

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

Національний університет «Одеська юридична академія»

**ЄВРОПЕЙСЬКІ ОРІЄНТИРИ РОЗВИТКУ
УКРАЇНИ В УМОВАХ ВІЙНИ
ТА ГЛОБАЛЬНИХ ВИКЛИКІВ ХХІ СТОЛІТТЯ:
СИНЕРГІЯ НАУКОВИХ, ОСВІТНІХ
ТА ТЕХНОЛОГІЧНИХ РІШЕНЬ**

МАТЕРІАЛИ

Міжнародної науково-практичної
конференції

19 травня 2023 року

У двох томах

Том 2



Видавництво
«Юридика»
2023

УДК 005.332.2(4):316.42(477)"364""20"(062.552)
Є24

Рекомендовано до друку Вченою радою
Національного університету «Одеська юридична академія»
(протокол № 3 від 16.06.2023 р.)

За загальною редакцією **С. В. Ківалова**.

Відповідальний за випуск **М. Р. Аракелян**.
Матеріали видано в авторській редакції.

Європейські орієнтири розвитку України в умовах війни та
Є24 глобальних викликів XXI століття: синергія наукових, освітніх
та технологічних рішень : у 2 т. : матеріали Міжнар. наук.-
практ. конф. (м. Одеса, 19 травня 2023 р.) / за загальною редак-
цією С. В. Ківалова. – Одеса : Видавництво «Юридика», 2023. –
Т. 2. – 828 с.

ISBN 978-617-8263-40-9

Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції «Європейські орієнтири розвитку України в умовах війни та глобальних викликів XXI століття: синергія наукових, освітніх та технологічних рішень». У другому томі збірника відображено наукові напрацювання вчених, практиків, військовослужбовців у теоретичній та емпіричній площині в умовах повномасштабного військового вторгнення у сферах адміністративного права та процесу, фінансового, морського та митного права, організації та вдосконалення судоустрою, прокуратури, інших правоохоронних органів, адвокатури. Висвітлено питання кримінального права, кримінально-процесуальних аспектів кримінального провадження та кримінологічних особливостей протидії злочинності в умовах воєнного стану, криміналістики, судової експертизи, психології та медицини у забезпеченні судочинства, цивільного та сімейного права, інтелектуальної власності та патентної юстиції, цивільного судочинства, господарського права та процесу. Розглянуто актуальні питання діяльності сучасних бібліотек у закладах вищої освіти, фізичної підготовки здобувачів вищої освіти.

Збірник розраховано на наукових та науково-педагогічних працівників, здобувачів вищої освіти, практичних працівників у сферах юридичної, економічної, соціологічної, політологічної, психологічної, філологічної наук, журналістики та кібербезпеки тощо.

УДК 005.332.2(4):316.42(477)"364""20"(062.552)

ISBN 978-617-8263-37-9 (у 2 т.)
ISBN 978-617-8263-40-9 (т. 2)

© Національний університет
«Одеська юридична академія», 2023

9. Про особливості визначення ризику розкриття конфіденційної інформації та здійснення заходів знеособлення зведеної інформації для статистичних цілей, аналітичної інформації, інформації щодо конкретних експортно-імпорتنих операцій, інформації щодо загальних питань роботи митного органу та інформації, яка стосується правопорушень : наказ Державної митної служби України від 10.06.2021 р. № 433.
10. Про реалізацію рішення Комітету з управління інформаційними технологіями у системі управління державними фінансами : наказ Міністерства фінансів України від 15.12.2022 р. № 435.
11. Про створення автоматизованої системи митного оформлення : наказ Державної митної служби України від 08.02.2021 р. № 83.
12. Про створення автоматизованої системи управління ризиками : наказ Державної митної служби України від 08.02.2021 р. № 82.
13. Про створення єдиного державного інформаційного веб-порталу «Єдине вікно для міжнародної торгівлі» : наказ Державної митної служби України від 08.02.2021 р. № 88.
14. Про схвалення Концепції створення багатофункціональної комплексної системи «Електронна митниця» : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 17.09.2008 р. № 1236-р. *Офіційний вісник України*. 2008. № 71. Ст. 2392.

Ключові слова: автоматизована система управління ризиками, Державна митна служба України, електронна взаємодія, Єдине вікно для міжнародної торгівлі, знеособлена інформація, інформаційно-телекомунікаційні системи, режим спільного транзиту, територіальні підрозділи Державної митної служби України.

Key words: automated risk management system, State Customs Service of Ukraine, electronic interaction, Single window for international trade, depersonalized information, information and telecommunication systems, joint transit regime, territorial subdivisions of the State Customs Service of Ukraine.

КОВАЛЬ НАТАЛІЯ ОЛЕКСІВНА

*Національний університет «Одеська юридична академія»,
доцент кафедри морського та митного права, кандидат юридичних наук,
доцент*

ТРАНСШИПМЕНТ: ЯК НЕ ВТРАТИТИ МОЖЛИВОСТІ?

Наприкінці 2022 – початку 2023 років інформаційними агенціями було повідомлено про початок функціонування фідерних контейнерних перевезень у Придунайському регіоні між румунським портом Констанца і українськими Рені та Ізмаїл. Контейнери слідуєть у режимі трансшипменту, отже відсутня необхідність оформлення транзитних митних документів у порту Констанца [1], що відповідає одному з провідних принципів міжнародного митного співробітництва щодо спрощення оформлення вантажів. Цей режим не є новим й для українського законодавства, хоча відповідної назви у ньому не отримав, і був запроваджений відповідно до Закону від 1 червня 2010 р. «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України

щодо спрощення митного оформлення транзитних вантажів» [2]. Він передбачає можливість перевалювання контейнерних вантажів у режимі транзиту без надання вантажної митної декларації: «На товари (крім підкацюзних), що переміщуються транзитом морським і внутрішнім водним транспортом у контейнерах та під час зберігання залишаються в межах одного пункту пропуску чи зони митного контролю морського порту, вантажна митна декларація не подається» (ст. 6 Закону України «Про транзит вантажів» [3]).

У 2019 р. найбільший приватний стивідорний оператор в Україні – група терміналів TIS та Maersk Ukraine уперше в країні створили регулярний сервіс морського трансшипменту. Планувалося, що новий фідерний сервіс буде функціонувати у якості відсутньої ланки Транскаспійського міжнародного транспортного маршруту і поживавити перевезення до Китаю [4]. Цей режим дозволяє вирішити інфраструктурні проблеми портів, не призначених для прийняття великих контейнеровозів, об'єднує великі та малі порти і пристані, морський та річковий транспорт, спрощує документообіг та у цілому сприяє залученню вантажів, отриманню додаткових прибутків від їх обробки та обслуговування відповідних суден. Відомо, що у румунській Констанці уже на початку 2010-х рр. більше 50 % контейнерів оброблялося саме у цьому режимі, аналогічна ситуація складалася і у портах Гонконгу та Сингапура, де контейнерний вантажообіг складає близько 20 млн TEU на рік, і більша частина від цього – саме трансшипмент [5]. Практично для будь-якого світового контейнерного порту з оборотом в 1 млн TEU і вище трансшипмент становить від 25 до 80 %. Цей вид транспортного бізнесу уже відіграв позитивну роль в економіці контейнерних хабів Середземномор'я. Але також спостерігається і зворотний рух: обіг флагмана DP World (Дубайський контейнерно-логістичний холдинг) порту Джебель-Алі в ОАЕ за січень-березень 2022 р. склав 3,4 млн TEU. Це на 1 % менше, ніж у 2021 році. Таке зниження пояснюється намаганням оператора скоротити частку низькомаржинальних вантажів у трансшипменті та збільшити обсяги більш прибуткових експортно-імпорتنних вантажів [6]. Але останнє є скоріше виключенням із загального правила.

Однією з переваг трансшипменту є економія коштів за рахунок оптимізації транспортних засобів, що використовуються під час контейнерних перевезень. Компанії, що утримують контейнерні лінії, намагаються знизити кількість прямих заходів до портів призначення вантажів, не говорячи про те, що багато портів взагалі не здатні обслуговувати контейнеровози деяких класів. У результаті з'являються регіональні хаби та кластери. Однак разом із можливістю ефективного використання великотоннажного флоту, зростають і додаткові організаційні вимоги, що пов'язані з залученням фідерних суден і необхідністю їх обробки. Під час використання механізму трансшипменту мають враховуватися обставини, які забезпечують певний баланс економії та витрат на здійснення фідерних перевезень. На цей баланс звернено увагу у праці Н. Вижнолста [7]. Дослідник зазначає, що експлуатація великотоннажних суден у режимі трансшипменту ефективна лише за

умови, коли 35–45 % контейнерів транспортуються з порту відправлення до порту призначення напряму без допомоги фідерів. Це обумовлює існування ринку необхідних обсягів вантажообігу поблизу передбачуваного хаба. За цією моделлю порти Великої Одеси розташовані більш наближено до інших портів у Причорноморському регіоні, ніж, наприклад, Констанца, а отже, є більш привабливими в економічному сенсі для контейнерних ліній. Звісно, умови режиму воєнного стану значно стримують розвиток транспортних ланцюгів постачання, але ідею функціонування траншшипментних ліній для повоєнного відновлення в Україні не слід відкидати. Додатково на користь цього свідчить теперішній досвід роботи портів Дунайського регіону, які упродовж 2022–2023 рр. виявилися фактично флагманами у пошуку можливостей забезпечення зовнішньої торгівлі та, зокрема, експорту агропродукції.

Перспективним є також внутрішній траншшипмент, тобто транзит у каботажному вигляді внутрішніми водними шляхами. В Європі цей вид сполучення досить розвинутий: до 25 % контейнерів там перевозяться саме внутрішніми водними шляхами. І це зрозуміло: якщо один автомобіль здатний перевезти декілька контейнерів, то баржа або судно типу ріка-море бере на борт одразу кілька сотень контейнерів. Не виключено, що у перспективі значна частина контейнерних вантажів, що перевозяться усередині країни, будуть транспортуватися водними артеріями. Ще одним важливим фактором розвитку траншшипменту в Україні могло б бути утворення логістичних центрів. Як вважають О. Л. Суворова та Ю. В. Хаймінова [8], доцільність створення логістичного комплексу та його привабливість для клієнтури обумовлені можливістю прискорення доставки вантажів до місця призначення, скороченням часу накопичення та збереження транспортної партії вантажу, зменшенням експлуатаційних і капітальних витрат на складах і терміналах. Розвиток логістичних центрів дозволить підвищити якість надання транспортно-логістичних послуг, створити конкурентні переваги й на цій основі підвищити їх конкурентоспроможність на міжнародному рівні. Крім того, логістичні центри є привабливими також у плані надання супутніх послуг клієнтам морського порту. Так, у межах такого центру можуть функціонувати підприємства, що здійснюють обробку товарів (їх пакування, розфасовку тощо), займаються ремонтом транспортних засобів та іншої техніки, філії банків, страхових, рекламних, юридичних, консалтингових та інших компаній.

Таким чином, важливою передумовою розвитку економіки України та її повоєнного відновлення є оптимальне використання транзитного потенціалу, що є можливим за умови ефективного використання потужностей транспортного комплексу, преференційної та надійної правової бази, а також пошуку інноваційних організаційних рішень з провадження кращих практик морської діяльності та митної справи.

Список використаних джерел:

1. Між портами Ізмаїл і Констанца запустили фідерний контейнеровоз. *Порти України*. <https://ports.ua/mizh-portami-izmail-i-konstancza-zapustili-fidernij-kontejnerovoz/>

2. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення митного оформлення транзитних вантажів : Закон України від 01.06.2010 р. *Офіційний вісник України*. 2010. № 47. Ст. 1522.
3. Про транзит вантажів : Закон України від 20.10.1999 р. *Офіційний вісник України*. 1999. № 45. Ст. 2223.
4. В Україні вперше запустили регулярний морський траншипмент. *Уніан*. <http://surl.li/gpfrn>
5. Васьков Ю. Траншипмент играет важную роль в борьбе за транзит. <http://cfts.org.ua/opinions/40833>
6. Контейнерообіг топ-5 портів світу за перше півріччя 2022. *Ukrainian Shipping Magazine*. <https://ua.usm.media/kontejneroobig-top-5-portiv-svitu-za-pershe-pivrichchya/>
7. Wijnolst N. Ships, larger and larger: containerships of 18000 TEU – impacts on operators and ports. *Dynamar Liner Shipping 2020: workshop*. London, 2000. P. 13–29.
8. Суворова О. Л., Хайминова Ю. В. Развитие МТП Украины как складовой логистической системы. *Современные порты – проблемы и решения* : тезисы докладов Четвертой междунар. науч.-практ. конф. (г. Одесса, 26 апреля – 3 мая 2012 г.). Одесса : ОНМУ, 2012. С. 14–15.

Ключові слова: мореплавання, митні пільги, траншипмент, транзит вантажів, коносамент, адміністрування морської та митної справи.

Key words: shipping, customs benefits, transshipment, cargo transit, bill of lading, maritime and customs administration.

СЕРГЄВ ЮРІЙ ВОЛОДИМИРОВИЧ

*Національний університет «Одеська юридична академія»,
доцент кафедри морського та митного права,
кандидат юридичних наук, доцент*

ЗАПРОВАДЖЕННЯ СИСТЕМИ ЄВРОПЕЙСЬКОГО МОРСЬКОГО «ЄДИНОГО ВІКНА»

Морський транспорт складає основу торгівлі та комунікації як у межах єдиного ринку, так і поза ним. Для полегшення морських перевезень та для подальшого зменшення адміністративного впливу на судноплавні компанії, в ЄС виникла необхідність у спрощенні та гармонізації інформаційних процедур, які було запроваджено правовими актами Союзу, міжнародними правовими актами та національним правом держав-членів. Враховуючи це, 20.06.2019 р. було прийнято Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) 2019/1239 (далі – Регламент) [1], головна мета якого полягає у закріпленні гармонізованих правил надання інформації, необхідної для заходу в порт, зокрема шляхом забезпечення однакового передання тих самих наборів даних кожному національному морському «єдиному вікну». Крім того, Регламент має на меті сприяти передаванню інформації між декларантами, відповідними органами та надавачами портових послуг у порту заходу, а також іншими державами-членами.

Гуглей Віталій Вікторович Фінансова безпека держави та її структурні складові	87
Чернецька Оксана Артурівна Правові колізії застосування ст. 44 ³ КУпАП	89
Новак Анастасія Олександрівна Адміністративне оскарження рішень податкових органів	92

СЕКЦІЯ 18

ТЕОРЕТИЧНІ ТА ПРАКТИЧНІ ПРОБЛЕМИ МОРСЬКОЇ Й МИТНОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ

Кормич Борис Анатолійович Контроль та коригування митної вартості: у пошуках ефективності	96
Аверочкіна Тетяна Володимирівна Морське судноплавство у досягненні глобальних цілей сталого розвитку ООН	99
Федотов Олексій Павлович Щодо впровадження європейських діджитал-практик у діяльність Державної митної служби України та її територіальних підрозділів	102
Коваль Наталія Олексіївна Траншшипмент: як не втратити можливості?	106
Сергеев Юрій Володимирович Запровадження системи європейського морського «єдиного вікна»	109
Єременко Крістіна Сергіївна Порівняльно-правова характеристика системи збору даних ІМО (DSC) та системи моніторингу ЄС (MRV)	112
Назарко Артем Аркадійович Деякі аспекти цифровізації територіальних підрозділів Державної митної служби України: підсистема «Електронний суд»	115

СЕКЦІЯ 19

ПРОБЛЕМИ ВДОСКОНАЛЕННЯ СУДОУСТРОЮ, ОРГАНІЗАЦІЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПРОКУРАТУРИ, ІНШИХ ПРАВООХОРОННИХ ОРГАНІВ, АДВОКАТУРИ

Бакаянова Нана Мезенівна Про проблему ототожнення адвоката з клієнтом в умовах воєнного стану	121
Пушкар Сергій Іванович Публічні заяви та звернення Вищої ради правосуддя у механізмі забезпечення незалежності суддів та авторитету правосуддя	125