

21. Буланов В.С. Глоссарий. Государственное регулирование рыночной экономики. – М.: «Экономика» 2002.
22. Булатов А.С. Учебник «Экономика»: глоссарий, 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Юристъ, 2002. – 896 с.
23. Буров А.С. Международный маркетинг: Учебное пособие, 2004. – 284 с.
24. Волков Ю.Г. Социология, Москва: Социально-гуманитарные знания, 2007. – С. 546.
25. Гринин Л.Е. Глобализация и национальный суверенитет. История и современность. №1–2005, Барнаул. – С. 6–31.
26. Зайцев Н.Л. Краткий словарь экономиста, 2000.
27. Ильин М.В. Грани глобализации: Трудные вопросы современного развития. – М.: Альпина Паблшер, 2003. – С. 245–248.
28. Кононенко Б.И. Большой толковый словарь по культурологии. Издательства: Вече 2000, АСТ, 2003. – 512 с.
29. Кувалдин В.Б. Грани глобализации: Трудные вопросы современного развития, М.: Альпина Паблшер, 2003. – С. 32–35.
30. Ливинцев Н. Международные экономические отношения. – М.: Изд-во Проспект, 2005. – С. 27.
31. Савельев С.В. Міжнародна економіка. – К.: 2009. – 622 с.
32. Фаминский И. Внешнеэкономический толковый словарь. 2001 г. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://dic.academic.ru>
33. Горбачев М.С. и др. Грани Глобализации: Трудные вопросы современного развития / Горбачев М.С. и др. – Москва: Альпина Паблшер, 2003.
34. Зюганов Г.А. Глобализация и судьба человечества / Зюганов Г.А. – Москва: Молодая Гвардия, 2002. – №2. – 210–217 с.

О.А. ГАЦЦИЦЬКИЙ,  
Державна митна служба України

## Модернізація митної системи України в контексті євроінтеграції

*Розглядаються питання розбудови національної митної системи за стандартами СОТ, Всесвітньої митної організації та ЄС. Визначені пріоритети модернізації митної служби України, до яких віднесено активізацію взаємодії митних органів держави з бізнесом, розвиток міжнародного співробітництва, розбудову «електронної митниці» та митної логістики.*

**Ключові слова:** національна митна система, модернізація митної служби, електронна митниця, митна логістика.

*Рассматриваются вопросы развития национальной таможенной системы в соответствии со стандартами ВТО, Всемирной таможенной организации и ЕС. Определены приоритеты модернизации таможенной службы Украины, к которым отнесена активизация взаимодействия таможенных органов государства с бизнесом, развитие международного сотрудничества, развитие «электронной таможни» и таможенной логистики.*

**Ключевые слова:** национальная таможенная система, модернизация таможенной службы, электронная таможня, таможенная логистика.

*Reviewed questions of development of the national customs system by the standards of the WTO, World Customs Organization and the EU. The priorities of modernizing the customs service of Ukraine, which consist of: intensification of cooperation with customs authorities of the business development of international cooperation, and development of «e-customs» and customs logistics.*

**Постановка проблеми.** Прагнення української держави інтегруватися до європейської спільноти – потужний стимул соціально-економічних перетворень в Україні.

**Аналіз досліджень та публікацій з проблеми.** Проблемами євроінтеграції України займаються чимало українських фахівців. Меншої уваги приділено питанням модернізації національної митної системи в контексті стандартів ЄС, здебільшого розглядаються окремі питання організації митної служби, митного контролю, митної логістики (І. Бережнюк, О. Волик, О. Гребельник, С. Ківалов, В. Мартинюк, П. Пашко, В. Ченцов та інші), але комплексного погляду не вистачає.

**Мета статті** полягає у заповненні цієї прогалини.

**Виклад основного матеріалу.** Важливою складовою євроінтеграційного процесу є адаптація митної системи України як до вимог СОТ, членом якої вона є, так і до стандартів, які запроваджені в ЄС і які, до речі, повністю відповідають вимогам СОТ. Особлива увага з боку українських митників має приділятися взаємодії з митними органами країн – членів ЄС. Україна з 1992 року є членом Всесвітньої митної організації (ВМО) та активно бере участь у всіх публічних заходах, що мають місце в рамках цієї організації. В 2005 році у Брюсселі на черговій сесії Всесвітньої митної організації були схвалені «Рамкові стандарти безпеки і спрощення глобальної торгівлі» – пакет стандартів, що мають забезпечити безпеку шляхів постачань товарів. Представники ВМО впевнені, що глобальна торгівля буде краще захищена від тероризму та інших міжнародних злочинів і вестиметься більш чітко і прозоро при новій системі стандартів безпеки. Ці стандарти засновані на чотирьох принципах: електронна інформація про транскордонні відвантаження, керування ризиками, застосування сучасних технологій і митні пільги для підприємств, що дотримуються мінімальних стандартів безпеки ланцюга постачань.

У «Стандартах», які, до речі, імplementовані в діяльність ЄС, надані рекомендації урядам країн, де основною метою ВМО бачить створення умов, які допомагали б контактам між національними митницями. Але така робота можлива, якщо митниці використовують приблизно схожі інструментарії і підходи до виконання своїх завдань.

Усього ВМО виробила 17 стандартів, об'єднаних у дві групи: одинадцять стосуються взаємин між митницями різних країн, шість стандартів – між митницями і бізнесом. Приміром, вимоги стандарту, що має назву «Керування загальним (інтегрованим) ланцюжком постачання товарів», зводяться до обов'язкового застосування інформаційних технологій при митному оформленні (електронний обіг декларацій) і взаємодії митниць двох прикордонних держав.

Для суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності важливі положення стандартів подання митних декларацій, які стосуються термінів. Наприклад, при авіаперевезенні на далекій відстані – за 4 години до прибуття на перший митний пост, при автомобільному (дорожньому) перевезенні – за 1 годину в перший пункт у країні призначення.

Зрозуміло, що ці терміни носять рекомендаційний характер, і підкреслюється, що національне законодавство має враховувати особливості і бізнес-процесів, і різних видів транспорту, проте ВМО розглядає їхнє впровадження як необхідність.

Стандарт сучасних технологій при огляді: він припускає, що митниці повинні мати у своєму розпорядженні засоби, що дозволяють оглядати вантажі без ушкодження упакування (оболонки), і виявляти радіацію. При цьому ВМО має намір створити базу даних сучасних технологій. Ще один стандарт – «Ризик-менеджмент», згідно з яким митниця має впровадити систему керування ризиками, щоб виявляти потенційно високоризикові вантажі. ВМО розробила ряд посібників з ризик-менеджменту, а також показники високого ризику. Керівництво митниці (тобто головний митний орган держави) має систематично оцінювати безпеку пересування товарів у міжнародному товарообміні. По суті, митниця повинна на основі даних аналітичної роботи встановлювати канали руху контрабанди або інші способи відходу від митного оформлення і на власному рівні виробляти заходи протидії.

Щодо взаємодії митниці і бізнесу, то їй присвячені шість стандартів: партнерство (згідно з цим стандартом митним брокерам необхідно здійснювати оцінку процедури на всіх етапах до моменту випуску товарів з-під митного контролю, і ВМО вважає, що митний брокер зобов'язаний контролювати дотримання клієнтом митного законодавства і при необхідності направляти клієнта в «потрібне русло»). Наступні стандарти: безпека, ліцензування митних брокерів, технології, обмін інформацією і спрощення.

Європейська Комісія висловлює високий рівень зацікавленості у розробці та реалізації національного плану дій з розвитку інституційних спроможностей для забезпечення імplementації Рамкових стандартів ВМО. Будучи членом

Всесвітньої митної організації, Україна підписала Декларацію про наміри з імplementації Рамкових стандартів ВМО. На думку багатьох українських науковців, це дасть можливість не лише використати головні міжнародні стандарти у розбудові національної митної системи і значною мірою підвищить рівень уніфікації українського митного законодавства по відношенню до інших розвинутих країн світу, а й сприятиме кращій погодженості національних пріоритетів у митній сфері з міжнародними стандартами і дозволить ефективніше захищати національні інтереси України в сфері розвитку міжнародної торгівлі та економічної співпраці.

Наголосимо, що прийняття Рамкових стандартів дозволить Держмитслужбі України:

- застосовувати передові міжнародні стандарти у розвитку національної митної справи;
- створити сприятливіші умови для розвитку міжнародної торгівлі;
- поліпшити здатність виявляти і контролювати вантажі, які підпадають під критерії ризику;
- збільшити ефективність управління рухом товарних потоків;
- скоротити тривалість процедур митного контролю і випуску товарів у вільний обіг.

Отже, Рамкові стандарти ВМО із забезпечення безпеки та спрощення процедур міжнародного торговельного ланцюга постачання представляють собою пакет із декількох взаємопов'язаних документів, що узагальнюють передову практику та досвід країн і об'єднують з найпотужнішими митними адміністраціями, насамперед США та ЄС. Ці документи окреслюють шляхи подальшого розвитку митних адміністрацій, визначаючи як основні з них: вдосконалення міжнародного митного співробітництва, налагодження співпраці з діловими колами, збільшення повноважень митних органів у правоохоронній сфері, застосування методів вибіркової та аналізу ризиків, підвищення ролі аналітичної і розвідувальної роботи, комп'ютеризацію, використання більш досконалих технічних засобів митного контролю.

Ключовим напрямом забезпечення ефективності митної політики України у контексті європейських вимог є легалізація та детінізація зовнішньоекономічної діяльності в Україні, орієнтовані на збільшення привабливості прозорої та добросовісної зовнішньоекономічної діяльності через скорочення бюрократичних, часових, технологічних та матеріальних витрат суб'єктів ЗЕД при перетині вантажами кордону України з одночасним посиленням відповідальності й санкцій за недобросовісні дії та зловживання.

Для цього необхідно:

- створити сприятливі нормативно-правові умови розширення прав митних органів у частині доступу до інформації, що знаходиться в базах даних інших органів державної влади;
- забезпечити умови для ширшого застосування принципів постаудит контролю у здійсненні митного контролю та поступового відходу від практики 100% фізичного огляду

товарів при перетині кордону України – таку практику можливо розпочати з експерименту на окремих суб'єктах ЗЕД, насамперед встановивши критерії та механізми застосування пост-аудит контролю Держмитслужбою, інструменти співробітництва з податковими органами для здійснення пост-аудит контролю, а також визначивши санкції до суб'єктів ЗЕД, які порушили вимоги чинного законодавства;

- розробити методику вибіркової перевірки товаросупровідних та митних документів на основі концепції «червоного/жовтого/зеленого коридорів», яка розподіляє документи згідно критеріїв ризику порушень законодавства;

- розробити національну концепцію створення та функціонування уповноважених операторів торгівлі з метою підвищення безпеки переміщення міжнародних вантажів та створення вигідних умов для учасників зовнішньоекономічної діяльності. Статус уповноваженого оператора мають отримувати добросовісні суб'єкти ЗЕД, які відповідатимуть законодавчо встановленим критеріям. Такими критеріями можуть бути: відсутність недобросовісних дій при здійсненні зовнішньоекономічних операцій, відсутність недостовірної та суперечливої інформації у товаросупроводжуваних та фінансових документах, відсутність незаконних дій при здійсненні ЗЕД тощо. Отримання статусу передбачає для уповноваженого оператора торгівлі отримання таких вигод як: значне спрощення процедур митного оформлення товарів, зменшення витрат на бюрократичне оформлення шляхом скорочення переліку обов'язкових документів, зменшення витрат на проведення процедур з митної очистки товарів тощо. Має бути передбачена можливість втрати статусу уповноваженого суб'єкта через недобросовісні дії із занесенням його в перелік суб'єктів підвищеного ризику Держмитслужби;

- розробку програми реформування процедур митного оформлення, заснованою на повній автоматизації процесів, впровадженні методик управління ризиками, профілювання і вибіркової, для чого посилити взаємодію з іноземними експертами в частині адаптації відповідного зарубіжного досвіду в українську практику;

- розширення застосування системи управління ризиками, що об'єднує індикатори ризику, розроблені в рамках діяльності митних та прикордонних органів, а також забезпечити відповідність цієї системи на оперативному рівні Рамкових стандартів безпеки та спрощення світової торгівлі. Для цього необхідно забезпечити єдині стандарти обміну даними на міжвідомчому рівні між українськими правоохоронними та іншими відповідальними органами, які провадять моніторинг і контроль зовнішньоекономічних операцій, а також володіють оперативною інформацією;

- створити єдину систему використання попередньої інформації у відповідності до положень Рекомендацій щодо інформаційних технологій Кіотської конвенції та Рекомендацій з інтегрованого управління ланцюгом постачання товарів Всесвітньої митної організації з метою оперативного виявлення потенційно небезпечних вантажів та попередження наслідків

ввозу недоброякісної, екологічно-, санітарно- та іншої небезпечної продукції ще на початковій стадії руху;

- запровадити цикл тренінгів для працівників митної служби стосовно управління ризиками, імплементації «єдиного вікна» та інтегрованої системи управління кордоном;

- включити до навчальних програм підготовки та підвищення кваліфікації працівників митної служби постійний курс з управління міжнародними проектами;

- підвищити рівень бюджетного фінансування процесів модернізації та реформування системи реалізації митної політики, в тому числі щодо впровадження в національну практику митного регулювання міжнародних норм та стандартів (технологічних, часових, інформаційних).

Використання інформаційних технологій у сфері зовнішньоекономічної діяльності, запровадження комплексної системи управління ризиками й розвиток систем електронного декларування сприяють удосконаленню митної системи, наближенню до європейських стандартів здійснення митних процедур. Значення інформаційних технологій у митній справі відображено в Міжнародній конвенції про спрощення та гармонізацію митних процедур (Кіотська конвенція, 1999). Кіотська конвенція розглядає інформаційні технології як один з принципів митного оформлення, реалізація якого сприятиме спрощенню та гармонізації митних процедур, передбачає максимальне практичне використання інформаційних технологій.

Аналіз ефективності й кількості митних процедур, які застосовуються нині, показує, що вони не повною мірою відповідають визначним в усьому світі процедурам, таким як: попереднє інформування, електронне декларування, система керування ризиками, постаудит, Рамкові стандарти безпеки і сприяння торгівлі. Їх запровадження можливе лише шляхом реалізації заходів, спрямованих на використання принципів інтегрованого керування за допомогою інформаційних технологій. Організація обміну інформацією між Державною митною службою України та митними органами інших держав здійснюється на основі міжурядових та міжвідомчих угод [1–4].

Міжвідомчі угоди за своїми напрямками поділяються на такі:

- міжвідомчі угоди про реалізацію міжурядових двосторонніх угод про співробітництво в митних справах (протоколи про прями зв'язки);

- міжнародні угоди про організацію обміну інформацією про товари і транспортні засоби, які переміщуються через митний кордон України (протоколи про обмін даними про товари);

- міжвідомчі угоди про порядок взаємодії з питань обміну даними митної статистики про торгові операції (протоколи про обмін статистикою);

- міжвідомчі угоди про співробітництво в галузі контролю митної вартості товарів, що переміщуються через митний кордон України (протоколи про митну вартість);

- міжвідомчі угоди щодо організації обміну попередньою інформацією про товари і транспортні засоби, які переміщую-

ються через митний кордон (протоколи про попередню інформацію).

Основне призначення протоколів про прямі зв'язки – застосування положень міжурядових угод для ефективного контролю за переміщенням товарів, пасажирів і транспортних засобів між державами та налагодження механізму оперативного обміну інформацією з цих питань. Співробітництво в рамках таких протоколів здійснюється з певною періодичністю у формі обміну запитами та проведення робочих зустрічей між представниками прикордонних митних органів і тих, у зоні діяльності яких проходить лінія державного контролю.

Протоколи про обмін статистикою сприяють підвищенню достовірності митної статистики зовнішньої торгівлі держав; підвищенню ефективності у виявленні та відверненні можливих порушень тарифного і податкового законодавства. Формою співробітництва в рамках таких протоколів є обмін інформацією через уповноважених осіб.

Протоколи про митну вартість спрямовані на забезпечення сприятливих умов для здійснення зовнішньоекономічної діяльності, спрощення митних процедур та усунення існуючих бар'єрів у взаємній торгівлі держав, пов'язаних з тарифним і нетарифним регулюванням зовнішньоторговельних операцій. У рамках дії таких протоколів та на підставі відповідних норм національного законодавства митні органи постійно виконують:

- обмін ціною інформацією, формалізованою в рекомендаціях центральних митних органів держав–сторін;
- обмін первинною інформацією про чинники, які впливають на формування цін на товари, що переміщуються в рамках взаємної торгівлі;
- обмін зразками рахунків–фактур, що застосовуються в комерційній практиці двох держав, зокрема зразками рахунків–фактур підприємств – добросовісних учасників зовнішньоекономічної діяльності, а також зразками товаросупровідних документів (транспортних, страхових);
- обмін основними нормативними документами з питань митної оцінки.

Важливим напрямом модернізації національної митної системи за європейськими стандартами є розбудова митної логістики. Міжнародна логістика, зокрема єврологістика, визначає напрямки інтеграції України в панєвропейську та світову транспортно–логістичні системи, а митна діяльність має за мету забезпечити її економічну безпеку в умовах глобалізації [5, с. 21]. Основою логістичної функції митної справи є логістична організація процесу митної переробки вантажів, яка об'єднує процеси реалізації митних режимів, пов'язаних з фізичним переміщенням зовнішньоторговельних вантажів через митний кордон. Логістика повинна забезпечити узгодженість матеріальних (товарних), інформаційних і фінансових потоків, оптимальну технологію забезпечення переміщення товарів через митний кордон з метою прискорення цього процесу, а також відпрацювання стандартних логістичних вимог як по відношенню до митних режимів (тобто стосовно

митниць), так і до учасників зовнішньоторговельних операцій (експортерів, імпортерів, перевізників).

Слід зауважити, що Україна гостро страждає від недостатнього рівня розвитку транспортної інфраструктури. Великі витрати пов'язані з обмеженою та погано утримуваною мережею доріг, фінансовим станом та управлінням державних залізниць та слабкою спроможністю і надійністю портів. Крім того, погана логістика та обтяжливі і тривалі процедури перетину кордону становлять значні додаткові бар'єри для торгівлі, що не дає змоги Україні повністю реалізувати свій потенціал транзитного вузла і зобов'язує її до значних економічних витрат, беручи до уваги залежність країни від зовнішньої торгівлі. Основні перепони для логістики і перетину кордону полягають у наступному:

- ненадійні та дорогі логістичні послуги;
- недостатні та дорогі складські потужності (включаючи холодильне зберігання), яким своєю чергою перешкоджає земельна політика та проблеми, пов'язані з одержанням дозволів на будівництво;
- складні процедури перетину кордону та митного оформлення;
- складні нормативні документи, що регулюють експортно–імпортні операції, включаючи численні попередні операції митного оформлення, реєстраційні свідоцтва, технічні регламенти та сертифікацію, що генерують високі витрати на дотримання норм і правил; та корупційна практика на кордоні.

За оцінкою О. Балабушка, економіста Світового банку, приватний сектор України може заощаджувати до 3% ВВП на рік на витратах у сфері логістики, просто удосконаливши прикордонні та митні процедури та вживши заходів для запобігання корупції [6, с. 18].

За результатами останнього обстеження Світового банку (2010), за індексом логістичної ефективності Україна посідає 102–те місце серед 155 країн. (Для порівняння: Польща – 30, Румунія – 50 і Росія – 94 [6, с. 21].) Присвоєні індекси базуються на оцінках спеціалістів транспортно–експедиторської/логістичної служби та спираються на шість показників ефективності роботи, таких як ефективність процедур митного оформлення, застосованих митними та іншими прикордонними службами, інфраструктура транспортної логістики, легкість та доступність організації міжнародних поставок, компетентність місцевої логістичної індустрії, здатність відслідковувати і здійснювати контроль за організацією міжнародних поставок та вчасність поставок при досягненні пункту призначення.

У цьому звіті показано, що в середньому Україна сьогодні переміщує транзитні вантажі зі швидкістю 25 км за год., а Європа – 75 км за год. Крім того, у звіті вказується, що країна гостро потерпає від недостатнього рівня розвитку транспортної інфраструктури. Великий обсяг витрат пов'язаний з обмеженою мережею доріг, що погано обслуговується, фінансовим станом і управлінням державних залізниць, слабким потенціалом і ненадійністю портів, недостатніми і дорогими

складськими потужностями. Разом із тим 67% міжнародних експертів відзначили, що з 2005 року покращилася якість надання приватних логістичних послуг, а 50% експертів вважає, що експедитори в Україні надають свої послуги на високому рівні, що засвідчує певний позитивний поступ і наближення до європейських стандартів обслуговування.

Усунення бар'єрів на шляху експортно-імпортних потоків дає швидкий приріст показників торговельної та логістичної діяльності і, зрештою, міжнародної конкурентоспроможності. Але для цього необхідно:

- інвестувати у транспорту інфраструктуру під парасолькою комплексної мультимодальної транспортної політики для забезпечення найбільш ефективного використання інвестицій;
- заохочувати інвестиції в об'єкти логістики у ключових географічних регіонах з метою уможливлення заощадження витрат та сприяння експорту і транзиту;
- спростити режим перетину кордону та процедур митного оформлення;
- посилити боротьбу з неофіційними платежами у процесі перетину кордону.

#### Висновок

Таким чином, можна констатувати, що Україна повільно, але послідовно реформує свою митну систему у відповідності

до стандартів ЄС. Проводиться цілеспрямована робота щодо 1) активізації взаємодії митної служби із суб'єктами господарювання; 2) налагодженню ефективної взаємодії з митними службами суміжних країн та країн ЄС; 3) впровадження електронного декларування; 4) розбудови митної логістики.

#### Література

1. Волик О.Ф., Кащеєва О.В. Інформаційний обмін Державної митної служби України з митними органами іноземних держав // Вісник Академії митної служби України. – 2009. – №2. – С. 119–123.
2. Гуляйкін О. Поглиблення взаємодії держав – учасниць СНД в сфері митної статистики [Текст] / О. Гуляйкін // Митниця. – 2009. – №3 (52). – С. 4–5.
3. Пунь С. Основні напрями та сфери міжнародного співробітництва держав із протидії транснаціональній організованій злочинності [Текст] / С. Пунь // Підприємництво, господарство і право. – 2008. – №5. – С. 29–32.
4. Гончарова Ю. Двосторонні угоди – правова основа для міжнародного митного співробітництва [Текст] / Ю. Гончарова // Митниця. – 2009. – №1 (50). – С. 6–7.
5. Смирнов І.Г. Митна логістика як чинник економічної безпеки України в кризових умовах [Текст] / І. Смирнов // Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право. – 2010. – №1. – С. 21–35.
6. Україна: дослідження щодо сприяння торгівлі та транзиту (доповідь Світового банку). – К.: 2010. – С. 120

А.А. МАЙБА,  
аспірант, Академія фінансового управління Міністерства фінансів України

## Фіскальний простір: економічна сутність та структура

У статті обґрунтовано сутність та розглянуто механізм фінансово-податкового регулювання та його наслідки для економіки в цілому. Окреслено взаємозв'язки поняття «податково-бюджетне регулювання» з поняттями «бюджетно-податкові важелі» та «фіскальний простір». Досліджено органічну будову та напрями використання фіскального простору. Запропоновано власне визначення поняття «фіскальний простір».

**Ключові слова:** податково-бюджетне регулювання, фіскальний простір, податкова політика, бюджетна політика, фіскальна політика, фінансова стабілізація, економічне зростання, ефективність, доходи, видатки, трансферти.

В статье обоснована сущность и рассмотрен механизм финансово-налогового регулирования и его последствия для экономики в целом. Очерчены взаимосвязи понятия «налогово-бюджетное регулирование» с понятиями «бюджетно-налоговые рычаги» и «фискальное пространство». Исследованы органическое строение и направления использования фискального про-

странства. Предложено собственное определение понятия «фискальное пространство».

**Ключевые слова:** налогово-бюджетное регулирование, фискальное пространство, налоговая политика, бюджетная политика, фискальная политика, финансовая стабилизация, экономический рост, эффективность, доходы, расходы, трансферты.

In the article the essence and examined the mechanism of financial and fiscal management and its implications for the economy as a whole. Outlines the relationship of «fiscal management» with the concepts of «fiscal levers» and «fiscal space». Studied the organic composition and uses of fiscal space. Proposed own definition of «fiscal space».

**Keywords:** fiscal adjustment, fiscal space, tax policy, fiscal policy, fiscal policy, financial stabilization, economic growth, efficiency, revenue, expenses, transfers.

**Постановка проблеми.** Останні економічні та фіскальні тенденції в Україні разом із фінансовими викликами висуну-