

Ємець А.В., старший викладач
кафедри митної справи

Університет Державної фіскальної служби України

Яценко І.Г., студентка

Університет Державної фіскальної служби України

СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ ЗАПРОВАДЖЕННЯ РАМКОВИХ СТАНДАРТІВ БЕЗПЕКИ ТА ПОЛЕГШЕННЯ ВСЕСВІТНЬОЇ ТОРГІВЛІ ВСЕСВІТНЬОЇ МИТНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ ЯК ЗАСОБУ ВДОСКОНАЛЕННЯ МИТНОЇ ЛОГІСТИКИ ПІДПРИЄМСТВ УКРАЇНИ

Ємець А.В., Яценко І.Г. Стан та перспективи запровадження рамкових стандартів безпеки та полегшення всесвітньої торгівлі Всесвітньої митної організації як засобу вдосконалення митної логістики підприємств України. У статті досліджено стан та перспективи запровадження Рамкових стандартів безпеки та полегшення всесвітньої торгівлі Всесвітньої митної організації як засобу вдосконалення митної логістики підприємств України. Окреслено сутнісні відмінності сучасних транспортно-експедиційних процесів і процесів здійснення митного контролю та оформлення товарів, які переміщуються через митний кордон, від тих, що застосовувались раніше. Визначено проблемні питання імплементації Україною положень Угоди про спрощення процедур торгівлі, запропоновано шляхи їх розв'язання.

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

Ємець А.В., Яценко І.Г. Состояние и перспективы внедрения рамочных стандартов безопасности и облегчения всемирной торговли Всемирной таможенной организации как средства совершенствования таможенной логистики предприятий Украины. В статье исследованы состояние и перспективы внедрения Рамочных стандартов безопасности и упрощения всемирной торговли Всемирной таможенной организации как средства совершенствования таможенной логистики Украины. Описаны ключевые отличия современных транспортно-экспедиционных процессов и процессов проведения таможенного контроля и оформления товаров, перемещаемых через таможенную границу, от тех, которые применялись ранее. Определены проблемные вопросы имплементации Украиной положений Соглашения по упрощению процедур торговли, предложены варианты их решения.

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

Emets A.V., Yatsenko I.G. State and prospects implementation of Safe framework of standards to secure and facilitate global trade as a means of improving new technologies of the customs-logistics in Ukraine. In the study state and prospects, implementation of the Safe framework of standards to secure and facilitate global trade, as a means of improving new technologies of the customs-logistics in Ukraine is considered. We described the main differences between modern transportation and expeditionary processes and the processes of customs control and clearance of goods moving through the customs border, from those used earlier. The problem issues of Ukraine's implementation of the Agreement on the simplification of trade procedures were determined, and ways of their solution were proposed.

Key words: AEO, Single window, safety standards, foreign trade, state regulation, TFA.

Постановка проблеми. В сучасних умовах постіндустріального суспільства великого значення набуває швидкість здійснення зовнішньоторговельної операції, яка залежить від багатьох чинників (терміну та умов розвантаження/завантаження товарів на транспортні засоби, безпеки перевезення товарів, порядку здійснення митних процедур під час переміщення товарів через державні кордони тощо).

Крім того, з розвитком інформаційних технологій стає очевидним, що системи зовнішньоеко-

номічної логістики набувають глобального масштабу, а їх розвиток та вдосконалення перестають бути справою розвитку окремої бізнес-структури, а потребує зусиль як на державному, так і на міжнародному рівнях.

Базовим міжнародним документом із зазначеного питання стали Рамкові стандарти безпеки та полегшення всесвітньої торгівлі Всесвітньої митної організації (далі – Рамкові стандарти ВМО) [1], схвалені у червні 2005 року на сесії Ради Всесвітньої митної організації в Брюсселі. За час, що минув, мит-

ними адміністраціями країн-учасниць накопичено чималий досвід практичного використання положень зазначених стандартів, що стало основою до розроблення та прийняття Світовою організацією торгівлі (далі – СОТ) Угоди про спрощення процедур торгівлі (далі – УСПТ, або англійською “Trade Facilitation Agreement – TFA”) [2], яка набула чинності 22 лютого 2017 року. Україна ратифікувала УСПТ 16 грудня 2015 року [3]. Ці документи спрямовані перш за все на підвищення безпеки та якості митної логістики і вимагають від країн-учасниць прийняття низки рішень стосовно розширення партнерських відносин між бізнесом та митними адміністраціями, застосування принципу «єдиного вікна» та інституту уповноважених економічних операторів (далі – УЕО) [1; 2].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Базові теоретичні питання, які пов’язані із сутністю послуг, що надаються під час практичної реалізації зовнішньоекономічних угод, розглядалися українськими та зарубіжними вченими, серед яких слід назвати таких, як І.О. Бондаренко [4], Н.А. Восколович [5], В.Ю. Діанова, В.В. Макрусев [6], О.М. Коробкова [7], І.І. Світлак [8].

Особливостям специфіки впровадження концепції «єдиного вікна» під час здійснення митного контролю та оформлення товарів приділяли увагу О.І. Платонов, О.П. Шейко, Ю.О. Колейников, С.С. Терещенко, В.В. Чорний [9, с. 73–91], О.П. Федотов [10, с. 217–220].

Теоретичні та практичні аспекти впровадження інституту УЕО, світовий досвід функціонування таких підприємств у межах уповноважених ланцюгів постачання, а також становлення правових норм України щодо міжнародної митної моделі державно-приватного партнерства досліджували І.Г. Бережнюк [11], Т.І. Білоус-Осінь [12], О.М. Вакульчик, І.Д. Харламова [13], С.Г. Левченко [14], Н.В. Мережко [15], Є.Б. Павленко [16], П.В. Пашко [17], А.Ю. Пономаренко [18], І.Л. Руда [19], В.О. Сергійчик [20], С.С. Терещенко, Г.Д. Симонова, Г.О. Хабло [21], В.А. Туржанський та Д.М. Хома [22].

Як уже було зазначено, Україна ратифікувала УСПТ [2], що означає необхідність виконання положень Категорії А цієї угоди з дати набрання нею чинності (тобто вже з 22 лютого 2017 року). Введення в дію інших положень УСПТ (категорії В та С) Україна матиме можливість відтермінувати на 1 рік (для прийняття рішення стосовно дати остаточного впровадження категорії В) та на 2,5 роки (для положень категорії С). У зв’язку з цим постає питання визначення пріоритетного напрямку запровадження Рамкових стандартів ВМО [1] та УСПТ [2] в практику митної логістики та митної справи в Україні.

Постановка завдання. Метою статті є оцінка сучасного стану із запровадженням основних принципів Рамкових стандартів ВМО, положень УСПТ у митну логістику України та діяльність митних органів, а також пошук пріоритетного напрямку докладення зусиль для прискорення імплементації в українське правове поле положень зазначених угод.

Виклад основних результатів. Тотальна інформатизація та глобалізація виробничих та фінансових процесів у сучасному світі потребують докорінно змінити підходи до здійснення зовнішньоекономічної діяльності з товарами. Весь спектр управлінських рішень, які забезпечують необхідну сьогодні швидкість руху товарів по ланцюгам поставок від виробника до кінцевого споживача, узагальнено описують терміном «логістика» (з гр. «мистецтво міркування, виконання розрахунків»).

За висловлюванням відомого у цій галузі дослідника Д. Бауерсокса, «Логістика – це унікальна галузь діяльності, де ніколи не буває зупинок. Логістикою займаються всюди по 24 години на добу, щоб забезпечити отримання продуктів та послуг там і тоді, де і коли вони необхідні. Те, що сьогодні ми називаємо логістикою, виникло із зародженням цивілізації» [23].

Що стосується митної логістики, то це новий напрям, поява якого, на нашу думку, була зафіксована з ухваленням Рамкових стандартів ВМО [1], побудованих на принципах співробітництва між бізнесом, митними адміністраціями, іншими контрольними органами, застосування «єдиного вікна», які у своєму розвитку неодмінно приводять до об’єднання інформаційних систем держав та бізнесу.

Сутнісними відзнаками митної логістики є:

- безпаперова технологія ведення бізнесу за рахунок застосування систем обміну електронною бізнес-інформацією¹;
- запровадження у практику митних органів концепції «Єдиного вікна» та «Уповноваженого економічного оператора»;
- запровадження тотального (замість вибіркового) контролю з боку митних органів за вантажами, що переміщуються через митні кордони країн-учасниць ВМО, у формі «інформаційного митного контролю» на підставі постійного дослідження та управління ризиками (запровадження електронних автоматичних систем управління ризиками).

Враховуючи вищевикладене, можемо визначити сутність терміна «митна логістика» як поєднання логістичних процесів підприємств із процесами митного контролю та оформлення товарів митними адміністраціями країн експорту, транзиту та імпорту в нерозривне та взаємодоповнювальне ціле.

Магістральними напрямками розвитку митної логістики як глобальної світової системи є:

- 1) співпраця бізнесу з митними адміністраціями та включення останніх до систем передачі комерційної інформації з подальшим розвитком системи «Єдиного вікна» (на підставі системи угод між

¹ Обмін електронною бізнес-інформацією (Electronic Data Interchange (EDI)) – це обмін документами у стандартному електронному форматі між комп’ютерами бізнес-партнерів, тобто безпаперова технологія ведення бізнесу.

митними адміністраціями та іншими державними органами, на які покладено здійснення інших видів контролю товарів, що переміщуються через митний кордон [1, с. 32]);

2) впровадження системи УЕО (формування за їх участі уповноважених ланцюгів поставок).

З названого до категорії А УСПТ, відповідно до ноти уряду України Підготовчого комітету з питань торгівлі від 14 серпня 2014 року [24], належать лише заходи зі спрощення процедур торгівлі для УЕО.

Далі ми проаналізуємо сучасний стан розвитку митної логістики в Україні за цими напрямками, порівнявши ідеї, які закладені у законодавство країни, з тими, що формулюються у міжнародних документах.

Співпраця бізнесу із митними адміністраціями та розвиток системи «Єдиного вікна».

Відповідно до Рамкових стандартів ВМО [1] всі митні адміністрації повинні налагодити співпрацю з бізнесом, щоб звернути його увагу та залучити до забезпечення безпеки міжнародного ланцюга поставки товарів від різних зовнішніх загроз, зокрема терористичних. Така співпраця реалізується насамперед через спільне (з митними органами) використання інформаційно-телекомунікаційних систем, що використовуються суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності. При цьому передбачається надання митним службам можливості доступу в онлайн-режимі до комерційних систем сторін-учасниць ланцюгів постачання, що створює можливість для значного спрощення процедур митного контролю та оформлення вантажів. Крім того, Рамкові стандарти ВМО [1] визначають «системи вантажної спільноти» (далі – СВС) як такі, що «містять всі елементи, необхідні для митних служб», якщо всі, хто бере участь у транспортному ланцюгу в портах або аеропортах, створюють електронну систему, за допомогою якої вони обмінюються всіма відповідними даними про вантаж і перевезення. Відповідно, митним органам рекомендовано «вивчити можливість участі в таких системах».

Так, наприклад, у великих європейських морських портах (Гамбург, Роттердам, Антверпен, Фелікстоу, Марсель, Барселона, Більбао) всі учасники транспортно-логістичного процесу інформаційно та технологічно об'єднані електронною платформою, яка з'єднує велику кількість систем, що експлуатуються різноманітними організаціями, зокрема тими, що здійснюють інші, крім митного, види державного контролю експортно-імпортних товарів. Ці комерційні інформаційні системи вперше з'явилися у портах Німеччини, Франції та Великобританії наприкінці 70-х – на початку 80-х років минулого століття та отримали загальну назву «Сис-

тема портової спільноти» (англ. “Port Community Systems – PCS”) [26].

Їх поява ознаменувала собою початок нового етапу розвитку логістики загалом та митної логістики зокрема. Із запровадженням в транспортну та логістичну практику PCS в морських та авіаційних портах, у ланцюгах поставки товарів з'явилась нова дійова особа – «Оператор PCS», який визначається на офіційному сайті Міжнародної асоціації портового інформаційного товариства (IPCSA) як організація, яка може бути громадською, приватною або громадсько-приватною, що керує та підтримує діяльність PCS, для якої PCS є основою бізнесу. Там же вказуються основні послуги, що надаються користувачам (імпортерам, експортерам, експедиторам) оператором PCS, серед яких головними є:

- легкий, швидкий та ефективний обмін електронною бізнес-інформацією, її повторне використання та узагальнення протягом 24 годин, 7 разів на тиждень, протягом всього року;

- декларування товарів митним органам [26].

Далі для демонстрації практики спільного з митними органами використання комерційних систем обміну інформації звернемось до тексту Керівництва «Митне оформлення імпортно-експортних вантажів: система обробки декларацій трейдера», розміщеному на офіційному сайті Уряду Великобританії Департаментом доходів та митниці (HM Revenue and Customs – HMRC) [27]. В зазначеному Керівництві описано використання митної системи CHIEF (Customs Handling of Import and Export Freight) для обробки декларацій про ввезення і вивезення з Великобританії або ЄС через порти та аеропорти товарів та їх декларування в електронному вигляді. З метою оптимального виконання своїх функцій система CHIEF поєднана з незалежними комерційними системами обміну інформацією (у Великобританії вони мають назву CSP – Community Systems Provider), які безпосередньо обслуговують сотні перевізників, транзитні термінали, експедиторів, реєструють і відстежують рух товарів у межах портів та аеропортів². Система CHIEF є частиною системи оцінки ризиків HMRC, яка визначає, які партії або товари в межах партії повинні бути фізично оглянуті, а які підлягають поглибленій документальній перевірці. Це дає змогу митним органам Великобританії зосередитись на роботі з проблемними вантажами та забезпечити безперешкодне проходження митного контролю та оформлення для товарів із низьким рівнем ризику, які переміщуються через кордон держави та/або ЄС.

З наведеного видно, що концепція «Єдиного вікна» в Рамкових стандартах ВМО [1] не є штучно вигаданою, це – логічний наступний крок у розвитку систем обміну комерційною інформацією.

Що стосується аналогічних спільних технологічних схем роботи бізнесу та митних органів в Україні, то необхідно зазначити, що, відповідно до положень Статті 34 Митного кодексу України (далі –

² Так, наприклад, створена в 1986 році «Спільна мережева служба» (CNS) Саутгемптона надає послуги підприємствам в галузі авіаційної та морської логістики, об'єднує судноплавні лінії, порти, експедиторів та перевізників з HMRC у Саутгемптоні, Тілбері, Лондонському порту, Хітроу, Гатвіку, Манчестері, Бірмінгемі, Іммінгемі, Белфасті та Портсмуті.

МКУ), митні органи та суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності можуть «обмінюватися будь-якою інформацією, обмін якою прямо не передбачений законодавством України з питань державної митної справи, зокрема, з метою налагодження співробітництва з питань ідентифікації та протидії ризикам» [25]. Умовою здійснення такого обміну є письмова угода щодо доступу митних органів до електронних інформаційних систем суб'єкта господарювання.

Порівняно з країнами Європи в Україні системи обміну комерційною інформацією мало розвинуті. На етапі практичної реалізації зараз знаходиться лише один проект – «Єдине вікно – локальне рішення» з упровадження «Інформаційної системи портового співтовариства» (далі – ІСПС), існування якого передбачено Постановою Кабінету Міністрів України «Питання пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними» від 21 травня 2012 року № 451 (в редакції Постанови Кабінету Міністрів України від 3 липня 2013 року № 553) [28].

ІСПС є приватною ініціативою (основним виконавцем є ТОВ «ППЛ 33-35»), яка за допомогою Національного комітету Міжнародної торгової палати (ICC Ukraine) та Європейської економічної комісії ООН (ЄЕК ООН) була підтримана Урядом України.

Беззаперечною перевагою системи ІСПС, впровадження якої розпочато у 2011 році в Одеському морському порту, над іншими системами обміну комерційною інформацією є те, що технологія ІСПС від самого початку передбачає участь митних та інших контрольних органів у роботі із товарами, які переміщуються через митний кордон України. Таким чином, концепція «Єдиного вікна» в межах ІСПС обминула підготовчі етапи створення комерційних систем обміну інформацією, які проходили у європейських портах.

Згодом до цієї системи долучилися порти Чорноморська (колишній – Іллічівськ) та Південного.

За інформацією, оприлюдненою на офіційному сайті системи (див. «Довідку щодо проекту «Єдине вікно – локальне рішення» з упровадження Інформаційної системи портового співтовариства»), станом на початок 2017 року:

– ІСПС забезпечує для своїх учасників проведення у безпаперовому вигляді 18 технологічних операцій транспортно-логістичного процесу, серед яких слід назвати надання дозволу митниці на випуск вантажу з території пункту пропуску та порту, отримання інформації про оформлення квитанції про стягнення митницею єдиного збору під час ввезення товарів у контейнерах в Україну (квитанція МД-1), інформування власника вантажу про здійснення радіологічного контролю тощо;

– правове врегулювання учасників технологічного процесу ІСПС здійснюється на підставі

положень публічної Угоди про інформаційне співробітництво з ДП «Адміністрація морських портів України» (далі – ДП «АМПУ»), укладання якої передбачено Постановою Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 року № 451 [28];

– учасниками ІСПС є 1 034 організації різних форм власності, діяльність яких пов'язана з митною логістикою товарів у згаданих морських портах та 26 державних органів (4 з яких є правоохоронними) [29].

Згідно з даними авторів «Довідки» Мінінфраструктури України ще у 2015 році оцінило позитивний ефект для бізнесу від запровадження концепції «Єдиного вікна» через систему ІСПС на рівні близько 5 млрд. грн. на рік та спрогнозувало збільшення на 15% пропускної спроможності портів за рахунок зменшення часу та вартості операційних витрат на проведення транспортно-логістичних операцій [29].

Водночас з точки зору запровадження в Україні концепції «Єдиного вікна» та імплементації положень УСПТ [2] держава та система ІСПС мають низку невирішених проблем, серед яких слід назвати такі.

1) Локальність. Обмеження сфери застосування трьома портами та обмеження застосування під час митного контролю та оформлення товарів, яке на початковому етапі дало змогу скоротити термін введення в дію системи, сьогодні не дає бізнес-спільноті та митним органам України повністю перейти на безпаперову технологію здійснення митної логістики та застосування «інформаційної» форми митного контролю.

2) Неузгодженість позиції державних органів стосовно шляхів практичної реалізації принципів Рамкових стандартів ВМО [1] загалом та концепції «Єдиного вікна» зокрема. Сьогодні в Україні ведеться робота в таких напрямках, крім описаної вище системи ІСПС:

– «Морське Єдине Вікно», яке розробляється ДП «АМПУ» (з презентацією цього проекту можна ознайомитись у Додатку 12 до Протоколу № 26 засідання Міжвідомчої робочої групи зі спрощення процедур міжнародної торгівлі та логістики в Україні [30]);

– «Митне Єдине вікно», порядок роботи якого затверджено Постановою Кабінету Міністрів України [31], розробленою Міністерством фінансів України.

Запровадження інформаційної системи «Морське Єдине Вікно» здійснюється на підставі Директив ЄС 2010/65, 2002/59 та Поправки 2016 року до «Конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року», а також має на меті спрощення та гармонізацію адміністративних процедур під час перевезення вантажів морським транспортом (тобто обмежується питаннями морської транспортної логістики) [32].

Що стосується «Митного Єдиного вікна», то цей порядок має декілька принципових суперечностей із положеннями Рамкових стандартів ВМО [1], оскільки:

– не передбачає укладення митними органами угод про інформаційне співробітництво з іншими контрольними органами та керівну роль митних органів в організації процесу проходження інших видів державного контролю під час проведення митного контролю та оформлення товарів, що переміщуються через митний кордон України;

– передбачає подання паперових копій документів у певних випадках;

– вимагає від суб'єкта зовнішньоекономічної діяльності створення та подання окремих звернень до митних органів тощо.

3) Відсутність уваги держави до питань створення інституційних умов для «підключення» митних органів України до інформаційних систем іноземних митних адміністрацій та отримання попередньої електронної інформації для виявлення контейнерів і вантажів підвищеного ризику з систем обміну комерційною інформацією країн, що експортують товари в Україну.

Рамкові стандарти ВМО передбачають співпрацю митних адміністрацій країн-учасниць «для забезпечення максимальної безпеки і полегшення функціонування міжнародних ланцюгів поставок товарів у процесі проходження вантажних і контейнерних відправлень по вузлових точках світової торговельної системи».

Інструментами (напрямами) такої співпраці зазначена міжнародна угода визначає такі: 00

– «автоматизований обмін інформацією (на основі узгодженої системи повідомлень);

– сучасні технології для огляду відправлень підвищеного ризику (великоформатні рентгенівські і гамма-апарати, а також детектори радіації для збереження цілісності вантажу і контейнера тощо);

– використання стандартів «першої опори» [1].

Вище вже зазначалось, як відсутність інформаційних угод між митними та іншими контрольними державними органами ускладнює запровадження концепції «Єдиного вікна» в митну логістику України. Зволікання ж митними органами України із початком роботи у цьому напрямі залишає їх без попередньої електронної інформації для виявлення контейнерів і вантажів підвищеного ризику, використання якої Рамкові стандарти ВМО вважають «основним принципом» співпраці між митними адміністраціями [1].

Впровадження системи УЕО (уповноважені ланцюги поставок).

Розглянута вище співпраця митних органів і бізнесу в інформаційній сфері для досягнення цілей Рамкових стандартів ВМО [1] є лише першим кроком у розробленні міжнародної системи ідентифікації операторів міжнародної торгівлі, які забезпечують достатній рівень безпеки у відношенні їх участі в міжнародному торговому шляху поставок (УЕО).

УЕО отримують вигоди у вигляді прискорення митного контролю та випуску у вільний обіг їх вантажів. А митні адміністрації можуть поклада-

тися на своїх партнерів з ділових кіл у питаннях оцінки і протидії загрозам їх торговельним ланцюгам, що значно знизить рівень ризиків для митних адміністрацій.

На державному рівні така співпраця означає збільшення «точок контролю» з одночасним зменшенням витрат державного бюджету країни на здійснення процедур митного контролю та оформлення. В ідеалі весь логістичний ланцюг від виробника в країні експорту до кінцевого споживача в країні імпорту буде забезпечено УЕО, чий статус буде визнаватись всіма митними адміністраціями на шляху переміщення товару.

Країни Європейського Союзу були першими, хто почав реалізовувати концепції УЕО. У червні 2006 року ВМО прийняла міжнародні директиви щодо статусу УЕО, а понад 140 членів ВМО підтримали цю ініціативу та прийняли відповідні державні програми [21]. У січні 2008 року внесено зміни до Митного Кодексу Європейського Союзу, відповідно до яких сертифікати УЕО визнають усі члени ЄС, а сертифікати з надійності та безпеки можуть визнаватись також і видані третіми державами (тобто тими, які не є членами ЄС) на підставі спеціальних угод про взаємне визнання статусу УЕО (це так звані угоди MRA – Mutual Recognition Agreement). Дослідники цих процесів відзначають певну кореляцію між рівнем економічного розвитку держави та поширенням інституту УЕО в ній. Так, за даними 2010 року у Німеччині видано близько 25% від усіх наданих сертифікатів у ЄС, Нідерландах – 15%, Швеції – 10%, Франції – 9%, Італії – 8%, Великобританії – 7% [12; 14, с. 7–8].

Вважаємо що такий висновок наших поважних колег є не цілком вірним. На нашу думку, з огляду на малий термін дії нової редакції Митного кодексу ЄС, на той час близько двох років, вказані вище цифри характеризують не стільки економічний розвиток держави, скільки ефективність державного регулювання зовнішньоекономічної діяльності в ній, керуваність митної системи та її готовність до роботи за новими правилами.

Що стосується ситуації з імплементацією концепції УЕО в Україні, то необхідно зазначити, що, незважаючи на встановлені в редакції МКУ від 2012 року [25] норми стосовно можливості надання українським суб'єктам зовнішньоекономічної діяльності статусу УЕО, відповідні підзаконні акти так і не були розроблені органами виконавчої влади. Це привело до зупинки процесу імплементації положень Рамкових стандартів ВМО [1] в державі.

Крім того, необхідно зазначити, що в чинній редакції МКУ є декілька, на нашу думку, суттєвих недоліків:

1) відсутність норм щодо оцінки «ділової практики» претендента на отримання статусу УЕО значно звужує повноваження митних органів під час розгляду питання про надання такого статусу та

може стати причиною помилок у визначенні відповідності підприємства вимогам законодавства;

2) статус УЕО визнається МКУ лише для українських резидентів, що унеможливило співпрацю зі світовою спільнотою уповноважених економічних операторів.

Ситуація, що склалась, потребує негайного вирішення, оскільки, як вже зазначалось вище, прийняття заходів зі спрощення процедур торгівлі для УЕО є міжнародними зобов'язаннями України за УСПТ, що підлягають виконанню з дати набрання нею чинності (з 22 лютого 2017 року). Серед цих обов'язкових заходів, окрім інших, зазначені:

– зниження в належних випадках вимог щодо документування і даних;

– відстрочення сплати мит, податків, зборів і платежів;

– єдина митна декларація на всі товари, що імпортуються або експортуються у встановлений строк;

– надання іншим членам УСПТ можливості ведення переговорів про взаємне визнання систем уповноважених операторів тощо [2].

Імплементация цих положень УСПТ потребує внесення змін до низки законодавчих та підзаконних актів України.

Висновки. Підсумовуючи вищевикладене, сформулюємо такі висновки та пропозиції.

1) Новий напрям діяльності людини «митна логістика», спрямована на прискорення операцій міжнародної торгівлі з одночасним підвищенням безпеки ланцюгів поставок товарів, здійснюється у співпраці бізнесу та митних органів та між митними адміністраціями різних держав.

2) Запропоновані в Рамкових стандартах ВМО [1] концепції «Єдиного вікна» та «Уповноваженого

економічного оператора» приводять до появи нової форми митного контролю – «інформаційного митного контролю», котрий відрізняється від тих, що існували раніше, своєю тотальністю, постійністю та залежністю від інформаційного обміну між державними органами та бізнесом і державними органами різних країн.

3) Україна сьогодні має певні труднощі з виконанням взятих на себе за УСПТ [2] міжнародних зобов'язань, що потребує принаймні:

– розробку та затвердження Міністерством фінансів України порядку та критеріїв оцінки відомостей, заявлених підприємством для отримання статусу уповноваженого економічного оператора, як це передбачено пунктом 13 Статті 13 МКУ [25];

– об'єднання зусиль приватних та державних розробників українського «Єдиного вікна» та створення єдиного механізму з урахуванням європейського досвіду, який буде включати в себе як комерційні операції, так і операції митного та інших видів державного контролю та оформлення товарів, що переміщуються через митний кордон України.

4) З огляду на велику кількість та складність питань, які постають перед державою під час імплементации положень Рамкових стандартів ВМО [1] та УСПТ [2], можливі загрози для національної економічної безпеки і митної безпеки, а також поява значних ускладнень для українського бізнесу під час виходу на міжнародні ринки за подальшого зволікання з практичною реалізацією вказаних норм вважаємо за необхідне запропонувати розробити та затвердити в установленому порядку державну програму «Розвиток митної логістики України в контексті положень Рамкових стандартів ВМО та УСПТ» де визначити головні завдання держави у цьому напрямі державної політики та стратегію їх досягнення.

Список літератури:

1. Рамкові стандарти безпеки та полегшення всесвітньої торгівлі Всесвітньої митної організації : міжнародна угода // База даних «Законодавство України» / ВР України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/976_003.
2. Угода про спрощення процедур торгівлі : міжнародна угода // Офіційний сайт МЕРТ України / Міністерство економічного розвитку і торгівлі України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=4e6dcfc6-25d5-4364-80ff-994afd1b4572&title=TekstUgodiProSproschenniaProtsecurTorgivli>.
3. Ratifications list: Trade facilitation agreement facility // Official site WTO / World Trade Organization [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.tfafacility.org/ratifications>.
4. Бондаренко І.О. Послуги в галузі митної справи / І.О. Бондаренко // Митна справа. – 2004. – № 6. – С. 46–52.
5. Восколович Н.А. Экономика платных услуг : учеб. пособие для студ. ВУЗ] / Н.А. Восколович. – М. : Юнити-Дана, 2007. – 399 с.
6. Дианова В.Ю. Маркетинг таможенных услуг / В.Ю. Дианова, В.В. Макрусев. – М. : РИО РТА, 2005. – 291 с.
7. Коробкова О.М. Сутність та класифікація митних послуг / О.М. Коробкова // Інноваційна економіка. – 2016. – № 61. – С. 225–229.
8. Світлак І.І. До питання про послуги в сфері управління митною справою України / І.І. Світлак // Вісник Харківського національного університету внутрішніх справ. – 2006. – Вип. 32. – С. 110–115.
9. Международные перевозки грузов железнодорожным транспортом: теория и практика / [Ю.О. Колейников и др.]. – О. : Пласске, 2012. – 404 с.
10. Федотов О.П. Єдине вікно – локальне рішення / О.П. Федотов // Молодий вчений. – 2016. – № 29.2. – С. 217–220.
11. Бережнюк І.Г. Митне регулювання України: національні та міжнародні аспекти : [монографія] / І.Г. Бережнюк. – Дніпропетровськ : АМСУ, 2009. – 543 с.
12. Білоус-Осінь Т.І. Процес становлення уповноваженого економічного оператора як суб'єкта митного права: міжнародний досвід / Т.І. Білоус-Осінь // Адміністративне право і процес. – 2014. – № 2 (8). – С. 181–189. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://applaw.knu.ua/index.php/archiv-nomeriv/2-8-2014>.

13. Вакульчик О.М. Кількісна оцінка якісних характеристик суб'єкта ЗЕД з метою надання статусу уповноваженого економічного оператора / О.М. Вакульчик, І.Д. Харламова // Вісник Академії митної служби України. Сер.: Економіка. – 2013. – № 1. – С. 12–23. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://nbuv.gov.ua/j-pdf/vamsue_2013_1_4.pdf.
14. Левченко С.Г. Інститут уповноваженого економічного оператора: новела законодавства / С.Г. Левченко // Митна справа: науково-аналітичний журнал з питань митної справи та зовнішньоекономічної діяльності. – 2011. – № 4. – С. 22–30.
15. Інститут уповноваженого економічного оператора в Україні / [Н.В. Мережко, Н.І. Калуга, А.М. Очерет] // Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право. – 2016. – № 2. – С. 5–14. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://nbuv.gov.ua/UJRN/uazt_2016_2_3.
16. Павленко Є.Б. З практики впровадження Рамкових стандартів безпеки SAPE / Є.Б. Павленко // Митна політика та актуальні проблеми економічної безпеки України на сучасному етапі : мат. II Міжнародної науково-практичної конференції курсантів, студентів та молодих учених (27 березня 2009 року). – Дніпропетровськ, 2009. – С. 44–46.
17. Пашко П.В. Митна безпека (теорія, методологія та практичні рекомендації) / П.В. Пашко. – О. : Плассе, 2009. – 628 с.
18. Пономаренко А.Ю. Підходи к формированию концепции развития транзитных грузовых перевозок по территории Российской Федерации / А.Ю. Пономаренко // Право и экономика. – 2011. – № 5. – С. 48–52.
19. Рудая И.Л. Таможенное регулирование на таможенной территории Таможенного союза: о статусе и роли уполномоченного экономического оператора / И.Л. Рудая // Таможенное дело. – 2009. – № 4. – С. 27–28.
20. Сергійчик В.О. Актуальні питання запровадження інституту уповноваженого економічного оператора: зарубіжний досвід / В.О. Сергійчик // Юридичний вісник. – 2013. – № 2. – С. 166–172.
21. Міжнародні стандарти щодо статусу уповноваженого економічного оператора / [С.С. Терещенко, Г.Д. Симонова, Г.О. Хабло] // Митна безпека. Серія «Економіка». – 2010. – № 2. – С. 71–80.
22. Туржанський В.А. Особливості функціонування інституту уповноваженого економічного оператора в ЄС / В.А. Туржанський, Д.М. Хома // Наукові праці Кіровоградського національного технічного університету. Економічні науки. – 2016. – Вип. 29. – С. 68–77. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://nbuv.gov.ua/UJRN/Npkntu_e_2016_29_11.
23. Логістика : [навч. посіб.] / [Н.М. Тюріна, І.В. Гой, І.В. Бабій]. – К. : Центр учбової літератури, 2015. – 392 с.
24. Угода про спрощення процедур торгівлі, Категорія А: Міжнародна угода // Офіційний сайт МЕРТ України / Міністерство економічного розвитку і торгівлі України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=39e34489-084d-40d8-a852-4025d7f99b39&title=KategoriiaA>.
25. Митний кодекс України : Закон України від 13 березня 2012 року № 4495-VI // База даних «Законодавство України» / ВР України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4495-17>.
26. Port Community Systems: IPCSA // Official site IPCSA / International Port Community Systems Association [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.tfafacility.org/ratifications>.
27. Guidance “Customs Handling of Import and Export Freight: the processing system of trader declarations” // Official site Government UK / Government UK [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://www.gov.uk/guidance/chief-trader-import-and-export-processing-system>.
28. Питання пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними : Постанова КМУ від 21 травня 2012 року № 451 // База даних «Законодавство України» / КМУ [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/451-2012-%D0%BF/paran3#n3>.
29. Щодо проекту «Єдине вікно – локальне рішення» з упровадження Інформаційної системи портового співтовариства : довідка // Оф. сайт Single Window / Single Window [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://singlewindow.org/upload/dodatok_7.pdf.
30. Презентація проекту «Морське Єдине Вікно» : Додаток 12 до Протоколу № 26 засідання Міжвідомчої робочої групи зі спрощення процедур міжнародної торгівлі та логістики в Україні // Оф. сайт Single Window / ДП «АМПУ» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://www.singlewindow.org/upload/Protokol_z_dodatkami_26_MRG\(2\).pdf](http://www.singlewindow.org/upload/Protokol_z_dodatkami_26_MRG(2).pdf).
31. Деякі питання реалізації принципу «єдиного вікна» під час здійснення митного, санітарно-епідеміологічного, ветеринарно-санітарного, фітосанітарного, екологічного, радіологічного та інших видів державного контролю : Постанова КМУ від 25 травня 2016 року № 364 // База даних «Законодавство України» / КМУ [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/364-2016-%D0%BF>.
32. Федоров О.О. «Единое окно»: в многообразии единство / О.О. Федоров // Транспорт. – 2017. – Вип. 7/1 (964). – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://transport-journal.com/news/edynoe-okno-v-mnohoobrazyy-edynstvo>.