



STRATEGIC VECTOR OF UKRAINE'S CUSTOMS POLICY IN CONDITIONS OF INSTABILITY

Chorna T. O.

c.h.s., as.prof.

<https://orcid.org/0000-0002-3497-2858>

*NNI "UIPA" V. N. Karazin Kharkiv National University,
Kharkiv, University Street, 16, 61003*

Abstract. *Contemporary Ukraine is experiencing exceptionally challenging conditions, unprecedented since the country gained independence — namely, the full-scale military invasion by the Russian Federation. In this context, reinforcing the European integration trajectory is both timely and essential. Particular emphasis should be placed on the role of public administration institutions in regulating the movement of goods across customs borders and in optimizing the activities of foreign economic operators, with the overarching objective of ensuring their maximum protection.*

Key words: *customs policy, European integration, conditions of instability, customs border*

Становлення митного права Європейського Союзу пов'язане як з національним, так і з міжнародним правом, бо діяльність міжнародних організацій і їхніх органів, зокрема, ВМО, ГАТТ/СОТ, Європейської Економічної Комісії ООН, які встановлюють нові стандарти та розробляють норми спрямовані на врегулювання митних відносин, значно вплинули на розвиток митного права Європейського Співтовариства.

Діяльність Всесвітньої митної організації (ВМО) спрямована на гармонізацію здійснення митної справи державами-членами, зокрема, важливою складовою цієї роботи є рекомендаційна уніфікація митного законодавства. Одна з основних функцій вищезазначеної міжнародної організації – це підготовка проектів конвенцій та поправок до конвенцій, а також розробка рекомендацій, що забезпечують одноманітне тлумачення та застосування конвенцій [1].

Участь України у ВМО сприяє процесам уніфікації митних процедур та практики з чинними міжнародними стандартами в цій галузі, позитивно впливає на розвиток міжнародного митного співробітництва, як із Європейським Союзом в цілому, так і з країнами- членами ЄС.

Країни-члени ЄС набули повноправного членства в СОТ, а Україна з 1993 року має статус спостерігача в ГАТТ. Вступ її до Світової організації торгівлі є одним з пріоритетів зовнішньоекономічної політики Президента та



Уряду України і розглядається як системний фактор розвитку національної економіки, лібералізації зовнішньої торгівлі, прийняття міжнародних стандартів, зокрема і європейських, в цій сфері, що відповідає національним інтересам України.

Головною метою СОТ є спрощення торгівлі шляхом створення передбачуваності в доступі товарів на міжнародні ринки. Двома ключовими компонентами, які підтримують це прагнення, є тарифні зобов'язання (тобто зобов'язання держав не піднімати тарифи вище певного рівня) та зобов'язання про режим найбільшого сприяння, який вимагає від держав не дискримінувати при імпорті товари певних країн. Угода про антидемпінг визначає виключення з цих основних принципів, дозволяючи країнам встановлювати антидемпінгові мита проти певних країн при дотриманні певних умов. В широкому розумінні, демпінгом є продаж іноземними експортерами їхніх товарів на світовому ринку за цінами нижчими, ніж на внутрішньому ринку їхньої держави (таку ціну називають «нормальною ціною»), або за цінами, нижчими за собівартість. Державам дозволяється запроваджувати антидемпінгові мита еквівалентні демпінговій маржі, якщо встановлено, шляхом розслідування, що демпінговий імпорт викликає чи може викликати матеріальну шкоду національним виробникам такого ж продукту. Антидемпінгові мита встановлюються на імпорт певних товарів з певної країни. Їхньою метою є доведення ціни товарів до «нормальної ціни» для виключення шкоди, нанесеної демпінгом національній промисловості країни імпорту [2].

Конвенція про Гармонізовану систему (ГС) розроблена Всесвітньою митною організацією з метою сприяння міжнародній торгівлі шляхом спрощення збору, аналізу та співставлення даних статистики, особливо статистичних даних щодо зовнішньої торгівлі. Виконання положень Конвенції ГС дозволяє забезпечити:

– одноманітність уніфікованої класифікації товарів при організації контролю внутрішніх податків, торгівельної політики, моніторингу контрольованих правил походження товарів, тарифів на вантажі, транспортної статистики, моніторингу цін, контролю квот, компіляції національної звітності;



- проведення економічних досліджень та аналізу.

На сьогоднішній день Гармонізована система опису та кодування товарів застосовується як основа для здійснення митної справи та для збору даних статистики міжнародної торгівлі. Більш ніж 98% товарів, які обертаються у міжнародній торгівлі, описано в термінах ГС.

Предметом Конвенції є Гармонізована система опису та кодування товарів і механізми її використання для забезпечення уніфікованої класифікації товарів. Гармонізована система містить близько 5000 товарних груп, кожна з яких позначена шестизначним кодом. Групи оформлено у чітку та логічну структуру, ГС також забезпечується добре визначеними правилами, які дозволяють досягти уніфікованої класифікації. По суті, Гармонізована система є номенклатурою, яка включає в себе товарні позиції, субпозиції та відповідні товарні коди, примітки до розділів, груп та субпозицій, а також основні правила класифікації для тлумачення Гармонізованої системи, наведені у додатку до цієї Конвенції.

Конвенція пропонує своїм учасникам:

- використання шести цифр ГС у кодуванні товарів;
- подальшу уніфікацію опису та кодування товарів, що циркулюють у міжнародній торгівлі;
- участь у роботі Комітету з питань Гармонізованої системи (органу ВМО).

Належний рівень функціонування ГС забезпечується органом ВМО – Комітетом з питань Гармонізованої системи, що представляє учасників Конвенції про Гармонізовану Систему. Комітет вивчає питання політики, приймає рішення щодо класифікації, вирішує суперечки та готує доповнення до пояснень [2].

Діяльність з приєднання України до багатосторонніх міжнародних договорів у галузі митної справи значно активізувалася з вступом до ВМО, активізацією процесу вступу України до СОТ та посиленням євроінтеграційного напрямку зовнішньої політики України. Зокрема, Україна приєдналася до Конвенції про тимчасове ввезення та усіх її Додатків. Верховною Радою України прийнято Закон від 24.03.04 № 1661-IV «Про приєднання України до Конвенції про тимчасове ввезення» [3].



Митний кодекс Європейського Союзу – основний нормативний акт ЄС, що базується на Договорі про заснування ЄС та в якому встановлено загальні митні правила і процедури, які регламентують торгівлю з третіми країнами. У відповідності з міжнародними законами, конвенціями і законодавством ЄС в інших сферах Митний кодекс застосовується на всій митній території ЄС. При цьому деякі положення Митного кодексу можуть бути застосовані за межами митної території відповідно до законодавства, що регулює певні сфери діяльності, або відповідно до міжнародних конвенцій. Основні положення Митного кодексу було визначено регламентом Європейської Ради 2913/92 від 12 жовтня 1992 р., який вступив у дію 01 січня 1994 р.

З метою забезпечення умов для застосування Митного кодексу було прийнято спеціальний регламент Європейської Ради 2454/93 (02 липня 1993 р.) – Імплементативний кодекс (складається більш ніж з 700 статей і 100 окремих додатків). Головною метою цього Кодексу є усунення перешкод для торгівлі між державами-членами ЄС, проведення єдиної зовнішньої митної політики щодо третіх країн. Одним з головних завдань внесення змін до Митного кодексу є повна відмова від паперових носіїв на користь електронних митних технологій, а також гармонізація практик, що застосовуються національними митними адміністраціями різних країн-членів ЄС. Крім цього, передбачаються й додаткові заходи щодо прискорення митних процедур для уповноважених економічних операторів [4].

Митний кодекс України – кодифікований нормативно-правовий акт, що визначає засади організації та здійснення державної митної справи в Україні, регулює економічні, організаційні, правові, кадрові та соціальні аспекти діяльності відповідних структур-державоутворювачів України. МКУ спрямований на забезпечення національних митних інтересів та безпеки України, регулювання зовнішньої торгівлі та захист внутрішнього ринку, розвиток національної економіки та її інтеграцію до світової економіки, наповнення державного бюджету, а також забезпечення додержання законодавства України з питань державної митної справи.



В Україні розпочато наближення національного митного законодавства до всіх без винятку положень оновленої Митної конвенції. МКУ розроблений на основі Митної конвенції, прийняв низку наказів, направлених на відображення положень Митної конвенції в практиці роботи митних органів. Найголовніше, що було зроблено для імплементації її положень, – це запровадження митного контролю, заснованого на аналізі та управлінні ризиками, запроваджено контроль після завершення митного оформлення, створено умови для розвитку електронного декларування. При приєднанні до Митної конвенції для України передбачено перехідний період (від 3 до 5 років) для приведення положень митного законодавства у відповідність до її положень, але основні вимоги Митної конвенції вже виконано [4].

Україна приєдналась до Міжнародної конвенції у травні 2002 р. Вона була розроблена та прийнята з метою сприяння міжнародній торгівлі, спрощення збору, співставлення та аналізу статистичних даних, особливо тих, що відносяться до міжнародної торгівлі, для зменшення витрат, які викликані повторним описом, класифікацією і кодуванням товарів при їх переході з однієї системи класифікацій в іншу в процесі міжнародної торгівлі. Міжнародна конвенція покликана сприяти стандартизації зовнішньоторговельної документації та передачі статистичних даних. У Міжнародній конвенції розроблено систему єдиних термінів. Міжнародна конвенція зобов'язала Договірні Сторони привести у відповідність до Гармонізованої системи національні митно-статистичні номенклатури. Учасники взяли на себе зобов'язання використовувати всі товарні позиції і підпозиції Гармонізованої системи, а також належні до них цифрові коди, без будь-яких доповнень або змін, та застосовувати основні правила класифікації для тлумачення Гармонізованої системи [4].

У червні 2002 р. ВМО створила Спільну робочу групу з питань мита і промисловості з метою забезпечення безпеки й спрощення формальностей у торгівлі. Цільова група розробила ряд рекомендацій, які Рада ВМО ухвалила у червні 2005 р. Ці рекомендації відомі як Стандарти безпечної та спрощеної



торгівлі (SAFE) і стосуються таких питань, як узгодження попередньої інформації про вантажі, впровадження підходів до управління ризиками, спільне таргетування та перевірка. За останнє десятиліття рекомендації SAFE модернізували й удосконалили із внесенням змін, зокрема щодо запровадження інституту уповноваженого економічного оператора (УЕО) у 2006 р. Вони були оновлені та об'єднані в методичні рекомендації SAFE й УЕО в одному документі у 2007 р. Останнє оновлення відбулося у червні 2015 р., коли, крім іншого, були додані нові рекомендації щодо сприяння більш тісній співпраці між митними та іншими державними установами. До цих Стандартів також додавали рекомендації щодо подання попередньої інформації про вантажі й вказівки щодо закупівлі і розміщення сканувального обладнання. Стандарти SAFE в сучасному світі відіграють ключову роль у збалансуванні митного спрощення та контролю, одночасно сприяючи безпеці глобальних торгових поставок. УЕО визначається як сторона, яка бере участь у міжнародному переміщенні товарів. Вона уповноважена національною митною адміністрацією на будь-які пов'язані з цим функції відповідно до норм безпеки ВМО або еквівалентних норм безпеки міжнародних поставок. До складу УЕО входять: виробники, імпортери, експортери, брокери, перевізники, консолідатори, посередники, порти, аеропорти, оператори терміналів, інтегровані оператори, склади і дистриб'ютори. Концепція УЕО була розроблена для сприяння налагодженню митно-ділових партнерств. Її походження можна простежити у Кіотській конвенції, в якій вона означається як уповноважена особа. Ця концепція набула подальшого розвитку в безпекових межах ВМО та була перейменована на УЕО. Безпекові межі встановлюють такі шість стандартів для програм УЕО:

1. *Партнерство.* УЕО беруть участь у самооцінці, вимірюючи свою внутрішню політику і процедури відповідно до стандартів безпеки та досвіду найкращої практики. Це оцінювання робиться для того, щоб гарантувати, що УЕО забезпечують відповідні гарантії для вантажів і контейнерів до звільнення від контролю митниці.



2. *Безпека.* Основна перевага програми УЕО – взаємне визнання домовленостей іншими урядами, що таким чином забезпечує безпеку та полегшує торгівлю на обох кінцях ланцюга поставок. УЕО використовують у своїй бізнес-практиці найкращі методи забезпечення безпеки, визначені відповідною програмою.

3. *Авторизація.* Митні адміністрації разом з представниками торгового співтовариства визначають процеси перевірки проектів або процедури акредитації якості, які передбачають введення стимулів для бізнесу через їхній статус УЕО.

4. *Технології.* Всі сторони підтримують цілісність вантажів і контейнерів, застосовуючи сучасні технології.

5. *Зв'язок.* Митні адміністрації регулярно оновлюють стандарти безпеки та передові методи забезпечення безпеки поставок, визначені у програмі УЕО.

6. *Спрощення.* Митні адміністрації працюють спільно з УЕО для забезпечення максимальної безпеки й спрощення міжнародних торгових поставок, що здійснюються через митну територію відповідної країни [5].

Статус УЕО дозволяє торговим компаніям працювати у тісній співпраці з митними органами для забезпечення спільної мети митної безпеки під час супроводження поставок. Оператори можуть бути акредитовані митними органами як УЕО, коли вони відповідають встановленим стандартам. Визнання, як УЕО означає, що митниця довіряє оператору в провадженні діяльності відповідно до її законодавства і процедур. Хоча концепція УЕО спочатку запроваджувалася з міркувань безпеки, відтоді вона перетворилася на основний інструмент сприяння добросовісній торгівлі. УЕО можуть переміщувати свої товари без додаткових детальних митних перевірок. Оскільки концепція УЕО охоплює всі види транспорту: морський, повітряний та сухопутний, це означає, що вона забезпечує захист усіх способів поставок. У результаті також зменшується навантаження на митницю так, що вона має змогу спрямувати свої ресурси на перевірку інших ризикованих поставок. Крім цього, концепція УЕО може бути приведена у відповідність з аналогічними програмами, які належать



до сфери інших регламентних органів, зокрема з Міжнародним кодексом судів і портів Міжнародної морської організації та Програмою регульованого агента – відомого вантажовідправника Міжнародної організації цивільної авіації. На сьогодні у 52 країнах світу діють програми УЕО з більше, ніж 30000 сертифікованими компаніями і ще 11 державних програм УЕО перебувають на стадії розробки. У багатьох з цих країн ініціатива УЕО стала провідною платформою для спрощення процедур торгівлі та дотримання вимог. Це дало змогу митним органам і торговцям знайти правильний баланс між митною безпекою й спрощенням процедур торгівлі та досягти того, щоб обмежені людські й фінансові ресурси були спрямовані на контроль за вантажами зі значним ступенем ризику [5,6].

Митна політика в сучасних реаліях домінування мультиаспектних ризиків потребує від відповідних інституцій в Україні гармонізації з стандартами Європейського Союзу, особливо в період активізації набуття повноцінного члена України в ЄС. Такий контекст дозволить посилити митну безпеку держави як одну з ключових детермінант економічної безпеки та сформувати в українському прагматизмі ефективні відносини між суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності, що продукуватиме низку фіскальних, економічних та соціальних ефектів. Дослідження актуальних тенденцій формування митної безпеки в період воєнного стану набуває пріоритетних значень та потребує наукових пошуків цьому напрямку задля посилення її рівня та стабілізації фіскального потенціалу України у найближчий період [7].

В даний період Україна перебуває у надскладних обставинах, які, на жаль, можна ідентифікувати як безпрецедентні за час незалежності – повномасштабне військове вторгнення російської федерації, що лише ускладнює нестабільність економіки, що була розбалансована ще внаслідок пандемії COVID-19 та карантинних обмежень. Наразі, для України доцільним є посилення євроінтеграційного вектору, проте за умов відмови від зниження протекції національного ринку і товаровиробників важливою є концентрація уваги інституцій державного управління на регулюванні процесами переміщення



товарів через митні кордони, оптимізації дій учасників ЗЕД з ціллю максимального їх захисту.

Ключовим кроком, який було здійснено у перші дні повномасштабної війни, стало внесення змін та доповнень у роботу окремих митних підрозділів ДМС України, що розташовані на кордоні з росією та Білорусією. Зокрема, дане рішення було прийнято ДМС України вже 24 лютого 2022 року, базові контексти такого кроку було регламентовано та узагальнено у Розпорядженні Кабінету Міністрів України за № 188-р від 26.02.2022 [9,10]. Даний нормативний акт містить інформацію про офіційне тимчасове закриття ряду пунктів пропуску через державний кордон та пунктів контролю (переважно тих, що знаходяться на кордоні з країною-агресором, або у безпосередній близькості від районів, де ведуться активні бойові дії), що свідчить про фактичне припинення митного оформлення товарів із двох вищезазначених країн. Окрім того, Урядом України було прийнято Постанову № 426 від 09.04.2022, яка повністю забороняє ввезення на митну територію України в митному режимі «імпорт» товарів з російської федерації у зв'язку із військовою агресією [8].

В умовах воєнного стану відбулося певне переформатування митної політики на адекватний лад, зокрема, відповідно до задекларованих новітніх пріоритетів формування митної безпеки, було прийнято низку документів, що внесли зміни і у інші аспекти забезпечення ЗЕД:

По-перше, Урядом України було запропоновано зміни у механізмах організації митних процедур. Зокрема затверджено право вибору суб'єктам господарювання та громадянам, які ввозять товари, в т. ч. транспортні засоби, на митну територію України, один з двох способів їх митного оформлення та митного контролю [7, 9]:

– спрощений спосіб, який передбачає, що «митний контроль та митне оформлення товарів, зокрема транспортних засобів, які ввозяться на митну територію України через пункти пропуску через державний кордон України, відкриті для морського, автомобільного та залізничного сполучення, здійснюється без справляння митних платежів, у тому числі податку на додану



вартість, акцизного податку, ввізного мита, шляхом подання декларантом митному органу попередньої митної декларації без проведення митного огляду, без застосування фітосанітарного контролю, заходів нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності (крім державного експортного контролю) безпосередньо у пунктах пропуску/контролю через державний та митний кордон України»;

– стандартний спосіб, який передбачає, що «митний контроль і митне оформлення товарів, зокрема транспортних засобів, здійснюються у повному обсязі відповідно до вимог МКУ, а оподаткування ввезених товарів, у тому числі акцизним податком та ПДВ, здійснюється на загальних підставах, встановлених Податковим кодексом України».

По-друге, Урядом України було запропоновано відстрочення сплати митних платежів за деякими із позицій, які підлягають ввезенню на митну територію України (лікарські засоби, медичні вироби, певні категорії продуктів харчування, товари критичного імпорту тощо)[7,10].

По-третє, Урядом України були внесені значні зміни у процедуру розмитнення ввезених на митну територію України автомобілів. Власне, такий крок було запропоновано в рамках розширення бази для забезпечення потреб Збройних Сил України у автотранспортних засобах, а також підтримки бізнесу, що займається зовнішньоекономічною діяльністю. Якщо скасування митних платежів для певних категорій суб'єктів підприємництва дійсно мав ефект підтримки ЗЕД, то, як відобразила практика впровадження змін у частині розмитнення авто, більшість цивільних громадян використали дану можливість задля придбання транспортних засобів для особистих потреб [7,11].

Управління ризиками в країнах ЄС нині орієнтоване на визначення не стільки товарних властивостей вантажів, як на оцінку діяльності конкретних учасників зовнішньоекономічної діяльності, оскільки адекватне розуміння їх діяльності є одним із базових принципів організації сучасних систем управління митною політикою, зокрема що застосовується в ЄС.



References:

1. Стаття 3 Конвенції про заснування Ради Митного Співробітництва від 15 грудня 1950 року.
2. Митне регулювання в ЄС та Україні: порівняльно-правове дослідження: Науково-практичний посібник / Мароха В., Олійник Н., Омельченко О., Полонський О., Ропотан О.; за науковою редакцією А. В. Мазура. – К.: ТОВ “Ніка-Прінт”, 2005. – 832 с.
3. Відомості Верховної Ради (ВВР), 2004, N 29, ст.371
4. Митна енциклопедія: у 2-х томах. Т.2/: Редкол.: І.Г. Бережнюк (відп. ред.) та ін. – Хмельницький : ПП Мельник А.А., 2013. – 536 с.
5. Сучасні виклики забезпечення митної безпеки в Україні: монографія / за ред. д.е.н., професора А.І. Крисоватого. – Тернопіль: Університетська думка, 2020. – 414 с.
6. International Trade Centre. Faster customs, faster trade: Using technology for trade facilitation. ITC, Geneva 2018. URL:http://www.intracen.org/uploadedFiles/intracenorg/Content/Publications/Faster%20customs,%20faster%20trade_Huawei_final_Hi-res.pdf.
7. Бондаренко, Є., Угрин, В., & Кекіш, І. (2022). Пріоритети забезпечення митної безпеки держави у період воєнного часу та післявоєнного відновлення України. *Економіка та суспільство*, (45).
8. Про тимчасове закриття деяких пунктів пропуску через державний кордон та пунктів контролю: Розпорядження Кабінету Міністрів України No 188-р від 26.02.2022. Офіційний вісник України. 2022. No 20. С. 20. Ст. 1068.
9. Докучаєв О. М., Заков В. М. Економічна безпека України у контексті участі у Світовій організації торгівлі. Громадська безпека, законність та правопорядок у III тисячолітті : зб. матер. Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 27 червня 2020 р.). Київ : Вид-во. ін-ту МВС України, 2021, Ч. 1. С. 114–121.
10. Левко М. М. Системний підхід до визначення ролі та місця митної безпеки у забезпеченні економічної безпеки держави. Науковий вісник НЛТУ України 2016. Вип. 26.2. С. 95–103



11. Несторишен І. В., Бережнюк І. Г., Брендак А. І. Система управління митними ризиками в контексті спрощення митних процедур. *Modern Economics* 2020. No 22 (2020). С. 59–63.

sent: 25.05.2025

© Chorna T. O.