

**Ключевые слова:** *межотраслевая интеграция, рапс, переработка, биодизель, эффективность, замкнутый цикл производства.*

#### Annotation

*In this paper we examined the current state and trends of growing canola in the Zhytomyr region. The question of integration as a form of improving the efficiency of production and processing of agricultural products. We have analyzed the possibility of building plants that produce biodiesel, creating areas of concentrated cultivation of rape, providing guaranteed sales canola producers needed for biofuel production, the introduction of cleaner production. Possibilities and reserves growth of rape alive. We outlined the prospects and constraints in the processing of rape integrated enterprises.*

**Key words:** *Inter-sectoral integration, rape, processing, biodiesel, efficiency, closed loop production.*

УДК 339.54

**Несторишен І.В.,  
к.е.н., доцент, заступник завідувача відділу,  
Руда Т.В.,  
к.е.н., старший науковий співробітник відділу,  
Неліпович О.В.,  
науковий співробітник відділу,  
відділ наукових досліджень  
з організаційних питань митної справи,  
Державний науково-дослідний інститут митної справи**

## ОСОБЛИВОСТІ ЗАСТОСУВАННЯ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ В МОРСЬКИХ ПУНКТАХ ПРОПУСКУ

**Постановка проблеми.** Активна інтеграція України в світову економічну систему, що характеризується посиленням глобалізаційних процесів, актуалізує питання забезпечення економічної безпеки. Зауважимо, захист економічних інтересів України, що належить до функцій митниць Міндоходів України, значною мірою залежить від ефективності здійснення митного контролю в пунктах пропуску. Проте, сучасні інструменти митного контролю мають бути орієнтовані не лише на посилення безпеки держави, але й створення сприятливих умов для руху товарів через державний кордон шляхом спрощення та прискорення проведення митних процедур. Саме тому, на зміну тотальному митному контролю приходять система управління ризиками (СУР), яка направлена на виявлення порушень митних правил суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності з мінімальним втручанням в їх роботу. За таких умов особливої уваги заслуговує питання впровадження СУР в пунктах пропуску для різних видів транспорту з врахуванням особливостей руху вантажів, форми співпраці покупців, продавців та перевізників, а також особливості їх взаємодії з працівниками митниць. Наразі в Міністерстві доходів і зборів України під час митного контролю та оформлення застосовуються автоматизовані системи аналізу та управління ризиками (АСАУР) в автомобільних пунктах пропуску через [1]. Проте митний контроль в морських пунктах пропуску має ряд особливостей, що зумовлює актуальність теми статті.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питання порядку застосування форм митного контролю та особливостей виконання контрольних функцій, покладених на митні органи, розглядалися такими авторами, як Пашко П. В., Терещенко С. С., Войцещук А. Д., Єдинак Т. С., Науменко В. П., Морозова В. Г. та ін., але дослідження технологій митного контролю та митного оформлення в морських пунктах пропуску в контексті застосування системи управління ризиками не здійснювалося в достатньому обсязі, що й зумовило вибір теми, мету і завдання дослідження.

**Постановка завдання.** Метою написання статті є дослідження технологій митного контролю та митного оформлення в морських пунктах пропуску в контексті застосування СУР.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Слід зазначити, що в Україні існує розгалужена система міжнародних пунктів пропуску морського сполучення. Зокрема, 26.06.2013 р. Кабінетом Міністрів України було затверджено перелік морських портів відкритих для заходу іноземних суден, а

саме: Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ, Білгород-Дністровський, Іллічівськ, Одеса, Южний, Миколаїв, Херсон, Скадовськ, Севастополь, Євпаторія, Ялта, Феодосія, Керч, Бердянськ, Маріуполь, Спеціалізований морський порт Олександрівськ [2].

Зауважимо, митний контроль у пунктах пропуску здійснюється у відповідності до Технологічних схем митного контролю товарів та транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон України різними видами транспорту, які затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 р. № 451 «Питання пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними» [3]. Також порядок переміщення товарів у пунктах пропуску регламентує «Порядок переміщення товарів у пунктах пропуску через державний кордон, що розташовані на території морських портів України, під час контейнерних перевезень у прямому змішаному сполученні», затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 2 квітня 2009 р. № 320 [4]. Крім того, окремі питання регулюються Митним кодексом України [5], Конвенцією про полегшення міжнародного морського судноплавства (1965 р) [6], Звідами звичаїв окремих морських портів [7].

Слід зазначити, що Постановою № 451 визначена типова технологічна схема здійснення митного контролю водних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, у пунктах пропуску через державний кордон. Ця схема визначає відповідно до Митного кодексу України послідовність дій посадових осіб митних органів під час здійснення митного контролю водних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними через митний кордон України, у пунктах пропуску для морського, річкового та поромного сполучення через державний кордон.

Аналіз зазначених документів дозволив систематизувати порядок виконання митних процедур на морському транспорті, а саме: а) попередні митні операції, яка містить етапи: подання заявки на здійснення митного контролю прибуття/вибуття судна, перевірка наявних орієнтувань на судно, подання документів необхідних для митного контролю та оформлення судна; б) митний контроль судна, який містить етапи: документальний контроль, установлення плану огляду судна, безпосередній огляд судна, завершення митного огляду й підведення його підсумків; в) завершення митних процедур і засвідчення поданих документів особистим номерним забезпеченням; г) формування судової справи. У визначених законодавством випадках митний огляд судна може не проводитись. На рис. 1 наведена Схема здійснення митного контролю водних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, у пунктах пропуску через державний кордон. З інформації рис. 1. можна зробити висновок, що на сьогоднішній день чітко не визначено процедуру застосування АСАУР в морських пунктах пропуску, оскільки нормативне регулювання передбачене тільки в частині загального визначення необхідності її застосування при здійсненні митного контролю. Разом з тим, нормативно-правові акти, які б визначили чіткий порядок застосування АСАУР безпосередньо у пунктах пропуску для морського сполучення відсутні.

Ситуація ускладнюється постійним реформуванням галузі морських перевезень. Зокрема, 13 червня 2013 р. вступив у силу закон України «Про морські порти» [8], який має забезпечити якісну модернізацію портового господарства України шляхом залучення необхідних обсягів інвестицій.

Крім того, Міністерство інфраструктури України ініціювало відмову від паперового документообігу при здійсненні контролю та оформлення вантажів та транспортних засобів у портах відповідно до міжнародних стандартів. На заміну сьогоднішньої практики пропонується створити у портах та ввести у дію електронну інформаційну систему – за аналогією тих, що наразі успішно використовуються у провідних портах Європи. Відповідний проект постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 р. № 451» був схвалений 3 липня 2013 р. Згідно з документом створюється Єдина інформаційна система портового співтовариства (ЄІС), до якої підключено адміністрацію та виробничі комплекси порту, стивідорні компанії, контролюючі органи і служби (митну, санітарну, ветеринарну, карантинну, інші), агентські та експедиторські організації та інші організації. Усі ці учасники через ЄІС зможуть здійснювати обмін, перевірку, оформлення, розрахунки та передачу будь-якої інформації, документів, достатніх для контролю та оформлення вантажів і транспортних засобів при вантажних перевезеннях. Відмітки контролюючих органів про усі прийняті ними рішення щодо товарів та транспортних засобів також проставлятиметься в ЄІС. Проте в документі чітко не зазначено процедуру взаємодії ЄІС порту з АСАУР, що значно обмежує ефективність проведення митного контролю в морських пунктах пропуску. Крім того, особливістю здійснення процедур митного контролю на морському транспорті є значна трудомісткість контрольних операцій, що робить можливим лише одиничний огляд вантажів. Для вирішення цієї проблеми у світовій митній практиці впроваджені в експлуатацію технічні комплекси митного контролю, функція яких полягає у візуалізації вмісту великогабаритних об'єктів і ототожнення предметів, зафіксованими в митних деклараціях. Отже, до першочергових завдань щодо проведення ефективного митного контролю в морських пунктах пропуску є чітка регламентація застосування АСАУР спільно з ЄІС портів з врахуванням інформації, отриманої шляхом застосування технічних засобів митного контролю.

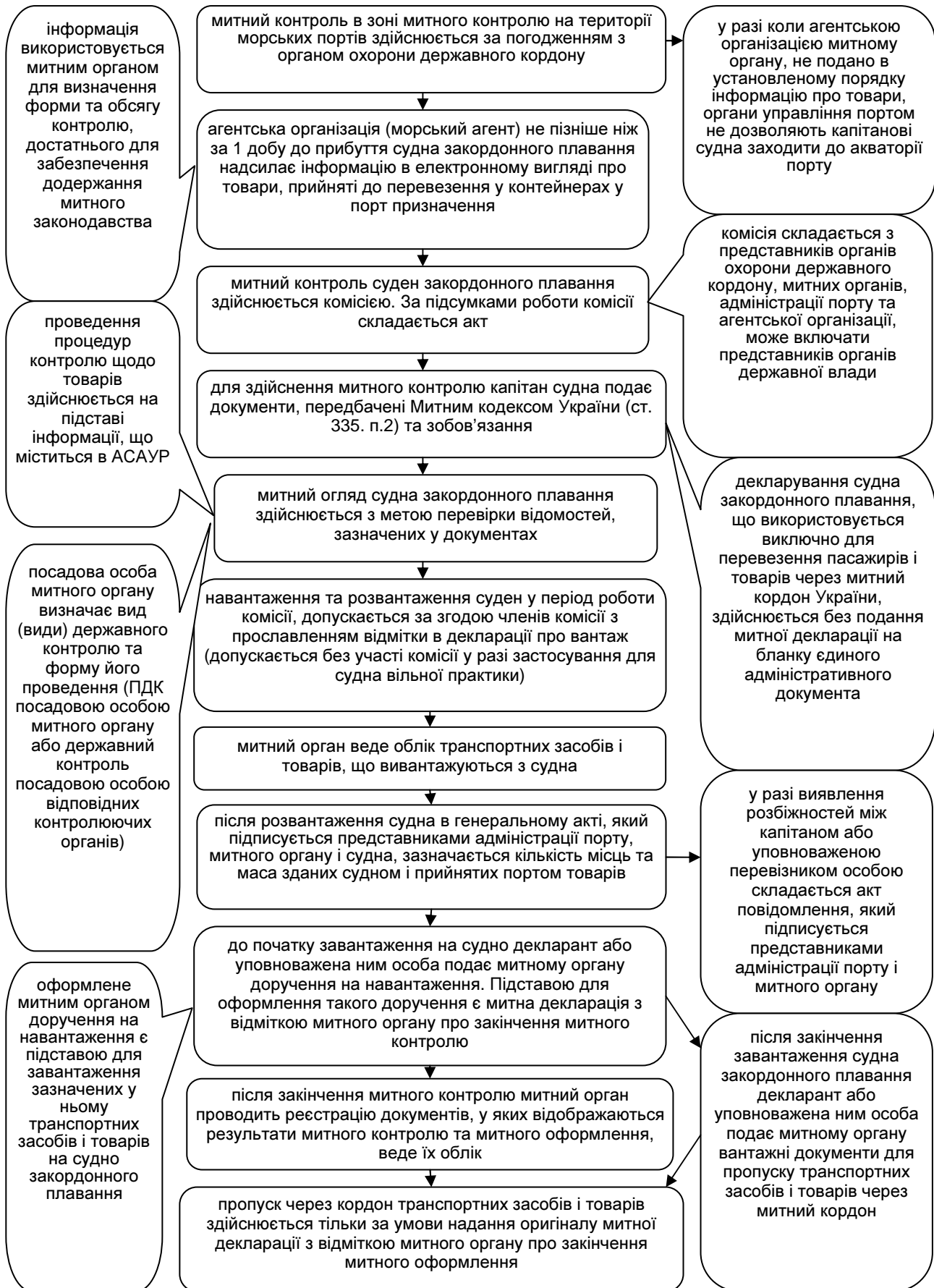


Рис. 1. Схема здійснення митного контролю водних транспортних засобів у пунктах пропуску через державний кордон України

Джерело : складено автором на основі [3,4]

Вирішення зазначених проблем максимально наблизить функціонування вітчизняних портів до практики здійснення аналогічної діяльності провідних світових портів, що дозволить не лише краще контролювати дотримання митного законодавства, але й підвищити їх конкурентоспроможність.

**Висновки з проведеного дослідження.** Підбиваючи підсумки, слід зазначити, що особливо актуальним на сьогоднішній день є питання розвитку СУР в напрямку її застосування в пунктах пропуску для морського сполучення, зокрема в частині впровадження окремих модулів АСАУР та їх взаємодії з ЄІС портів. Це дозволить не тільки прискорити переміщення товарів та транспортних засобів через пункти пропуску для морського сполучення за рахунок реалізації принципу вибіркової митного контролю за результатами застосування АСАУР, але й підвищити ефективність митного контролю.

#### Бібліографічний список

1. Про експлуатацію модуля АСАУР в пунктах пропуску через державний кордон для автомобільного сполучення : затверджено наказом Державної митної служби України від 28 листопада 2012 року № 683 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0882-12>.
2. Про затвердження переліку морських портів України, відкритих для заходження іноземних суден : затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 26 червня 2013 р. № 466-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/>.
3. Питання пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними : затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 р. № 451 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/451-2012-n/page>.
4. Порядок переміщення товарів у пунктах пропуску через державний кордон, що розташовані на території морських портів України, під час контейнерних перевезень у прямому змішаному сполученні : затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 2 квітня 2009 р. № 320 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/KP090320.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/KP090320.html).
5. Митний кодекс України : прийнято Верховною Радою України 13.03.2012 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/92-15>.
6. Конвенція про полегшення міжнародного морського судноплавства (1965) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995\\_064](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_064).
7. Звід звичаїв ДП «Іллічівський морський торговельний порт» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ilport.com.ua/page/port-customs/>
8. Про морські порти України : Закон України від 17.05.2012 № 4709-VI. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>

#### Анотація

*В статті досліджено технологію митного контролю у вітчизняних морських пунктах пропуску в контексті застосування системи управління ризиками. Відмічено про відсутність регламентованого застосування системи управління ризиками в морських пунктах пропуску, зазначено, що її використання передбачено лише в частині загального визначення необхідності застосування при здійсненні митного контролю, разом з тим, нормативно-правові акти, які б визначили чіткий порядок застосування системи конкретно у пунктах пропуску для морського сполучення відсутні. Вирішення зазначених проблем дозволить не лише краще контролювати дотримання митного законодавства, але й підвищити конкурентоспроможність портів.*

**Ключові слова:** митний контроль, технології митного контролю, пункт пропуску, морський порт, технологічна схема.

#### Аннотация

*В статье исследованы технологию таможенного контроля в отечественных морских пунктах пропуска в контексте применения системы управления рисками. Отмечено об отсутствии регламентированного применения системы управления рисками в морских пунктах пропуска, а именно указано, что ее использование предусмотрено только в части общего определения необходимости применения при осуществлении таможенного контроля, вместе с тем, нормативно-правовые акты, которые бы определили четкий порядок применения системы конкретно в пунктах пропуска для морского сообщения отсутствуют. Решение рассмотренных в статье проблем позволит не только лучше контролировать соблюдение таможенного законодательства, но и повысит конкурентоспособность портов.*

**Ключевые слова:** таможенный контроль, технологии таможенного контроля, пункт пропуска, морской порт, технологическая схема.

#### Annotation

*In this paper the technology of customs control in the domestic maritime border checkpoints in the context of the risk management system. It was noted there is no regulated risk management system in sea*

crossings, and it states that its use is provided only in the part of the general definition of the need for the implementation of customs control at the same time, regulations that would define a clear procedure for application system specifically for sea crossings no messages. The solution discussed in the article problems not only better monitor compliance with customs legislation, but also improve the competitiveness of the port.

**Key words:** customs control, customs control techniques checkpoint, seaport, the flowsheet.

УДК 339.54:633.1

**Гуржій Н.М.,**  
**к.е.н., доцент кафедри менеджменту організацій та логістики,**  
**Сверчкова А.С.,**  
**Запорізький національний університет**

## СВІТОВИЙ РИНОК ЗЕРНОВИХ: ТЕНДЕНЦІЇ ТА ПЕРСПЕКТИВИ

**Постановка проблеми.** Сьогодні на світовому ринку зерна склалася стійка спеціалізація: виробництво зерна концентрується в розвинених країнах, а багато країн, що розвиваються, не в змозі вирішити свої зернові проблеми, і вимушені йти на масштабний імпорт зерна. У результаті росте світова торгівля зерном.

Стан зернового ринку країни є важливим показником якості економічних реформ, що проводяться в країні, реалізації агропродовольчої політики. З урахуванням масштабів і повноти елементів економічних стосунків зерновий ринок може служити в якості своєрідної моделі розвитку для інших ринків сільськогосподарської продукції, сировини і продовольства.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питанням ринку зернових культур присвячено значну кількість досліджень вчених-економістів та дослідників-практиків. Так, проблеми ефективності виробництва зернових розкриваються у працях Саблука П. Т., Шпичака О. М., Бойка В. І, Лобаса М. Г., Волинця В. Л. та інших. Проблема підвищення ефективності виробництва зерна в сільськогосподарських підприємствах в умовах формування ринку присвячені роботи К. Макконела, А. Сміта, О. В. Захарчука, М. В. Калінчика, В. Г. Федька та інших. Відзначаючи цінність результатів досліджень науковців, необхідно відмітити, що чимало питань стосовно напрямків удосконалення цього сектора економіки в сучасних умовах залишаються недостатньо дослідженими.

**Постановка завдання.** Завданням даної статті є аналіз світового виробництва та світової торгівлі зерновими: визначення місця України у світовому експорті зернових культурами, визначення світових лідерів з експорту пшениці.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Нині на світовому ринку спостерігається наступна ситуація: скоротилися посіви в США і Канаді; зменшилися перехідні запаси в найбільших країнах-експортерах; на ринок вийшли нові країни-експортери, такі як Угорщина, Україна, Казахстан і Туреччина, які є конкурентами Росії на світовому ринку; спостерігається стабільний ріст цін [1].

Найбільш поширеними у світі є три зернові культури: пшениця, кукурудза і рис. До середини 90-х років минулого століття пшениця була, так би мовити, «царицею полів», але потім зросло виробництво кукурудзи. По-перше, через спроби задовольнити зростаючі потреби тваринництва, а по-друге, у зв'язку з початком промислового виробництва етанолу [2, с. 24].

За даними Міністерства сільського господарства США, в 2011 році світове виробництво кукурудзи побило історичний рекорд: у світі було зібрано 865 млн.т. Урожай пшениці склав 695 млн.т., рису – 465 млн.т. (табл. 1). Всього ж у 2011 році, за даними міністерства, було зібрано 2 млрд 295т. зернових – більше, ніж в рекордному 2009 року [3; 4].

Розглядаючи динаміку показників світового виробництва зернових в табл. 1, видно, що питому вагу в світовому виробництві зерна мають кормові, пшениця, кукурудза і рис. Частка виробництва кормових в загальному об'ємі за 2010-2012 рр. склала 33,8%, кукурудзи – 25,5%, пшениці – 20 %, рису – 13,8%, ячменю – 3,8%, сорго – 2,1%, вівса – 0,6%, жита – 0,4%.

Нині світовий ринок зерна контролюють п'ять основних експортерів: США, Канада, Австралія, Аргентина, країни ЄС. Сумарні експортні пропозиції зерна з боку основної «п'ятірки» експортерів складають понад 84% усього об'єму світової торгівлі [5].

США є найбільшим експортером зерна. Третина посівних площ Сполучених Штатів засівається спеціально для продажу за кордон. Серед зернових в США провідне місце займають кукурудза і пшениця, значна частина яких поступає на експорт [6].