid.org/0000-0001-6568-4990.

Igor MUROVANYI, PhD. in Engineering, Assoc. Professor of Motor Cars and Transport Technologies Department, Lutsk National Technical University, e-mail: igor_lntu@ukr.net

Daryna DEKHTYARENKO, assistant of the Department of Management, National Transport University, e-mail: <rina@spfu.gov.ua>, tel. +380677337374, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelyanovicha-Pavlenko str. 1, of. 242.

Valentyn YASHCHENKO, post-graduate student of the Department of International Transport and Customs Control, National Transport University, e-mail: val.yaschenko@gmail.com, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelyanovicha-Pavlenko str. 1, of.437, orcid.org/0000-0002-3501-6227.

Стаття надійшла в редакцію 4.05.2018р.