

УДК 342.9:339.543.027.2

## ОСНОВНІ НАПРЯМИ ФОРМУВАННЯ МЕХАНІЗМУ ЗДІЙСНЕННЯ КОНТРОЛЮ НАД РЕЖИМОМ ТИМЧАСОВОГО ВВЕЗЕННЯ МОРСЬКИХ КОНТЕЙНЕРІВ ТА ДОДАТКОВОГО ОБЛАДНАННЯ ДЛЯ НИХ

## BASIC DIRECTIONS OF FORMING OF MECHANISM OF REALIZATION OF CONTROL ARE AFTER MODE OF TEMPORAL IMPORT OF MARINE CONTAINERS AND ADDITIONAL EQUIPMENT FOR THEM

**Руда Т.В.**

кандидат економічних наук, старший науковий співробітник,  
провідний науковий співробітник  
відділу дослідження митних зобов'язань,  
НДЦМС 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

*Статтю присвячено дослідженню основних напрямів формування механізму здійснення контролю над режимом тимчасового ввезення морських контейнерів та додаткового обладнання до них. Оскільки на практиці контроль над переміщенням контейнерів, що ввезені у режимі тимчасового ввезення, практично не здійснюється, надзвичайно актуальним є напрацювання пропозицій щодо формування відповідного механізму з метою врегулювання цього питання. Особливу увагу акцентовано на визначенні складників механізму та практичних аспектах його імплементації у практику. Визначено сутність категорії «механізм здійснення контролю над режимом тимчасового ввезення морських контейнерів та додаткового обладнання до них», його мету та принципи реалізації. Основні положення даного дослідження можуть бути використані в процесі напрацювання пропозицій та внесення змін і доповнень до законодавчих актів, що регламентують особливості переміщення морських контейнерів та додаткового обладнання до них.*

**Ключові слова:** контейнер, морський контейнер, режим тимчасового ввезення, контейнерні перевезення, механізм контролю над режимом тимчасового ввезення морських контейнерів та додаткового обладнання до них.

*Статья посвящена исследованию основных направлений формирования механизма осуществления контроля над режимом временного ввоза морских контейнеров и дополнительного оборудования к ним. Поскольку на практике контроль над перемещением контейнеров, которые ввезены в режиме временного ввоза, практически не осуществляется, чрезвычайно актуальной является разработка предложенной относительно формирования соответствующего механизма с целью урегулирования этого вопроса. Особенное внимание акцентировано на определении составляющих механизма и практических аспектах его имплементации в практику. Определена сущность категории «механизм осуществления контроля над режимом временного ввоза морских контейнеров и дополнительного оборудования к ним», его цель и принципы реализации. Основные положения данного исследования могут быть использованы в процессе*

наработки предложений и внесения изменений и дополнений к законодательным актам, которые регламентируют особенности перемещения морских контейнеров и дополнительного оборудования к ним.

**Ключевые слова:** контейнер, морской контейнер, режим временного ввоза, контейнерные перевозки, механизм контроля над режимом временного ввоза морских контейнеров и дополнительного оборудования к ним.

*The article is sanctified to determination of basic directions of forming of mechanism of realization of control after the mode of temporal import of marine containers and additional equipment to them. As, in practice control after moving of containers that is brought in the mode of temporal import practically does not come true, extraordinarily actual is work of suggestions in relation to forming of corresponding mechanism with the aim of settlement of this question. Research actuality is stipulated by the special popularity of containertraffics in comparing to other types of transporting, that, it is largely related to simplifications and privileges, that determination the mode of temporal import, that is here used mostly. Exactly at these terms, with the aim of minimization of violations of customs legislation expedient is work of suggestions in relation to forming of effective mechanism of control on these questions, that must envisage the normative settlement of temporal import of marine containers and additional equipment to them, automation of the custom procedures related to application of the custom mode of temporal import and informative co-operation on custom questions on international level. For gaining end of implementation of the article such methods are used: induction and deduction, theoretical generalization, generalization, abstracting, dialectical cognition – at the study of scientific sources and research of normatively-legal acts on questions the features of realization of marine containertraffics; abstractly-logical – for generalization of theoretical positions, forming of conclusions and suggestions. The scientific novelty of research consists in determination of essence of category «mechanism of realization of control after the mode of temporal import of marine containers and additional equipment to them», forming of his aim and principles of realization. Except that, in the article the special attention is accented on determination of constituents of mechanism and practical aspects of his introduction in practice. The article carries the applied character, and that is why her substantive provisions can be used in the process of work of suggestions and making alteration and adding to the legislative acts that regulate the features of moving of marine containers and additional equipment to them.*

**Key words:** container, marine container, mode of temporal import, containertraffics, control mechanism after the mode of temporal import of marine containers and additional equipment to them.

**Постановка проблеми** у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. Сьогодні одним із найбільш важливих елементів системи митної безпеки є забезпечення дієвого митного контролю, що передбачає контроль дотримання вітчизняного митного законодавства, захист економічних інтересів держави та суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності, а також виявлення і попередження протиправних дій. Актуальним за цих умов є питання формування та практичного запровадження механізму контролю над тимчасовим увезенням морських контейнерів та додаткового обладнання до них, який, як показує практика, сьогодні не реалізується у повному обсязі.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій**, в яких започатковано розв'язання даної проблеми і на які спираються автори. Досліджувана проблематика є досить вузькою й має чітке прикладне спрямування, тому їй присвячено невелику кількість наукових досліджень, серед яких 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 не вирішених 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 нормативної регламентації зазначених питань у вітчизняній нормативно-правовій базі.

Формулювання цілей статті (**постановка завдання**). З огляду на актуальність проблеми, основна мета статті полягає у дослідженні основних напрямів формування механізму контролю над режимом тимчасового ввезення морських контейнерів та додаткового обладнання до них.

**Виклад основного матеріалу дослідження** з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Уважаємо за доцільне під механізмом контролю над режимом тимчасового ввезення морських контейнерів та додаткового обладнання до них розуміти систему або сукупність заходів, що спрямовані на дотримання норм вітчизняного законодавства з питань застосування митного режиму тимчасового ввезення з урахуванням особливостей переміщення морських контейнерів та додаткового обладнання до них. Функціонування будь-якого механізму зумовлюється його метою, принципами та складниками.

При цьому основною метою механізму є забезпечення дотримання законодавчо визначених умов застосування митного режиму тимчасового ввезення стосовно морських контейнерів та додаткового обладнання до них.

Під принципами механізму контролю над режимом тимчасового ввезення морських кон-

тейнерів та додаткового обладнання до них слід розуміти основні засади діяльності посадових осіб органів доходів і зборів щодо реалізації державної митної справи в частині здійснення контролю над дотриманням суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності умов митного режиму тимчасового ввезення морських контейнерів та додаткового обладнання до них, у тому числі й сплати митних платежів у разі бажання залишити контейнер або додаткове обладнання до нього на митній території України.

Серед основних принципів запровадження механізму варто виділити такі:

- об'єктивності – передбачає всебічний аналіз умов та особливостей здійснення кожної конкретної зовнішньоекономічної операції, об'єктом якої є морський контейнер та/або додаткове обладнання до нього;

- дієвості – полягає у реальних наслідках виявлення порушень митного законодавства з питань застосування митного режиму тимчасового ввезення;

- гласності – передбачає відкритість у діяльності органів доходів і зборів та інформованість про прийняті рішення та їх виконання;

- системності – включає напрацювання алгоритму співпраці між учасниками митних правовідносин та застосування механізму на постійній основі.

На основі результатів дослідження сучасного стану контролю над тимчасовим переміщенням морських контейнерів та додаткового обладнання до них, а також з урахуванням проблемних аспектів у даній сфері вважаємо за доцільне визначити складники механізму контролю над режимом тимчасового ввезення морських контейнерів та додаткового обладнання до них:

- нормативно-правовий;
- програмно-інформаційний.

**Нормативно-правовий** складник передбачає внесення відповідних змін до митного законодавства з питань застосування митного режиму тимчасового ввезення морських контейнерів та додаткового обладнання до них у контексті його наближення до міжнародного законодавства. Зокрема, уточнення та доповнення потребує категорійний апарат із досліджуваного питання, необхідною є й деталізація та уточнення, що стосуються строків та специфіки тимчасового ввезення морських контейнерів та додаткового обладнання до них. Саме цей складник і створить передумови для офіційного закріплення постулатів механізму контролю над режимом тимчасового ввезення морських контейнерів та додаткового обладнання до них через митний кордон України й дасть змогу врегулювати численні колізійні питання, що виникають у досліджуваній сфері.

**Програмно-інформаційне забезпечення** механізму ґрунтується на автоматизації митного контролю окреслених процедур, інформаційній взаємодії між учасниками митних правовідно-

син та застосуванні додаткових технічних засобів, спрямованих на відстеження дотримання умов митного режиму тимчасового ввезення.

Як уже зазначалося, сьогодні, незважаючи на наявність відповідних напрацювань, у ПІК «Інспектор» відсутній модуль, який би повною мірою відображав інформацію, що стосується переміщення товарів морським транспортом, а, це, своєю чергою, фактично унеможлиблює здійснення митного контролю над режимом тимчасового ввезення морських контейнерів та додаткового обладнання до них. Таким чином, вважаємо за доцільне запропонувати напрацювання щодо наповнення відповідного модуля як складника цілісного механізму з урахуванням усіх законодавчо визначених умов режиму тимчасового ввезення та пов'язаних із ним митних процедур.

Окрім того, як показує дослідження міжнародного досвіду, з метою спрощення та візуалізації здійснення контролю над переміщенням тимчасово ввезених морських контейнерів та додаткового обладнання до них досить ефективним є застосування сучасних способів ідентифікації контейнерів. Ідентифікація самого контейнера як універсальної транспортної одиниці зумовлена системою нормативних документів. Як правило, із цією метою застосовують транспондери – радіочастотні мітки. У системі ідентифікації передбачено використання пасивних радіочастотних міток, які використовують частоти в діапазоні 850–950 МГц або 2,45 ГГц і об'ємом пам'яті 128 біт. Така мітка називається постійною, оскільки вона встановлюється за дорученням власника контейнера і повинна мати такий же термін служби, як і контейнер. Мітка розрахована на одноразовий запис і багаторазові зчитування WORM – Write Once Read Many [7].

Для отримання інших даних про контейнери, наприклад щодо маршруту його перевезення, на контейнер оператором перевезення можуть встановлюватися й інші радіочастотні мітки.

ДСТУ ISO 17363-2010 передбачає можливість встановлення радіочастотної мітки для постачання вантажу. Зазначений стандарт визначає вимоги до ідентифікації, функціональності, змісту і захисту даних, забезпечення їх секретності та безпеки.

Використання радіочастотної мітки для постачання вантажу ґрунтується на багаторівневій концепції ланцюга поставок, що охоплює всі етапи доставки товару до одержувача. З погляду радіочастотної ідентифікації концепція ланцюга поставок передбачає п'ять рівнів ідентифікації в транспортному процесі: рівень 0 – споживча упаковка (ISO 17367);

1) рівень 1 – транспортна упаковка (ISO 17366);

2) рівень 2 – транспортна одиниця (ISO 17365);

3) рівень 3 – транспортний пакет, сформований за допомогою багаторазової тари, наприклад піддонів і т. п. (ISO 17364);

4) рівень 4 – вантажний контейнер (ISO 17363-2010);

5) рівень 5 – транспортний засіб [7].

На рівнях 0–3 стандартами ISO передбачено роботу радіочастотної мітки в діапазоні частот 860–960 МГц, на рівні 4–433 МГц.

Мітка є активною, і джерело електроживлення повинно забезпечити її функціонування не менше 60 днів за гарантованих 20 зчитування даних. Конструкція мітки повинна забезпечувати передачу інформації про залишковий ресурс джерела електроживлення. Окрім того, мітка містить обов'язковий елемент даних, що записується її виробником (код чипа та ідентифікатор мітки), і необов'язковий елемент – дані, що формуються оператором перевезення. Перелік даних перевізника не є фіксованим і може включати дані про пункт призначення, код маршруту, інструкції щодо поводження з вантажем і т. д. Дані, що записуються перевізником на мітку, повинні бути захищені від несанкціонованого зчитування кодуванням або шифруванням. Спроба такого зчитування повинна фіксуватися. Загальний обсяг пам'яті мітки повинен становити не менше 256 байт. Зчитування даних повинне забезпечуватися на швидкості переміщення контейнера щодо зчитувального пристрою до 50 км/год. на відстані до 35 м за відстані між різними мітками не менше 3 м. Надійність зчитування повинна становити не менше 99,99% (не більше однієї відмови зчитування на 10 тис зчитувань даних). Безпомилковість зчитування – 99,998% (не більше двох незафіксованих або невірних зчитувань на 100 тис зчитувань даних) [7].

Установку міток на контейнер виконує перевізник або відправник вантажу під час його завантаження. Після завершення перевезення мітка повинна бути видалена з контейнера й утилізована або використана повторно після занесення нових даних.

Таким чином, вона забезпечує автоматизацію обліку транспортних процесів доставки на рівні контейнера і можливість передачі достовірних даних в інформаційну систему оператора перевезення.

Деякі власники контейнерів установлюють у контейнери датчики різного типу, які фіксують режимами транспортування, що впливають на збереження вантажу, що перевозиться (прискорення, температуру і т. д.), а також місцезнаходження контейнера на основі технологій космічного позиціонування.

Таким чином, основним завданням використання таких інструментів є підвищення ефективності контейнерних перевезень за рахунок повного контролю в режимі реального часу розташування та параметрів роботи різних видів транспорту, що, своєю чергою, може бути застосовано і з метою практичного застосування механізму контролю над митним режимом тимчасового ввезення транспортних засобів та додаткового обладнання до них.

Окрім того, невід'ємним елементом механізму є й питання міжнародної співпраці між Україною та країнами – учасницями митних правовідносин, зокрема в частині інформаційної взаємодії з питань контейнерних перевезень.

Так, варто зазначити, що взаємодія з митними органами іноземних держав та міжнародними організаціями з питань боротьби з контрабандою здійснюється в порядку, передбаченому міжнародними договорами України.

Відповідно до ст. 567 МКУ [8], взаємодія органів доходів і зборів України з митними та іншими уповноваженими органами іноземних держав, а також із міжнародними організаціями з питань боротьби з контрабандою та порушеннями митних правил здійснюється в порядку, передбаченому міжнародними договорами України, укладеними відповідно до чинного законодавства. Взаємодія митниці з іноземними митними органами здійснюється відповідно до Порядку направлення запитів до митних служб іноземних держав або їх інформування, затвердженого Наказом Держмитслужби України від 06.07.2005 № 639.

Зазначені нормативні документи використовуються за потреби направлення запитів до митних служб іноземних держав у разі наявності в органу доходів і зборів України обґрунтованої підозри щодо можливості вчинення правопорушення, яку можна підтвердити або спростувати лише шляхом отримання інформації від митної служби іноземної держави.

Іншим питанням під час подання запитів до уповноважених органів зарубіжних держав є їх направлення та отримання відповідей від держав, з якими не укладено двосторонніх угод або які не приєдналися до Додатка II Міжнародної конвенції про взаємну адміністративну допомогу у відверненні, розслідуванні та припиненні порушень митного законодавства (1977 р.). Наприклад, такими країнами є Австралія, Канада, Індонезія, Таджикистан, Шрі-Ланка, Японія, Афганістан, Філіппіни, Бразилія тощо.

У переліку чинних міжнародних договорів України з питань співробітництва у митній сфері, який наведено у Листі ДФС України від 15.12.2015 № 45618/7/99-99-12-02-01-17, відсутні угоди про співробітництво і взаємодопомогу в митних справах між Україною та Японією та між Україною й США.

Ураховуючи положення чинної редакції ст. 567 МКУ, взаємодія митних органів України з митними органами зарубіжних країн може відбуватися виключно на підставі міжнародних договорів. Тому, отримавши відомості, які свідчать про порушення законодавства з питань державної митної справи України від митних органів країн, з якими міжнародні угоди не укладені або не в рамках даних угод, митні органи фактично позбавлені можливості використовувати такі відомості під час проведення документальних перевірок та використовувати їх як



докази під час розгляду справ про порушення митних правил.

З огляду на неможливість передбачити всі випадки використання міжнародних договорів про надання адміністративної допомоги у митних питаннях та неможливість укладення їх з усіма країнами, від яких, можливо, буде отримано необхідну інформацію, вважаємо за необхідне внести зміни до чинної редакції ст. 567 МКУ щодо повноважень органів доходів і зборів України на взаємний обмін інформацією з уповноваженими або митними органами зарубіжних держав, у тому числі не в рамках чинних міжнародних угод.

Окрім того, нині у діяльності органів доходів і зборів щодо направлення запитів до уповноважених органів зарубіжних держав проблемою є недосконалість відомчої нормативно-правової бази.

Сьогодні направлення запитів до уповноважених органів зарубіжних держав та надання відповідей на взаємні запити здійснюється на підставі Порядку направлення запитів Державної митної служби України до митних служб іноземних держав або їх інформування, затвердженого Наказом Держмитслужби України від 6.07.2005 № 639 (далі – Порядок № 639). Останні зміни до нього були внесені наказом Держмитслужби України від 23.04.2009 № 380.

Нині обмін інформацією з митними службами зарубіжних держав здійснюють підрозділи ДФС України диференційовано. Наприклад, Департамент організації протидії митним правопорушенням та міжнародної взаємодії та Департамент адміністрування митних платежів забезпечують

співробітництво та здійснення обміну інформацією з державними органами іноземних держав згідно з міжнародними договорами, Департамент організації митного контролю ДФС – із питань, безпосередньо пов'язаних з організацією митного контролю та митного оформлення. Проблема застосування полягає у тому, що структура ДФС України постійно змінюється. Належних коригувань до Порядку № 639 не вносять. Тому направлення запитів до митних органів зарубіжних держав, які здійснюються не від імені ДФС України як правонаступника Держмитслужби України, а направлені від його структурних підрозділів, фактично здійснюються поза межами їх повноважень. Таким чином, ці функції повинні бути репрезентовані у структурі новоствореної Державної митної служби України.

**Висновки** з цього дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку. Узагальнюючи вищенаведене, варто зазначити, що перевагами запровадження механізму контролю над режимом тимчасового ввезення морських контейнерів та додаткового обладнання до них є: зниження ризику порушення митного законодавства з досліджуваних питань, збільшення надходжень до державного бюджету, автоматизація митних процедур щодо дотримання умов митного режиму тимчасового ввезення, розширення програмного функціоналу ПІК «Інспектор» у контексті морських перевезень, унеможливлення незаконної торгівлі контейнерами як окремим товаром, що в кінцевому підсумку сприятиме підвищенню ефективності реалізації державної митної справи в Україні.

#### 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, 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, Ірпінь – Хмельницький, 17–24 травня 2019 р. Ірпінь – Хмельницький, 2019. С. 55–59.
3. Руда Т.В., Артеменко А.В. Особливості здійснення контейнерних перевезень із врахуванням 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 над 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. *Сталий розвиток економіки*. 2019. № 2(49). С. 40–47.
7. Моніторинг логістичних потоків. *Електронна бібліотека*. URL : [https://stud.com.ua/120702/informatika/monitoring\\_logistichnih\\_potokiv](https://stud.com.ua/120702/informatika/monitoring_logistichnih_potokiv) (дата звернення: 21.05.2019).
8. Митний кодекс України : Закон України від 13.03.2012 № 4495-VI. URL : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4495-17> (дата звернення: 20.10.2019).

**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] (Khmelnitsky-Sataniv, 19-20 April 2019), Khmelnitskyi-Sataniv, Ukraine, pp. 5-10.
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-Khmelnitsky, 17-24 May 2019), Irpın – Khmelnitsky, 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). Irpın, 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". *Protydiiia minimizatsii splaty podatkiv: 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). Irpın, 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-Khmelnitsky, 17-24 May 2019), Irpın – Khmelnitsky, 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.
7. *Monitoryng loghistrychnykh potokiv*. Elektronna biblioteka. [Monitoring of logistic streams. E-library.], available at: [https://stud.com.ua/120702/informatika/monitoring\\_logistichnih\\_potokiv](https://stud.com.ua/120702/informatika/monitoring_logistichnih_potokiv) (access date May 21, 2019).
8. Verkhovna Rada Ukrainy (2012), *Mytnyi kodeks Ukrainy* [Customs Code of Ukraine], *Zakon Ukrainy* dated 13.03.2012 no. 4495-VI, available at: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4495-17> (access date May 20, 2019).