

УДК 351

В. С. Мальнов, заступник директора Департаменту організації митного контролю діяльності підприємств, що надають митні послуги, Державної митної служби України, експерт МАКНС

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ РЕГІОНАЛЬНОЇ МЕРЕЖІ ВМК ЯК СКЛАДОВОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ДЕРЖАВИ

Розглянуто питання створення мережі регіональних вантажних митних комплексів у системі економічної безпеки держави. На основі аналізу структури і напрямків надходження товарів і транспортних засобів запропоновано логістичні рішення щодо створення ВМК для Києва та Київської області.

Рассмотрены вопросы создания сети региональных грузовых таможенных комплексов в системе экономической безопасности государства. На основе анализа структуры и направлений поступления товаров и транспортных средств предложены логистические решения по созданию ГТК для Киева и Киевской области.

The problem of networking the regional cargo customs complexes is considered in the system of economic security of the state. On the base of analysis of the structure and directions of arrival of commodities and transport vehicles there are offered the logistic decisions of development of Cargo Customs Complex for and the Kyiv area Kyiv region.

Ключові слова. Економічна безпека, мережа ВМК, митна інфраструктура.

Вступ. Інтеграція економіки України в міжнародну систему економічних відносин передбачає створення сприятливих умов для нарощування товарообігу зовнішньоторговельних операцій і тому потребує подальшого вдосконалення технологій митного контролю [1–3]. Удосконалення національного та міжнародного законодавства, що регулює зовнішньоекономічну діяльність, ставить нові завдання з удосконалення технологій і схем провадження зовнішньоекономічних операцій, оптимізації структури товарообігу, логістичних циклів, міжнародних маршрутів тощо. У зв'язку з цим у рамках української мережі міжнародних транспортних коридорів у державі створюється система логістичних центрів і вантажних митних комплексів, автопортів, автотерміналів (ВМК). Це дасть можливість зосередити більшу частину функцій митного оформлення товарів і транспортних засобів у підпорядкованому структурному підрозділі Держмитслужби, що розташований і діє на території ВМК [4–5].

Вимоги, яким має відповідати вантажний митний комплекс, автопорт, автотермінал, визначено відповідною Постановою Кабінету Міністрів України від 7 квітня 2003 р. № 476 (Офіційний вісник України, 2003, № 15).

Дотепер Держмитслужба України статус ВМК надала 25 суб'єктам: 6 – у місті Києві; 8 – в обласних центрах (Житомир – 1, Миколаїв – 1, Луганськ – 1, Тернопіль – 1, Харків – 2, Черкаси – 1, Чернігів – 1); 5 – безпосередньо на території областей (Київської – 2, Чернігівської – 2, Одеської – 1); 6 – поруч з державним кордоном України, з яких 3 ВМК – у Закарпатській області, решта 3 – в Іллічівську Одеської області. Статистичні дані митного оформлення товарів через ВМК показують, що їх частка в загальному обсязі ввезених в Україну товарів становить 27–30 %. Зауважимо, що цей показник відрізняється залежно від регіону, що пояснюється територіальною близькістю до митного кордону, активністю суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності, їх кількістю, станом економічного розвитку конкретної області, наявністю необхідної транспортно-митної інфраструктури тощо.

Таким чином, мережа ВМК в Україні ще недостатньо розвинута, в першу чергу в окремих обласних центрах та прикордонних районах.

© В. С. Мальнов, 2010

Постановка завдання. Для прискорення зовнішньоекономічних операцій, збільшення обсягів товарообігу, підвищення ефективності митного контролю товарів і транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон України, необхідно передбачити створення системи регіональних логістичних центрів і вантажних митних комплексів в обласних центрах за місцем розташування митниць і зосередження більшої частини активних суб'єктів ЗЕД.

У цій статті проведено логістичний аналіз структури і напрямків надходження товарів і транспортних засобів з метою розробки рішень щодо створення і розміщення ВМК для Києва та Київської області.

Під час ініціювання створення моделі ВМК, у тому числі для проектів нині чинних законодавчих та нормативно-правових актів, за основу було взято принцип централізації (лат. *centralis* – серединний), а саме зосередження управління і керівництва в єдиному центрі. Стосовно реалізації функцій митних органів це означає, що власник ВМК забезпечить усі необхідні високотехнологічні й сучасні умови, створивши якісну інфраструктуру з комплексу будівель, споруд, територій, складів, естакад, боксів поглибленого огляду, офісних приміщень тощо. Належна інфраструктура дає змогу посадовим особам підрозділів митного оформлення здійснювати процедури митного контролю з певним спектром повноважень щодо автоматизованого розвантаження транспортних засобів, застосування технічних засобів митного контролю, оперативного внесення до Єдиної автоматизованої інформаційної системи (далі – ЄАІС) Держмитслужби відмітки про прибуття автотранспортних засобів до місця призначення (збігається з адресою ВМК), зазначеного в документах контролю доставки, отримати висновки інших державних контрольних органів, що розташовані безпосередньо на території ВМК і роботу яких організовано за принципом “єдиного офісу” [5].

Результати дослідження. Загальна характеристика недостатнього розвитку інфраструктури в державі не стосується Києва, де функціонують 6 ВМК. Водночас аналіз напрямків переміщення транспортних засобів, якими ввозяться товари на митну територію України, показав особливе значення обсягів увезення і напрямку маршруту (південь, північ, захід, схід). З метою відстеження динаміки таких переміщень було обрано Київ та Київську область як один з найбільш економічно розвинутих регіонів з найбільшою кількістю діючих суб'єктів господарювання. Період проведення дослідження – з 01.01.2009 до 01.10.2009, вивчалось переміщення товарів і транспортних засобів до Київської регіональної митниці.

Аналіз даних, наведених у таблицях, показує суттєву різницю обсягів переміщення в розрізі як напрямків, так і митниць відправлення та призначення. Установлено, що загальна кількість переміщень товарів під час увезення на адресу суб'єктів ЗЕД у Києві становить 121 476, а Київської області відповідно – 27 379. При цьому переважна більшість товарів і транспортних засобів переміщувалась через пункти пропуску на західній ділянці державного кордону, а найменша кількість зафіксована на східному напрямку.

Ураховуючи певну залежність активності суб'єктів ЗЕД від їх кількості, а відповідно і збільшення обсягів переміщень на їх адресу, зазначимо, що в логістичному циклі перевезення товарів, які перебувають під митним контролем, велике значення має вибір місця розташування певного ВМК у тому чи іншому регіоні країни.

Інший важливий фактор, що впливає на динаміку зовнішньоторговельної активності, – це надання перевізникові та суб'єктові – одержувачу товарів права на доставку товарів і його митне оформлення у ВМК, найближчому до маршруту переміщення, а не за місцем реєстрації суб'єкта-одержувача.

Висновки. Результати проведеного аналізу показують, що потрібно врегулювати питання створення та функціонування ВМК, територіально розташованого на західній стороні Києва, на якому з урахуванням принципів централізації повною мірою здійснювались би митні процедури та митне оформлення. Це дало б змогу:

– мінімізувати витрати на митне оформлення товарів, що перебувають під митним контролем;

- мінімізувати ризики у прийнятті рішення щодо заявлення товарів, які перебувають під митним контролем, у відповідний митний режим;
- у разі необхідності розміщувати товари на складах ВМК (склади тимчасового зберігання, митні ліцензійні склади);
- активізувати роботу з виявлення випадків порушень митних правил;
- створити умови для оперативного вивільнення транспортних засобів від товарів;
- нарощувати обсяги зовнішньоекономічних операцій;
- мінімізувати існуючі зовнішні та внутрішні загрози зовнішньоекономічній діяльності;
- збільшити надходження платежів до державного бюджету;
- розвантажити місто від переміщення великотоннажних транспортних засобів.

Таблиця 1

**Кількість і структура переміщень товарів
і транспортних засобів до Київської регіональної митниці
на адресу суб'єктів ЗЕД м. Києва**

Напрямок переміщення	Митниця відправлення	Кількість надходжень
Північний	Рівненська	36
	Житомирська	1883
	Новгород-Сіверська	4526
	Чернігівська	11 781
	Глухівська	5585
	Усього	23 811
Східний	Харківська	177
	Куп'янська	69
	Старобільська	7
	Луганська	588
	Амвросіївська	119
	Сумська	2601
	Усього	3561
Південний	Маріупольська	144
	Бердянська	1
	Севастопольська	0
	Кримська	301
	Херсонська	246
	Миколаївська	242
	Ізмаїльська	629
	Дністровська	405
	Південна	18 442
	Ягорлицька	1
	Дністрянська	136
Усього	20 547	
Західний	Чернівецька	1592
	Виноградівська	207
	Чопська	10 891
	Ужгородська	4580
	Львівська	12 070
	Ягодинська	43 840
	Волинська	377
	Усього	73557
Разом		121 476

Таблиця 2

**Кількість і структура переміщення товарів
і транспортних засобів до Київської обласної митниці
на адресу суб'єктів ЗЕД Київської обл.
у розрізі митниць відправлення (прикордонних)**

Напрямок переміщення	Митниця відправлення	Кількість надходжень
Північний	Рівненська	77
	Житомирська	462
	Новгород-Сіверська	3296
	Чернігівська	2524
	Глухівська	711
	Усього	7070
Східний	Харківська	23
	Куп'янська	17
	Старобільська	1
	Луганська	126
	Амвросіївська	9
	Сумська	1911
	Усього	2087
Південний	Маріупольська	2
	Бердянська	0
	Севастопольська	0
	Кримська	42
	Херсонська	83
	Миколаївська	0
	Ізмаїльська	249
	Дністровська	136
	Південна	2058
	Ягорлицька	0
	Дністрянська	20
	Усього	2590
Західний	Чернівецька	497
	Виноградівська	23
	Чопська	2559
	Ужгородська	967
	Львівська	3170
	Ягодинська	8399
	Волинська	17
	Усього	15 632
Разом		27 379

Удосконалення структури мережі ВМК, дотримання пріоритетів національних економічних інтересів та взаємовигідного партнерства на внутрішньому ринку слід розглядати як необхідність певної систематизації зовнішньоекономічної діяльності. Запропонована модель дасть змогу мінімізувати існуючі зовнішні та внутрішні загрози зовнішньоекономічній діяльності, вивести на якісно новий рівень протистояння ризикам під час зовнішньоторговельних операцій.

Зазначені підходи спрямовані на мінімізацію зовнішніх та внутрішніх загроз у галузі митної справи та зовнішньоекономічної діяльності через упровадження систематизованого механізму здійснення контрольних функцій держави, призначених для захисту її економічних інтересів.

Література

1. Назаренко В. М. Транспортное обеспечение внешнеэкономической деятельности [Текст] / В. М. Назаренко, К. С. Назаренко. – М. : Центр экономики и маркетинга, 2000. – 512 с.
2. Пастернак-Таранушенко Г. Економічна безпека держави: проблеми та механізми їх розв'язання [Текст] / Г. Пастернак-Таранушенко // Вісник НАН України. – 2004. – № 11–12. – С. 67–73.
3. Базилевич В. Розвиток внутрішнього ринку в умовах глобалізації: тенденції та суперечності [Текст] / В. Базилевич // Банківська справа. – 2004. – № 2. – С. 7–13.
4. Пасічник А. М. Розбудова транспортно-митної інфраструктури – основа економічної безпеки України [Текст] / А. М. Пасічник, В. С. Мальнов, О. С. Попроцька // Вісник АМСУ. – 2007. – № 3 (35). – С. 64–70.
5. Пасічник А. М. Вантажний митний комплекс як структурний елемент транспортно-логістичного центру [Текст] / А. М. Пасічник, С. С. Кравчук, І. Ю. Леснікова // Вісник АМСУ. – 2007. – № 4. – С. 75–79.



УДК 316.42(477)

І. В. Дергалюк, аспірант Національного інституту
проблем міжнародної безпеки

**СУЧАСНИЙ ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД
ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРОДОВОЛЬЧОЇ БЕЗПЕКИ**

Статтю присвячено систематизації новітніх тенденцій у сфері державної політики окремих країн світу щодо забезпечення продовольчої безпеки в умовах світової продовольчої кризи. Визначено ключові тенденції, які характеризують сучасну парадигму державного забезпечення продовольчої, і зокрема зернової, безпеки нації. Пропонується розширити спектр заходів державного рівня для захисту національних економічних інтересів у сфері продовольчої безпеки.

Статья посвящена систематизации новейших тенденций в сфере государственной политики отдельных стран в деле обеспечения продовольственной безопасности в условиях мирового продовольственного кризиса. Определены ключевые тенденции, характеризующие современную парадигму государственного обеспечения продовольственной, и в частности зерновой, безопасности нации. Предлагается расширить спектр мероприятий государственного уровня в осуществлении защиты национальных экономических интересов в сфере продовольственной безопасности.

The article is devoted to systematization of the latest trends in public food security policy under a global food crisis provided by individual countries. The key trends that characterize the modern paradigm of the state of food and, in particular, grain security of nations, are denitrified. It is proposed to expand the range of measures to implement state-level protection of national interests in food security.

Ключові слова. Продовольча безпека, зерновий сектор, доктрина продовольчої безпеки, світовий ринок зерна.

Вступ. Сплеск цін на продовольчі товари у 2007–2008 рр., який збігся з активною фазою світової фінансово-економічної кризи, активізував дії урядів багатьох країн світу щодо розбудови додаткових схем постачання продовольчих ресурсів за доступними цінами. Увага держави до сфери продовольчого забезпечення в зарубіжних країнах є постійним

© І. В. Дергалюк, 2010