

## **АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ТИМЧАСОВОГО ВВЕЗЕННЯ МОРСЬКИХ КОНТЕЙНЕРІВ**

Світова торгівля є важливим фактором економічного зростання. Проте, зміна характеру світової торгівлі створює проблеми для глобального управління торгівлею. Зростання глобальних ланцюжків створення вартості та збільшення потоків прямих іноземних інвестицій, зокрема, зробили глобальне управління торгівлею більш складним процесом. За останній час також спостерігається зростаюча реакція на глобальну інтеграцію торгівлі та зростання протекціонізму в багатьох країнах.

За даними Міжнародної торговельної палати (далі - МТП), обсяг поставлених товарів у всьому світі досяг за останнє десятиріччя вражаючих розмірів. Товари, які щорічно переміщуються тільки на судах, важать більше 10 млрд. тон. Оціночна вартість світової торгівлі з 1979 року збільшилася вдесятеро до більш ніж 16 трильйонів доларів, що є близьким до ВВП найбільшої економіки світу [1]. Також за даними МТП завдяки великій кількості товарів, що перетинають земну кулю, зростає кількість компаній, що використовують пакувальні та контейнерні системи «повернення-поповнення», в яких контейнери відправляються назад до експортера порожніми після доставки та повторного використання. Використання багаторазових контейнерів і систем стеження також допомагає покращити контроль якості, безпеку та управління логістикою [2].

МТП вказує на те, що суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності відмовляються від переробки своїх контейнерних систем через жорсткі формальності митного оформлення після повернення порожніх контейнерів. Слід зазначити, що мита правильно накладаються на товари в контейнерах, що входять до країн, але існує незначна міжнародна узгодженість щодо того, як митниця повинна розглядати порожні контейнери, за винятком, можливо, їхніх систем спостереження. Деякі митні органи, вводять мита на порожні контейнери для повернення, таким чином караючи компанії за прийняття цього транспортного методу. Інші просять компанії орієнтуватися на тривалі процедури транзиту, які з часом можуть коштувати так само, як і самі митні збори [3].

Такі розрізнені митні процедури між країнами означають, що суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності, що транспортують свої товари в системах контейнерних перевезень, не можуть бути впевнені в платах, податках і часі. Багато викликів, з якими стикаються компанії, що використовують контейнерні системи для повернення, можуть бути вирішені шляхом впровадження та дотримання міжнародних конвенцій та керівних принципів, повідомляє МТП.

В даний час діють три міжнародні конвенції, які охоплюють питання тимчасового ввезення контейнерів: Митні конвенції, що стосуються контейнерів, від 18 травня 1956 року і 2 грудня 1972 року і Конвенція про тимчасове ввезення (Стамбульська конвенція) від 28 червня, 1990 року. Всі ці глобальні конвенції, що встановлюють правову базу митного режиму, що застосовується до тимчасово ввезених контейнерів, засновані на двох основних принципах, що регулюють використання таких контейнерів:

1. **Обов'язковий вивіз контейнерів, допущених до тимчасового ввезення на територію однієї з договірних сторін вищезазначених конвенцій, в незмінному стані.** Таким чином, один і той

же контейнер, допущений до тимчасового ввезення на підставі цих правил, повинен бути після його використання вивезений і не може бути замінений іншим схожим або еквівалентним контейнером.

2. Обмеження на використання тимчасово ввезених контейнерів у внутрішніх перевезеннях, тобто в перевезеннях, які починаються і закінчуються на території однієї і тієї ж сторони. Зокрема, ці обмеження чітко викладаються в Митній конвенції, що стосується контейнерів, 1972 року, в додатку 3 до якої обмовляється, що «... в результаті перевезення, що здійснюється за розумно прямим маршрутом, контейнер доставляється до місця або якнайближче до місця, де контейнер повинен завантажуватися експортним вантажем або звідки він повинен бути вивезений порожнім;» і « ... перед вивезенням контейнер використовується у внутрішніх перевезеннях тільки один раз ». аналогічні обмеження містяться в додатку В.3 до недавно узгодженої в ході переговорів «Стамбульської конвенції», підготовленої Радою митного співробітництва.

Хоча застосування цих двох основних принципів забезпечує, принаймні в теорії, митний контроль над тимчасово ввезеними контейнерами і запобігає їх використанню в чисто внутрішніх перевезеннях, воно, тим не менш пов'язане з великими труднощами адміністративного характеру для митних органів і ускладнює управління контейнерними перевезеннями в тому плані, що найчастіше доводиться виробляти економічно непотрібні перевезення порожніх контейнерів.

Протягом ряду років на транспорті, особливо в морському і залізничному контейнерному повідомленні, вже функціонували міжнародні контейнерні пули, тобто діяли угоди між транспортними компаніями, що дозволяють використовувати контейнери незалежно від їх фактичної приналежності. Такі сучасні механізми організації транспортної системи забезпечують ефективно використання існуючого парку контейнерів, скорочують перевезення порожніх одиниць і тим самим полегшують міжнародні перевезення і торгівлю.

Однак ці існуючі угоди, засновані на нормах приватного права, діють поза будь-яких міжнародних правових рамок, оскільки всі традиційні правові митні режими, що регулюють тимчасове ввезення, не дозволяють використовувати такі сучасні угоди на міжнародному рівні. [4]

Отже, порти завжди відігравали ключову роль у глобальному економічному ланцюжку з великою кількістю товарів. Зі зростанням обсягів торгівлі, інспектування контрабанди або небезпечних товарів, прихованих у вантажах, постійно зростає. Зважаючи на вище викладене підняті проблеми є актуальними в сучасних економічних умовах, а тому потребують подальшого дослідження.

### **Список джерел:**

1. *Return-Refill Packaging Shipment Causing Concern [Electronic resource] // by Marex. – 2017. – Resource access mode: <https://www.maritime-executive.com/article/return-refill-packaging-shipment-causing-concern>.*

2. *Business recommendations to facilitate the use of return-refill container systems in cross-border trade [Electronic resource] - Resource access mode: [https://www.iccgermany.de/fileadmin/user\\_upload/Content/Handels-und\\_Investitionspolitik/8.business\\_recommendations-to-faciliate-the-use-of-return-refill-container-systems.pdf](https://www.iccgermany.de/fileadmin/user_upload/Content/Handels-und_Investitionspolitik/8.business_recommendations-to-faciliate-the-use-of-return-refill-container-systems.pdf).*

3. *Shipping goods across borders with reusable containers and tracking systems is better for the environment, consumers and companies yet differential treatment by customs authorities can be detrimental for business [Electronic resource] - Resource access mode: <https://iccwbo.org/media-wall/news-speeches/icc-calls-global-guidance-return-refill-container-systems/>.*

4. *Конвенция ЕЭК/ООН о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, переданным в пул и используемым для международных перевозок [Электронный ресурс] – Режим доступа до ресурсу: <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/poolcont.pdf>.*