

ОСОБЛИВОСТІ ОРГАНІЗАЦІЇ ТА МИТНОГО ОФОРМЛЕННЯ МОРСЬКИХ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В СВІТОВІЙ ПРАКТИЦІ

FEATURES OF THE ORGANIZATION AND CUSTOMS CLEARANCE OF SEA CONTAINER TRANSPORTATION IN GLOBAL PRACTICE

Стаття присвячена розгляду морських контейнерних перевезень, які на сьогодні є одним із найбільш сучасних і перспективних видів послуг логістики, що забезпечують переміщення вантажів між країнами. Встановлено, що зі зростанням обсягів торгівлі організація та митне оформлення морських контейнерних перевезень ускладнюються та потребують ретельного дослідження з метою запровадження дієвого механізму контролю за переміщенням морських контейнерів. Проведений аналіз організації та митного оформлення морських контейнерних перевезень на прикладі найкращих практик Сполучених Штатів Америки та Японії. За результатами вивчення досвіду провідних країн визначено особливості митного оформлення і митних процедур та проведено порівняльну характеристику з Україною. Визначено, що розглянутий «передовий досвід» може бути корисним державним митним службам України, які працюють на кордоні в морських пунктах пропуску, для здійснення відповідних митних формальностей і норм.

Ключові слова: митний контроль, митне оформлення, морські контейнерні перевезення, спрощення митних процедур, зарубіжний досвід.

The article is devoted to the consideration of sea container transportation, which today is one of the most modern and promising types of logistics services that ensure the movement of goods between countries. It has been established that with the growth of trade volumes, the organization and customs clearance of sea container transportation become more complicated and require careful research in order to introduce an effective control mechanism for the movement of sea containers. An analysis of the organization and customs clearance of sea container transportation was carried out using the example of the best practices of the United States of America and Japan. It was noted that countries participating in foreign trade activities should implement international trade agreements and conventions, constantly look for ways to simplify and rationalize trade facilitation procedures, but at the same time strive for a balance that will preserve border security. The specifics of the tasks that are solved during the customs clearance of sea container transportation and that require the need to improve the efficiency of customs control at the sea crossing point are emphasized. According to the results of the study of the experience of the leading countries, the peculiarities of customs clearance and customs procedures were determined and a comparative characteristic with Ukraine was carried out. It is emphasized that the control over the movement of sea containers in the USA, Japan and Ukraine is carried out in accordance with international conventions, the norms of which are maximally implemented in the national customs legislation, but there are different levels of development of information customs technologies and the organization of customs clearance itself. On the basis of a comparison of the main features of customs clearance of sea container transportation within the borders of the three countries, it is emphasized that, in Ukraine, in addition to creating an effective legal framework for the regulation of container transportation and cargo handling, it is also necessary to create opportunities to simplify the procedural aspects of customs clearance. It was noted that the considered "best practice" can be useful for the relevant customs procedures and norms of the state customs services of Ukraine, which work on the border at sea checkpoints. Areas in which customs formalities can be simplified are identified, and how these improvements should be achieved.

Key words: customs control, customs clearance, sea container transportation, simplification of customs procedures, foreign experience.

УДК 339.543

DOI: <https://doi.org/10.32843/infrastruct67-19>

Войченко Т.О.

к.е.н., доцент,
завідувач кафедри
природничо-математичних
та інженерно-технічних дисциплін
Державний університет інфраструктури
та технологій

Радченко О.А.

доцент кафедри маркетингу
Національний авіаційний університет

Voichenko Teniana

State University Infrastructure
and Technology

Radchenko Olena

National Aviation University

Постановка проблеми. У світовій торгівлі особливе місце посідає питання транспортування вантажів. Головна перевага використання морського транспорту у тому, що він є основним зовнішньоторговельним видом транспорту, частка якого у загальному обсязі перевезення експортно-імпорتنних вантажів у світі становить понад 65%. В умовах зовнішньоекономічної глобалізації все більшої популярності набувають контейнерні морські перевезення, які на сьогодні складають майже 90 % від їх загального обсягу [1, с. 5].

Специфіка морського порту полягає у великій кількості учасників перевізного процесу: експортери, імпортери, перевізники, контролюючі органи, морські агенти, сюрвейерські компанії, складські підприємства, адміністрація морського порту тощо. Це становить певну складність з організації контрольних заходів і дотримання митних

формальностей. Зважаючи на важливість портів, а також їх репутації як організацій з надмірно тривалим митним оформленням, що також страждають від перевантаженості та корупції, вони стають предметом пильної уваги та вивчення міжнародного досвіду з метою виявлення недоліків та вироблення пропозицій щодо заходів з їх вдосконалення у портах та портових митних пунктах пропуску.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Серед наукових досліджень, присвячених здійсненню контролю над переміщенням морських контейнерів через митний кордон, доцільно виділити праці таких науковців та фахівців-практиків, як П. Пашко, Л. Прус, О. Годованець, Е. Молдован, А. Артеменко, Ю. Коновалов, В. Слободян, Т. Руда [1]. Проблемні аспекти та напрями реформування здійснення митного контролю та процедур митного

оформлення в морських пунктах пропуску відображені в працях таких науковців, як: Л. Валуєва та А. Ковбан [2], Т. Аверочкіна [3], Б. Мороз та О. Дяченко [4], М. Десятнюк та М. Харкавий [5], В. Гаверський [6] та ін.

Досліджувана тематика носить вузьке прикладне спрямування. Виявлення перспектив розвитку системи морських контейнерних перевезень в Україні і пошук шляхів вдосконалення митних операцій з метою створення можливостей для спрощення процедурних моментів обробки вантажів в морських пунктах пропуску з врахуванням міжнародного досвіду потребує додаткової уваги та опрацювання.

Постановка завдання. Метою дослідження є аналіз кращих практик з організації та митного оформлення морських контейнерних перевезень на прикладі Сполучених Штатів Америки та одного з лідерів Азіатсько-Тихоокеанського регіону по зростанню економіки – Японії, задля запровадження дієвого механізму організації та контролю за переміщенням морських контейнерів в українських морських пунктах пропуску.

Виклад основного матеріалу дослідження. У функціонуванні транспортних систем морські порти і контейнерні термінали відіграють ключову роль, оскільки є основними елементами міжнародних транспортних ланцюгів поставок, конкурентоспроможність яких залежить від ефективної роботи портів та їх можливості прийняти найбільшу кількість вантажів. Особливу значимість порти представляють у забезпеченні транспортної незалежності, обороноздатності, торгівлі, забезпеченні перевезень народно-господарських вантажів, розвитку та використанні транзитного потенціалу. В морських портах реалізується національна митна та прикордонна політика, здійснюється державний портовий контроль. Тому діяльність портів є стратегічним аспектом розвитку економіки держави, оскільки до морських портів, зазвичай, «прив'язані» великі митні органи, які контролюють основний обсяг товарообігу зовнішньої торгівлі.

Значна частина вантажів перевозиться у контейнерах, що дозволяють стандартизувати вантажі. Контейнерні перевезення отримали розвиток після поділу світового ринку праці, внаслідок якого країни, щоб транспортувати вантажі, стали потребувати уніфікованої, надійної та зручної тари при перевезеннях на далекі відстані. Підвищення ефективності процесів транспортування вантажів та їх переробки на транспортних терміналах потребує раціонального розподілу ресурсів, транспорту та перевантажувальної техніки, організації чіткої та злагодженої роботи з оформлення вантажів. Для цього необхідна уніфікація існуючих правових норм у цій сфері, модернізація портів, їх інфраструктури та прискорення митного оформлення для швидшого проходження вантажу.

Аналогом Державної митної служби України у Сполучених Штатах Америки є Митна та прикордонна служба США (Customs and Border Protection), яка перебуває у підпорядкуванні Департаменту внутрішньої безпеки США. Вона є однією з найбільших у світі правоохоронних організацій, діяльність якої спрямована на запобігання терористичним загрозам, одночасно сприяючи законним міжнародним перевезенням та торгівлі. Будучи першим об'єднаним прикордонним суб'єктом Сполучених Штатів, СВР використовує комплексний підхід до управління кордонами та контролю, поєднуючи митницю, імміграцію, безпеку кордонів та захист сільського господарства в рамках однієї скоординованої та підтримуючої організації. Щорічно дана служба забезпечує в середньому більше 3 трильйонів доларів зовнішньоторговельного обороту [7]. Товари із США надходять до України переважно морським та авіаційним шляхом. Специфіка митного оформлення вантажів із США продиктована ліберальним законодавством цієї країни щодо оформлення експортних документів. У США для продажу на експорт не потрібно укласти контракт, оформляти докладний інвойс і експортну декларацію. Відсутність докладної документації на вантаж створює труднощі під час митного очищення товарів в Україні. Проходження митного оформлення при доставці вантажу із США вимагає здійснення безлічі процедур на кожному з етапів. Automated Export System (AES) – Автоматизована система експорту сьогодні є оптимальним способом обробки експортної документації [8].

Митне оформлення завжди пов'язане з великим документообігом. Паперові носії вичерпали свої можливості, щойно стало зрозуміло, що трудомісткість та людський фактор стали причинами всіляких помилок та неточностей. Але до цього часу розвиток інформаційних технологій дозволив створити автоматизований комплекс, який успішно замінив застарілу паперову систему EEI та об'єднав у EDI – єдиній електронній системі обміну даними, всі інстанції, що беруть участь у процесі: митно-прикордонну службу; департамент зовнішньої торгівлі Торгово-Промислової Палати; директорат з контролю оборонної торгівлі; бюро промисловості та безпеки; об'єднання експортерів та ін.

Таким чином, усередині митної системи було створено єдиний віртуальний простір, що дозволяє швидко та коректно обмінюватися інформацією на електронних носіях щодо кожного вантажу, який проходить експортні процедури. Система дозволяє вводити в базу даних, коригувати та обробляти необхідну інформацію, що дозволяє ліквідувати будь-які неточності на стадії попередньої обробки. Її використання у всіх пунктах відправки вантажів із США, включаючи всі міжнародні термінали водного та повітряного сполучення, є гарантією

виконання законодавства, дозволяє отримувати максимально достовірні статистичні дані про експортні потоки та забезпечує гідне обслуговування користувачів. Після затвердження рішення про експортну реалізацію товару експортер (він же відправник, який може мати статус Known Shipper або Unknown Shipper) самостійно або через довіреного агента розміщує своє замовлення (букінг) у перевізника. Для передачі відомостей про товар, переданих експортером, його агентом або сервісною службою пункту відправлення, використовується електронна система AES. Заповнена відповідно до нормативних положень Уряду США форма підтверджується або повертається у вигляді інформації, яка потребує виправлення, з переліком необхідних коригувань. Електронний варіант експортного маніфесту має бути відправлений до системи не пізніше 10 календарного дня з моменту відправки вантажу. Правильне заповнення всіх даних контролюється системою на всіх етапах їх надходжень, а результатом обробки є підтвердження отримання або повідомлення про помилки у формі, яка має пройти повторну обробку з метою коригування та бути відправлена до системи повторно у встановленому порядку [9].

Впроваджена на початку 90-х років ХХ століття в митній службі США автоматизована система Automated Commercial System (ACE) дозволила за 10 років підвищити обсяг товарів, що оформлюються, в 4 рази. ACE – це система, що використовується американською митною службою для управління та обробки комерційних товарів, що імпортуються до США. ACE полегшує митне очищення товарів, істотно скорочує тимчасові витрати та зменшує кількість необхідних документів. З використанням ACE понад 60% рішень щодо випуску товарів приймається без участі офіцерів митної служби в автоматичному режимі. ACE включає понад 200 підсистем, використовує 800 різних баз даних та 3200 програмних продуктів. Щорічно за допомогою системи оформляється близько 18 мільйонів імпортних декларацій, що становить 98% всього імпорту. До цієї системи підключено митні брокери, перевізники всіх видів транспорту, банківські установи, федеральні контрольні органи, міністерство торгівлі та інші служби [10].

В основу системи митного контролю США закладено принцип «єдиного вікна». Імпорт товарів на територію США є складним процесом, саме тому багато компаній користуються послугами фахівця – митного брокера. Цей принцип передбачає концентрацію повного опису вантажів, починаючи з місця відправлення, і згодом доповнюється перевізником – завершальні відомості вносяться під час випуску товарів, що вже на території США.

Імпортери можуть створювати свій власний обліковий запис на ACE Secure Data Portal. При

митному оформленні вантажів США податок на додану вартість (ПДВ) не стягується, але імпортер зобов'язаний придбати митну гарантію «customs bond» на початку проходження процедури митного оформлення, яка буває двох видів: одноразова гарантія «single transaction bond»; багаторазова гарантія на рік «continues bond». Основна різниця в тому, що одноразова гарантія купується на конкретне постачання, а багаторазова гарантія покриває постачання протягом року. Процес сертифікації товарів для митного оформлення в США надиво простий, доступний і недорогий, за винятком: вибухонебезпечних та отруйних хімічних речовин; медикаментів та іншої фармацевтичної продукції.

Таким чином, можна говорити, що система митного оформлення в США дуже розвинена в інформаційно-технічному плані, а також вимагає надання меншої кількості документів для ввезення товарів. Однак у країні існує низка нюансів в оформленні, пов'язаних з наданням митних документів, що підтверджують класифікаційний код товару. Тому, щоб уникнути непередбачених труднощів, рекомендується скористатися послугами митного брокера.

У Японії діє економічна модель, суть якої полягає у обробці сировини та експорті готових виробів. При цьому на території самої Японії знаходяться головним чином науково-дослідні, конструкторські та фінансово-управлінські центри компаній. Більшість комплектуючих виробів, напівфабрикатів та сировини поставляється для виробничих потреб у Японію добре налагодженими довготривалими каналами з японських підприємств за кордоном і від перевірених зарубіжних партнерів. Споживчий ринок насичується за рахунок внутрішнього виробництва, а також шляхом імпорту не менш надійними і перевіреними каналами.

Провідним державним органом управління, на який покладено завдання практичного здійснення економічної, промислової та зовнішньоторговельної політики, є Міністерство економіки, торгівлі та промисловості Японії (МЕТП Японії). Помітну роль в забезпеченні взаємодії між державними зовнішньоекономічними відомствами та діловим світом Японії грає Японська організація розвитку зовнішньої торгівлі (ДЖЕТРО). Митниця є регіональною агенцією при Міністерстві фінансів [11].

Відповідно до Митного закону Японії, всі імпортовані товари повинні пройти митний контроль незалежно від підстав та цілей ввезення. Особа, яка має намір імпортувати до Японії товари, зобов'язана подати митну декларацію із зазначенням кількості, ціни цих товарів та інших необхідних відомостей про них, а також отримати дозвіл митниці на імпорт після того, як товари пройдуть процедуру огляду та декларант заплатить митні платежі. Як правило, декларація подається,

коли вантаж уже поміщений на митний склад. Але в тих випадках, коли потрібне схвалення митного органу, декларацію можна подати раніше – поки вантаж ще перебуває на борту судна або не доставлений на митний склад. Митну декларацію може подати імпортер чи митний брокер (за дорученням). Якщо потрібний дозвіл на імпорт або схвалення експорту, мають бути подані відповідні документи [12].

Будь-яка особа, яка бажає ввозити товари, повинна оголосити їх Генеральному директору митниці та отримати дозвіл на імпорт після необхідної перевірки відповідних товарів. Формальності починаються з подання імпоротної декларації та закінчуються видачою дозволу на імпорт після необхідного огляду та сплати мита та акцизу. Таким чином, вживаються заходи для забезпечення виконання вимог щодо контролю за іноземною валютою та інших правил щодо ввезення товарів. Понад 90% процедур імпорту наразі комп'ютеризовано.

Деякі імпортні товари можуть негативно впливати на японську промисловість, економіку та навколишнє середовище, а також на суспільну безпеку та мораль. Такі товари підпадають під обмеження на імпорт. Для імпорту таких товарів імпортер повинен мати дозвіл, а також надати сертифікат про походження товарів [13].

30 березня 2012 року через Сейм було ухвалено законопроект про внесення змін до частини Закону про митний тариф та відповідні закони. Ця поправка вводить Правила попередньої подачі заявок, які вимагають, щоб судноплавна компанія або NVOCC в електронному вигляді надсилали інформацію про морські контейнерні вантажі, які повинні бути завантажені на судні, що має намір прибути в порт у Японії, на митницю не пізніше ніж за 24 години до вибуття судна із порту навантаження. «NVOCC – компанія, яка не володіє власними суднами, яка має право як перевізника приймати вантаж відправника вантажу, виписувати власний коносамент та інші транспортні документи, приймати від вантажовідправника оплату за перевезення, виконувати міжнародне морське перевезення через компанію судовласника (морську лінію) і несе відповідальність за виконане морське перевезення як перевізник». Правила було реалізовано з березня 2014 року [14]. Митне законодавство Японії передбачає штраф, якщо судноплавні компанії або NVOCC не подають (або фальшиву) інформацію про вантаж на крайній термін подання заявки.

У зв'язку з терористичними атаками 11 вересня в США в 2001 році, Всесвітня митна організація (ВМО) розробила режим, який здійснюватиметься на міжнародному рівні як «Стандарти СОТ з безпеки для забезпечення безпеки та сприяння глобальній торгівлі» (далі «Основи SAFE»).

Відповідно до цих стандартів держави-члени повинні електронним чином отримувати інформацію про контейнерні вантажі перед завантаженням у порт відправлення. Деякі послаблення даються для судноплавних маршрутів на короткі відстані з певних портів до певних портів Японії. Особи, які порушують терміни подання інформації, можуть піддаватися кримінальному покаранню. Отримавши попередню інформацію, митна служба Японії здійснює аналіз отриманої інформації з використанням системи ризиків.

Усі декларації на вантажі, що перевозяться у контейнерах, подаються до Єдиної інформаційно-технічної мережі митної служби Японії, яка зветься NACCS (Nippon Automated Cargo and port Consolidated System) [15]. Вона об'єднує бази даних практично всіх державних контролюючих органів, бази даних власників складів зберігання, перевізників, митних брокерів, банків, та ін. До 1999 р. систему було модернізовано, що дозволило охопити майже всі види митних операцій, і навіть поширити систему попри всі морські порти країни. До системи NACCS від перевізника надходить попередня інформація про товар (загальні відомості), від власників зон митного контролю та митних складів – про товар, що надійшов і виданий. Всі учасники цієї системи надсилають інформацію в NACCS в електронному вигляді з цифровими підписами. Система працює за принципом «єдиного вікна». За допомогою бази даних NACCS у будь-який момент у режимі реального часу користувач може отримувати точну інформацію про те, де знаходиться вантаж і що з ним відбувається без необхідності направлення запитів. За допомогою системи NACCS подається і випускається 98% усіх митних декларацій, при цьому практично 70% усіх декларацій на ввезені товари випускається автоматично, без участі працівників митної служби.

У цілому нині, переважна більшість декларацій подається митними брокерами, оскільки в Японії існує Асоціація митних брокерів, і така практика є звичайною. Асоціація митних брокерів Японії – основний транспортно-логістичний оператор японського бізнесу, і за посередництвом цієї організації здійснюється митне оформлення більшості зовнішньоторговельних вантажів.

Представимо основні особливості митного оформлення морських контейнерних перевезень у межах трьох країн (Україна, США, Японія) і віділимо схожі моменти і відмінності (табл. 1).

Таким чином, можна говорити про те, що процес митного оформлення морських контейнерних перевезень у США, Україні та Японії має схожі риси. Проте терміни здійснення митного оформлення значно різняться, що викликано різним рівнем розвитку інформаційних митних технологій та самої організації митного оформлення.

**Порівняльна характеристика митного оформлення
морських контейнерних перевезень в Україні, США та Японії**

Напрямки митного оформлення	Україна	США	Японія
Хто займається митним оформленням вантажу імпортера	Логістичні компанії; морські агенти	Митні брокери	
Органи державної влади, яким підпорядкована митна служба	Державна митна служба України (Держмитслужба) Утворена в 2019 р. і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра фінансів	Митна та прикордонна служба США (СВР), перебуває у підпорядкуванні Департаменту внутрішньої безпеки США	Митна служба є регіональним агентством при Міністерстві фінансів
Інформаційні ресурси, що використовуються при митному оформленні	Програмні комплекси: Єдина автоматизована інформаційна система ДМС (ЄАІС); вебпортал «єдине вікно для міжнародної торгівлі»; Інформаційна система портового співтовариства (ІСПС); Журнал обліку контейнерів (так званий «Червоний контейнер»), що застосовується Одеською митницею ДМС і є її власним напрацюванням	Використовується Автоматизована комерційна система (Automated Commercial System), а також електронна система EDI, яка об'єднує кілька перевіряючих інстанцій США. Принцип роботи «єдине вікно». До цієї системи також підключені митні брокери, перевізники всіх видів транспорту, банківські установи	Використовується Nippon Automated Cargo and Port Consolidated System (Sea-NACCS) – єдина інформаційно-технічна мережа митної служби Японії. Принцип роботи «єдине вікно»
Дозвіл на імпорт	Дозвіл на імпорт потрібен на окремі категорії товарів (екологічно-небезпечних вантажів або відходів; наркотичних засобів, психотропних речовин або прекурсорів наркотичних засобів і психотропних речовин). Дозвіл видається Державною службою експортного контролю України	Дозвіл на імпорт потрібен на товари, які внесені до списку схваленої до імпорту продукції. Особливо це стосується сільськогосподарської продукції (фрукти, овочі, рослини). На окремі категорії товарів також знадобиться дозвіл	На імпортовані товари певного типу після подачі митної декларації та її перевірки має бути видано дозвіл на імпорт. Без отримання такого дозволу товари не можуть бути ввезені. Дозвіл оформляється Генеральним директором митниці
Інформація про прибуття судна та документи при імпорті повинні бути подані:	Капітан судна або морський агент особисто або через адміністрацію порту не пізніше ніж за 4 години до прибуття судна подає до митниці заявку на здійснення митного контролю судна з подальшим уточненням інформації за 1 годину до виїзду посадових осіб контролюючих органів на судно закордонного плавання. Заявка про застосування вільної практики подається морським агентом не пізніше ніж за добу до прибуття судна в порт призначення на митній території України	Не пізніше 24-х годин до вибуття судна з порту навантаження, а також декларант зобов'язаний подати транспортні документи на вантаж у митні органи США за 15 днів до передбачуваного прибуття вантажу на територію США	Згідно Правил попередньої подачі заявок, судноплавна компанія або NVOCC в електронному вигляді повинні відправляти інформацію про морські контейнерні вантажі, які повинні бути завантажені на судно, яке має намір прибути в порт Японії, на митницю не пізніше, ніж за 24 години до вибуття судна з порту навантаження
Документи при митному оформленні	При контейнерному перевезенні вантажів морським транспортом необхідно надати митному органу наступні документи: - заявку на здійснення митного контролю; - заявку про застосування вільної практики; - генеральну (загальну) декларацію; - декларації про вантаж; - судову роль; - транспортні (перевізні) документи	Разом з митною декларацією до митного органу США повинні бути надані документи: - митна гарантія; - коносамент; - інвойс; - комерційні документи на товар, рахунки-фактури; - сертифікат про походження товару; - опис товарів англійською мовою; - відомості про безпеку імпортера	Форма декларації оформлюється у 3-х примірниках та подається на митницю разом з: - виставленим рахунком; - коносаментом або квитком Sea Way; - страховим сертифікатом; - сертифікатами походження товару; - сертифікатами походження (форма А); - товарною накладною, фрахтовими рахунками, страховими сертифікатами; - детальною заявою щодо зниження мита або звільнення від мита та акцизного податку (вразі застосування)

Джерело: складено за даними [7–16]

Висновки з проведеного дослідження.

Одним із найважливіших напрямів діяльності будь-якої держави є організація ефективної системи пункту пропуску товарів та транспортних засобів через митний кордон. Специфіка завдань, що вирішуються під час здійснення митних операцій та проведення митного контролю щодо товарів, які переміщуються морським транспортом, вимагає в мінімальні терміни проаналізувати та опрацювати значний масив документів та відомостей щодо морського судна та товарів, що переміщуються на ньому. Ця вимога тісно пов'язана з необхідністю підвищення ефективності митного контролю у морському пункті пропуску. Розв'язання цього завдання є складною науково-практичною проблемою.

Детальний огляд процедур організації та митного оформлення морських контейнерних перевезень, який проводився в ході дослідження, може послужити основою низки рекомендацій, заснованих на «передовому досвіді» США і Японії для відповідних митних формальностей і норм та допомогти Державній митній службі та іншим державним службам, які працюють на кордоні в морських пунктах пропуску, визначити сфери, в яких необхідні покращення процедур митного оформлення, і яким чином ці покращення мають бути досягнуті. Отже, проведений аналіз не лише дає рекомендації щодо процедурних змін, але, що важливіше, визначає та пропонує методи досягнення більшої ефективності, а також закладає інституційні можливості та принципи їх реалізації.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Пашко П. В., Прус Л. Р., Молдован Е. С., Слободян В. В. Митний контроль та митне оформлення в морських пунктах пропуску: проблемні аспекти та напрями удосконалення: кол. моногр. / заг. ред. Т. В. Руда, А. В. Артеменко. Хмельницький, 2020. 236 с.
2. Валуєва Л., Ковбан А. Правове регулювання митних процедур на морському транспорті. *Право і суспільство*. 2015. № 4(3). С. 139–144.
3. Аверочкіна Т. В. Юрисдикція України в прибережних водах: адміністративно-правовий вимір: монографія. Одеса : Видавничий дім «Гельветика», 2018. 466 с.
4. Мороз Б. І., Дяченко О. О. Розробка автоматизованої системи митного контролю на морському транспорті. *Системні технології*. 2014. Вип. 5. С. 55–64.
5. Десятнюк О. М., Харкавий М. О. Новітня парадигма реалізації митного контролю в умовах спрощення митних процедур. *Ефективна економіка*. 2015. № 3. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2015_3_4 (дата звернення: 12.07.2022).
6. Гаверський В. В. Правове забезпечення контейнерних перевезень: сучасний стан та розвиток в Україні. *Lex portus*. 2017. № 3. С. 123–134.
7. About CBP: Official website of the Department of Homeland Security U.S. Customs and Border Protection.

URL: <https://www.cbp.gov/about> (дата звернення: 19.07.2022).

8. Система AES – митне оформлення в США: Логістична компанія Global Freight Solutions. URL: http://www.globalfs.ru/news/2015/07/26/news_122.html (дата звернення: 19.07.2022).

9. Control of containers and instruments of international traffic bond conditions. URL: <https://www.law.cornell.edu/cfr/text/19/113.66> (дата звернення: 19.07.2022).

10. ACE and Automated Systems. URL: <https://www.cbp.gov/trade/automated> (дата звернення: 19.07.2022).

11. Regional customs. Official website of the Japan Customs. URL: <http://www.customs.go.jp/moji/english/index.htm> (дата звернення: 19.07.2022).

12. Import Permit. Official website of Japanese customs. URL: <http://www.customs.go.jp/english/procedures/m49040/fg.htm> (дата звернення: 19.07.2022).

13. Import Procedures. Official website of Japanese customs. URL: <http://www.customs.go.jp/english/summary/import.htm> (дата звернення: 19.07.2022).

14. Documents to be Submitted for Import Clearance (FAQ). Japan Customs. Official website of Japanese customs. URL: http://www.customs.go.jp/english/c-answer_e/imtsukan/1107_e.htm (дата звернення: 19.07.2022).

15. NACCS business specifications and related materials. NACCS. URL: https://bbs.naccscenter.com/naccs/dfw/web/system/ref_6nac/docs/2015121500146/ (дата звернення: 19.07.2022).

16. Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року: затвердж. розпорядженням КМУ від 11 липня 2013 р. № 548-р. Офіційний вісник України. 2013. № 61. Ст. 2194. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-%D1%80#Text> (дата звернення: 19.07.2022).

REFERENCES:

1. Pashko, P. V., Prus, L. R., Moldovan, E. S. & Sloboodian, V. V. (2020) Mytnyi kontrol ta mytne oformlennia v morskikh punktakh propusku: problemni aspekty ta napriamy udoskonalennia [Customs control and customs clearance at sea checkpoints: problematic aspects and directions for improvement]. In T. V. Ruda & A. V. Artemenko (Eds.). Khmelnytskyi, 236 p. (in Ukrainian)
2. Valuieva, L. & Kovban, A. (2015) Pravove rehu-liuvannia mytnykh protsedur na morskomu transporti [Legal regulation of customs procedures on sea transport]. *Pravo i suspilstvo*, no. 4(3), pp. 139–144. (in Ukrainian)
3. Averochkina, T. V. (2018) Yurysdyktsiia Ukrainy v pryberzhnykh vodakh: administratyvno-pravovyi vymir [Jurisdiction of Ukraine in coastal waters: administrative and legal dimension]. Odessa. (in Ukrainian)
4. Moroz, B. I. & Diachenko, O. O. (2014) Rozrobka avtomatyzovanoi systemy mytnoho kontroliu na morskomu transporti [Development of an automated system of customs control on sea transport]. *Systemni tekhnologii*, no. 5, pp. 55–64. (in Ukrainian)
5. Desiatniuk, O. M. & Kharkavyi, M. O. (2015) Novitnia paradyhma realizatsii mytnoho kontroliu v umovakh

sproshchennia mytrykh protsedur [The latest paradigm Legal support of container transportation: current state and development in Ukraine ekonomika], no. 3. Available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2015_3_4 (accessed 02 July 2022).

6. Haverskyi, V. V. (2017) Pravove zabezpechennia konteynernykh perevezen: suchasnyi stan ta rozvytok v Ukraini [Legal support of container transportation: current state and development in Ukraine]. *Lex portus*, no. 3, pp. 123–134. (in Ukrainian)

7. About CBP: Official website of the Department of Homeland Security U.S. Customs and Border Protection. Available at: <https://www.cbp.gov/about> (accessed 02 July 2022).

8. Systema AES – mytne oformlennia v SShA: Lohistychna kompaniia Global Freight Solutions [AES system – customs clearance in the USA: Logistics company Global Freight Solutions]. Available at: http://www.globalfs.ru/news/2015/07/26/news_122.html (accessed 02 July 2022). (in Ukrainian)

9. Control of containers and instruments of international traffic bond conditions. Available at: <https://www.law.cornell.edu/cfr/text/19/113.66> (accessed 19 July 2022).

10. ACE and Automated Systems. Available at: <https://www.cbp.gov/trade/automated> (accessed 19 July 2022).

11. Regional customs. Official website of the Japan Customs. Available at: <http://www.customs.go.jp/moji/english/index.htm> (accessed 19 July 2022).

12. Import Permit. Official website of Japanese customs. Available at: <http://www.customs.go.jp/english/procedures/m49040/fg.htm> (accessed 19 July 2022).

13. Import Procedures. Official website of Japanese. Available at: <http://www.customs.go.jp/english/summary/import.htm> (accessed 19 July 2022).

14. Documents to be Submitted for Import Clearance (FAQ). Japan Customs. Official website of Japanese customs. Available at: http://www.customs.go.jp/english/c-answer_e/imtsukan/1107_e.htm (accessed 19 July 2022).

15. NACCS business specifications and related materials. NACCS. Available at: https://bbs.naccscenter.com/naccs/dfw/web/system/ref_6nac/docs/2015121500146/ (accessed 19 July 2022).

16. Pro zatverdzhennia Stratehii rozvytku morskikh portiv Ukrainy na period do 2038 roku (2013) vid 11 lipnya 2013 roku № 548-r [On the approval of the Strategy for the Development of Seaports of Ukraine for the period until 2038 of 11 July 11 2013 no. 548-r]. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-%D1%80#Text> (accessed 19 July 2022). (in Ukrainian)