

УДК 342.9:339.543.027.2

DOI: <https://doi.org/10.32840/2522-4263/2019-6-12>**Руда Т.В.***кандидат економічних наук,  
старший науковий співробітник,  
провідний науковий співробітник  
відділу дослідження митних зобов'язань  
НДЦ МС НДІФП УДФСУ***Артеменко А.В.***начальник Управління організації митного контролю  
та оформлення Одеської митниці ДФС***Ruda Tatiana***Candidate of Science (Economics), Senior Researcher,  
Department of Research of Customs Obligations, NDC MS NDIFP UDFSU***Artemenko Andriy***Head of the Management of organization custom control  
and registration Odesa custom of DFS*

## **РОЗРОБЛЕННЯ ПРОГРАМНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ З ПИТАНЬ ЗДІЙСНЕННЯ КОНТРОЛЮ НАД ПЕРЕМІЩЕННЯМ МОРСЬКИХ КОНТЕЙНЕРІВ ТА ДОДАТКОВОГО ОБЛАДНАННЯ ДО НИХ ЧЕРЕЗ МИТНИЙ КОРДОН УКРАЇНИ**

### **DEVELOPMENT OF SOFTWARE ON CONTROLS ON THE MOVEMENT OF MARITIME CONTAINERS AND ACCESSORIES TO THEM THROUGH CUSTOMS**

#### **АНОТАЦІЯ**

Статтю присвячено дослідженню основних аспектів розроблення програмного забезпечення з питань здійснення контролю над переміщенням морських контейнерів та додаткового обладнання до них. Оскільки сьогодні у Програмно-інформаційному комплексі «Інспектор» відсутній модуль, який давав би змогу здійснювати автоматизований контроль над переміщенням морських контейнерів, надзвичайно актуальним є напрацювання пропозицій щодо його розроблення й імплементації у практичну діяльність митниць. Особливу увагу акцентовано на структурному наповненні спеціалізованого модуля та параметрах здійснення митного контролю над переміщенням морських контейнерів. Основні положення даного дослідження можуть бути використані для напрацювання технічної супровідної документації з метою імплементації програмного модуля у практичну діяльність митниць.

**Ключові слова:** контейнер, морський контейнер, режим тимчасового ввезення, контейнерні перевезення, програмне забезпечення з питань здійснення контролю над переміщенням морських контейнерів та додаткового обладнання до них через митний кордон України.

#### **АННОТАЦИЯ**

Статья посвящена исследованию основных аспектов разработки программного обеспечения по вопросам осуществления контроля над перемещением морских контейнеров и дополнительного оборудования к ним. Поскольку на сегодняшний день в ПИК «Инспектор» отсутствует модуль, который давал бы возможность осуществлять автоматизированный контроль над перемещением морских контейнеров, чрезвычайно актуальной является разработка предложений по его разработке и имплементации в практическую деятельность таможен. Особое внимание акцентируется на структурном наполнении специализированного модуля и параметрах осуществления таможенного контроля над перемещением морских контейнеров. Основные положения данного исследования могут быть использованы для разработки технической сопроводительной документации с целью

имплементации программного модуля в практическую деятельность таможен.

**Ключевые слова:** контейнер, морской контейнер, режим временного ввоза, контейнерные перевозки, программное обеспечение по вопросам осуществления контроля над перемещением морских контейнеров и дополнительного оборудования к ним через таможенную границу Украины.

#### **ANNOTATION**

The article is devoted to the study of the main aspects of software development for the control of the movement of offshore containers and accessories. Considering the above, in order to automate the procedures of customs control and customs clearance of goods at border crossing points for maritime communication, the most effective implementation of the full module «Maritime Checkpoint» of the Automated Customs Clearance System «Inspector» is the most effective today. Part of the aforementioned issue is solved with the help of the port community information system implemented in ports, which is characterized by significant imperfection. However, it should be noted that at present, customs control and customs clearance processes at ports are not effective enough, including because customs officials are forced to simultaneously work with several software complexes, which often involve duplication of the same data. Therefore, the possibility of effective control of the temporary importation of containers and additional equipment to them in such conditions is not discussed at all. Because of this, a large number of containers and their equipment, which were temporarily imported and had to be removed after the completion of transport operations, remain in the territory of Ukraine without payment of customs duties and are used for various economic purposes. Considering the above, in order to automate the procedures of customs control and customs clearance of goods at the border crossing points for maritime traffic, the most effective implementation of the fully completed module «Maritime Checkpoint» of the Automated Customs Clearance System «Inspector» is the most effective today. As of today, there is no module in the Inspectorate SIC that would allow for automated control over the movement of offshore containers, it is extremely

important to develop proposals for its development and implementation in customs. Special attention is paid to the structural filling of the specialized module and the parameters of customs control over the movement of offshore containers. The main points of this study can be used to develop technical supporting documentation in order to implement the software module into the practical activities of customs.

**Key words:** container, sea container, temporary importation mode, container transportation, software for control of movement of sea containers and additional equipment to them across the customs border of Ukraine.

**Постановка проблеми** у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. Активні інтеграційні процеси України у світову економічну систему, що супроводжуються посиленням глобалізації, актуалізують питання підвищення рівня безпеки держави шляхом сприяння ефективізації здійснення державної митної справи. Захист економічних інтересів України набуває спрямованості на застосування сучасних інструментів здійснення митного контролю та митного оформлення, котрі зорієнтовані не лише на посилення безпеки держави, а й на створення сприятливих умов для збільшення товарообігу шляхом спрощення та прискорення митних процедур завдяки їх автоматизації.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій**, в яких започатковано розв'язання даної проблеми і на які спираються автори. Досліджувана тематика носить досить вузьке прикладне спрямування, а тому в літературних джерелах репрезентована не повною мірою. Серед наукових досліджень, присвячених здійсненню контролю над переміщенням морських контейнерів через митний кордон, доцільно виділити праці таких науковців та фахівців-практиків, як А.В. Артеменко [1–3], Ю.О. Коновалов [4], В.В. Слободян [5], Т.В. Руда [6].

**Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми**, котрим присвячується означена стаття. Сьогодні залишається ще багато невирішених питань, що стосуються особливостей переміщення морських контейнерів та додаткового обладнання до них, автоматизації контролю над цим процесом та унормування регламентації зазначених питань у вітчизняній нормативно-правовій базі.

**Формулювання цілей статті (постановка завдання)**. З огляду на актуальність проблеми дослідження, основна мета статті полягає у напрацюванні пропозицій щодо програмного забезпечення з питань здійснення контролю над переміщенням морських контейнерів та додаткового обладнання до них через митний кордон України.

**Виклад основного матеріалу дослідження** з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Надзвичайно гострою сьогодні проблема автоматизації митного контролю над переміщенням морських контейнерів та додаткового обладнання до них є для пунктів пропуску, розташованих на території морських

портів, через які здійснюється перевезення товарів у контейнерах або ж і власне порожніх контейнерів.

Частково окреслені питання вирішуються шляхом застосування інформаційної системи портового співтовариства (далі – ІСПС), досвід роботи якої в морських портах пов'язаний із частковою автоматизацією процедур митного контролю та митного оформлення водних транспортних засобів і товарів, що переміщуються ними, характеризується й низкою негативних аспектів, зокрема:

- її розробником та популяризатором є приватна компанія «ТОВ «ППЛ 33-35», яка за допомогою державного підприємства «Адміністрація морських портів України» (далі – АМПУ) змушує до користування її послуги усіх учасників митних правовідносин у портах;

- ІСПС за своєю суттю є інформаційною базою, що накопичує інформацію, яка з погляду державних органів є інформацією з обмеженим доступом, а з погляду підприємців – комерційною таємницею (при цьому ця інформація зосереджена в руках приватної компанії «ТОВ «ППЛ 33-35»), яка може мати несанкціоновані витоки;

- АМПУ шляхом імплементації у практичну діяльність ІСПС намагається своїми наказами (які не зареєстровані в Міністерстві юстиції України і не є частиною законодавства) встановлювати обмеження для функціоналу митниці в частині здійснення фізичного контролю водних транспортних засобів і товарів, що переміщуються ними.

Аналізуючи практику здійснення митного контролю та митного оформлення в портах, варто зазначити, що вона є недостатньо ефективною, що значною мірою зумовлено й тим, що посадові особи митниці вимушені одночасно працювати з декількома програмними комплексами (та вносити до кожного з них інформацію, що частково дублюється), а саме з:

- Єдиною автоматизованою інформаційною системою ДФС (ЄАІС);

- вебпорталом «Єдине вікно для міжнародної торгівлі»;

- ІСПС;

- Журналом обліку контейнерів (так званий «Червоний контейнер»), що застосовується Одеською митницею ДФС і є її власним напрацюванням.

Це, своєю чергою, не дає змоги повноцінно застосовувати АСАУР та не створює передумов для повноцінного доступу посадових осіб митниці призначення до відомостей про товари та товаросупровідні документи на них, які надавалися морськими агентами, експедиторами та декларантами в портах.

За таких умов можливостей для ефективного контролю над тимчасовим увезенням контейнерів та додаткового обладнання до них просто немає.

Саме через це значна кількість контейнерів та додаткового обладнання до них, які ввозили-

ся на територію України в режимі тимчасового ввезення, після його завершення залишається на митній території без сплати митних платежів та використовуються в різноманітних господарських цілях.

Беручи до уваги вищевикладене, з метою автоматизації процедур митного контролю та митного оформлення товарів у пунктах пропуску для морського сполучення найефективнішим сьогодні є впровадження повноцінного модуля «Морський пункт пропуску» Автоматизованої системи митного оформлення «Інспектор», який:

- охоплює всі процеси митного контролю та митного оформлення як на митних кордонах (починаючи з надання попередньої інформації морськими агентами стосовно вмісту кожного контейнера), так і всередині країни (закінчуючи митним оформленням товарів у режим імпорту), надаючи можливість на кожному етапі співставити інформацію про вміст контейнера, надану декларантом, з інформацією, що надавалася на попередньому етапі;

- завдяки інтегрованому в нього АСАУР дає змогу створювати профілі ризику будь-якої складності з використанням такого інноваційного підходу, як алгоритми нечіткої логіки й обліку позитивної та негативної історій попередніх митних оформлень;

- створює передумови для повноцінного запровадження інформаційного обміну між органами доходів і зборів, іншими державними органами та підприємствами за принципом «єдиного вікна» (Постанова Кабінету Міністрів України від 25.05.2016 № 364 (у редакції Постанови Кабінету Міністрів України від 22.11.2017 № 878)) під час переміщення товарів через митний кордон України водним транспортом.

Технічне завдання на створення модулю «Морський пункт пропуску» Автоматизованої системи митного оформлення «Інспектор» було підготовлено робочою групою у складі фахівців департаментів управління організації митного контролю й інформаційних технологій ДФС України та Одеської і Донецької митниць ДФС у березні 2018 р.

Після його впровадження в життя з'явиться можливість створити цілісну систему контролю тимчасового ввезення контейнерів та додаткового обладнання до них.

Така система об'єднуватиме інформацію про контейнери та додаткове обладнання до них, увезені на митну територію України будь-якими видами транспорту, з інформацією про вивезення контейнерів за межі України.

Таким чином, митниці в зоні діяльності яких контейнери тимчасово ввозилися на територію України, матимуть актуальну інформацію про терміни їх перебування на території держави, їх вивезення/невивезення, що, своєю чергою, дасть можливість своєчасно реагувати на можливі порушення законодавства з питань державної митної справи.

Із вищезазначеною метою в Автоматизованій системі митного оформлення «Інспектор» має бути створений спеціалізований модуль із контролю над тимчасовим увезенням контейнерів та додаткового обладнання до них, що включатиме такі блоки інформації:

I блок – «Облік прибуття контейнерів»;

II блок – «Облік вибуття контейнерів»;

III блок – «Заходи з дотримання умов митного режиму тимчасового ввезення».

Перший блок передбачає акумуляцію та опрацювання інформації щодо контейнера, а саме:

- зазначення митниці, що прийняла контейнер;
- тип контейнера;
- номерний знак контейнера;
- дата прибуття контейнера;
- інформація про транспортний засіб, яким увезено контейнер;

- назва лінії;
- лінійний агент;
- номер коносаменту;
- завантажений чи порожній контейнер;
- наявність додаткового обладнання;
- опис додаткового обладнання;
- особа, відповідальна за тимчасове ввезення контейнера.

За умови ввезення контейнера морським судном інформація щодо контейнера подається агентською організацією (морським агентом), а у разі транспортування іншими видами транспорту формується посадовою особою митниці.

У другому блоці наводиться інформація про: митницю, в зоні діяльності якої вибув контейнер;

- тип контейнера;
- номерний знак контейнера;
- завантажений чи порожній контейнер;
- транспортний засіб, що здійснює вивезення контейнера;
- дату та час вивезення контейнера;
- наявність додаткового обладнання;
- опис додаткового обладнання.

На третьому етапі подається інформація щодо вжиття додаткових заходів із дотримання умов режиму тимчасового ввезення, якщо такі було вжито.

*Першим блоком – облік прибуття контейнерів* – передбачається подання інформації про контейнери, що поміщені у митний режим тимчасового ввезення. Інформація та формат її подання наведено в табл. 1.

Інформація надається агентською організацією (морським агентом) ДФС із застосуванням мережі Інтернет, автоматично перевіряється на відповідність установленим структурі й формату та розміщується в ЄАІС, вноситься до ПІК і частково дублюється (переноситься у наступний блок модуля).

*Другий блок – облік вибуття контейнерів* – передбачає інформацію про вибуття контейнерів.

*Третій блок – заходи з дотримання умов митного режиму тимчасового ввезення* – передбачає формування інформації про заходи, вжиті

Таблиця 1

## Інформація про контейнери та формат її подання

Інформація	Формат подання	Кількість символів	Обов'язковість подання інформації
Митниця, що прийняла контейнер	строка	велика	обов'язкова
Тип контейнера	строка	3 символи	обов'язкова
Номерний знак контейнера	строка	11 символів	обов'язкова
Дата прибуття	дата , час	дата, час	обов'язкова
Номер/назва транспортного засобу	строка	велика	обов'язкова
Назва лінії (у разі ввезення водним транспортом)	строка	велика	обов'язкова
Лінійний агент (у разі ввезення водним транспортом)	строка	велика	обов'язкова
Номер коносаменту (у разі ввезення водним транспортом)	строка	велика	обов'язкова
Завантажений чи порожній контейнер так/ні (1/0)	код	1 символ	обов'язкова
Наявність додаткового обладнання так/ні (1/0)	код	1 символ	обов'язкова
Опис додаткового обладнання	строка	велика	обов'язкова
Особа, відповідальна за режим тимчасового ввезення	строка	велика	обов'язкова

Джерело: розроблено авторами

Таблиця 2

## Інформація щодо обліку вибуття контейнерів

Інформація	Формат подання	Кількість символів	Обов'язковість подання інформації
Митниця, що прийняла контейнер	строка	велика	обов'язкова
Тип контейнера	строка	3 символи	обов'язкова
Номерний знак контейнера	строка	11 символів	обов'язкова
Завантажений чи порожній контейнер так/ні (1/0)	код	1 символ	обов'язкова
Номер/назва транспортного засобу	строка	велика	обов'язкова
Дата випуску (вибуття) контейнера	дата	дата, час	обов'язкова
Наявність додаткового обладнання так/ні (1/0)	код	1 символ	обов'язкова
Опис додаткового обладнання	строка	велика	обов'язкова

Джерело: розроблено авторами

Таблиця 3

## Інформація щодо обліку вибуття контейнерів

Інформація	Формат подання	Кількість символів	Обов'язковість подання інформації
Митниця, якою вживались заходи	строка	велика	обов'язкова
Тип контейнера	строка	3 символи	обов'язкова
Номерний знак контейнера	строка	11 символів	обов'язкова
Наявність додаткового обладнання так/ні (1/0)	код	1 символ	обов'язкова
Опис додаткового обладнання	строка	велика	обов'язкова
Опис заходів, що вживалися	строка	велика	обов'язкова
Реквізити протоколу про ПМП	строка	велика	не обов'язкова

Джерело: розроблено авторами

митними органами щодо контейнерів та/або додаткового обладнання до них, у разі недотримання вимог режиму їх тимчасового ввезення.

**Висновки** з цього дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку. Таким чином, розроблення й практичне впровадження спеціалізованого програмного модуля «Електронний журнал обліку контейнерів» на базі ПК «Інспектор» дасть змогу реалізувати інформаційний складник механізму митного контролю над тимчасовим увезенням морських контейнерів та додаткового обладнання до них і, як наслідок, сприятиме дотриманню вітчизняного законодавства з питань реалізації митного режиму тимчасового ввезення за

рахунок комплексного відстеження переміщення контейнерів.

## БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Артеменко А.В. Актуальні питання захисту економічних інтересів держави під час перевезень товарів у контейнерах. *Сучасні проблеми та перспективи розвитку міжнародних економічних відносин і світового господарства* : матеріали XV Міжнародної науково-практичної конференції, м. Хмельницький-Сатанів, 19-20 квітня 2019 р. Хмельницький-Сатанів, 2019. С. 5–10.
2. Артеменко А.В. Правові аспекти врегулювання питань ввезення додаткового обладнання до морських контейнерів в Україні. *Актуальні проблеми забезпечення національної*

- безпеки та спрощення процедур міжнародної торгівлі* : збірник тез доповідей, м. Ірпінь-Хмельницький, 17-24 травня 2019 р. Ірпінь-Хмельницький, 2019. С. 55–59.
3. Руда Т.В., Артеменко А.В. Особливості здійснення контейнерних перевезень з урахуванням положень Конвенції про тимчасове ввезення. *Фіскальна політика в умовах макроекономічної стабілізації* : збірник матеріалів науково-практичного Інтернет-семінару, м. Ірпінь, 25 лютого – 7 березня 2019 р. Ірпінь, 2019. С. 65–69.
  4. Коновалов Ю.О. Зарубіжний досвід впровадження автоматизації процедур здійснення контролю за переміщенням морських контейнерів та додаткового обладнання до них. *Протидія мінімізації сплати податків: світовий досвід та практика України* : збірник тез науково-практичного круглого столу, м. Ірпінь, 16-17 травня 2019 р. Ірпінь, 2019. С. 48–52.
  5. Слободян В.В. Розвиток контейнерних перевезень в умовах євроінтеграції України. Актуальні проблеми забезпечення національної безпеки та спрощення процедур міжнародної торгівлі : збірник тез доповідей, м. Ірпінь – м. Хмельницький, 17-24 травня 2019 р. Ірпінь ; Хмельницький, 2019. С. 39–44.
  6. Руда Т.В. Нормативно-правове забезпечення здійснення контролю над переміщенням морських контейнерів та додаткового обладнання до них через митний кордон. *Сталій розвиток економіки*. 2019. № 2(49). С. 40–47.
  2. Artemenko A.V. (2019). "Legal Aspects of Regulation of Issues of Importing Additional Equipment to Marine Containers in Ukraine", Aktualni problemy zabezpechennia natsionalnoi bezpeky ta sproshchennia protsedur mizhnarodnoi torhivli : zbirnyk tez dopovidei. [Actual problems of ensuring national security and simplification of international trade procedures: a collection of abstracts.] (Irpın-Khmelnytsky, 17-24 May 2019). Irpin – Khmelnytsky, Ukraine, pp. 55–59.
  3. Ruda T.V., Artemenko A.V. (2019), "Features of container transportation taking into account the provisions of the Convention on Temporary Importation", Fiskalna polityka v umovakh makroekonomichnoi stabilizatsii: zbirnyk materialiv naukovo-praktychnoho internet-seminaru. [Fiscal Policy in Macroeconomic Stabilization: a Compilation of Materials for a Scientific and Practical Internet Workshop] (Irpın, 25 February – 7 March 2019). Irpin, Ukraine, pp. 65–69.
  4. Konovalov Yu. O. (2019). "Foreign experience in the implementation of automation of procedures for the control of the movement of sea containers and additional equipment to them". Protydiia minimizatsii splaty podatkov: svitovyi dosvid ta praktyka Ukrainy: zbirnyk tez naukovo-praktychnoho kruhloho stolu. [Opposition to minimize taxes: international experience and practice of Ukraine: a collection of abstracts of scientific-practical round table] (Irpın, 16-17 May 2019). Irpin, Ukraine, pp. 48–52.
  5. Slobodian V.V. (2019). "Development of containertraffics is in the conditions of eurointegration of Ukraine". Aktualni problemy zabezpechennia natsionalnoi bezpeky ta sproshchennia protsedur mizhnarodnoi torhivli : zbirnyk tez dopovidei [Actual problems of ensuring national security and simplification of international trade procedures: a collection of abstracts.] (Irpın-Khmelnytsky, 17-24 May 2019). Irpin – Khmelnytsky, Ukraine, pp. 39–44.
  6. Ruda T.V. (2019). "Normatively-legal providing of realization of control after moving of marine containers and additional equipment to them through a custom border". Stalyi rozvytok ekonomiky, no. 2(49), pp. 40–47.

#### REFERENCES:

1. Artemenko, A.V. (2019). "Actual questions of protection of economic interests of the state during transportation of goods in containers", Suchasni problemy ta perspektyvy rozvytku mizhnarodnykh ekonomichnykh vidnosyn i svitovoho hospodarstva : materialy XV Mizhnarodnoi naukovo-praktychnoi konferentsii [Modern Problems and Prospects for the Development of International Economic Relations and the World Economy : materials of the XV International Scientific and Practical Conference] (Khmelnytsky-Sataniv, 19-20 April 2019). Khmelnytsky-Sataniv, Ukraine, pp. 5–10.