

## ІНФОРМАЦІЙНА ФОРМА МИТНОГО КОНТРОЛЮ – ОСНОВА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МИТНОЇ БЕЗПЕКИ ДЕРЖАВИ У «ЦИВІЛІЗАЦІЇ ЗНАНЬ»

### THE INFORMATION FORM OF THE CUSTOMS CONTROL IS A CORNERSTONE OF THE COUNTRY'S CUSTOMS SECURITY IN THE “KNOWLEDGE CIVILIZATION”

**Ємець А.В.**

старший викладач кафедри митної справи,  
Університет Державної фіскальної служби України

**Yemets Andriy**

Senior Lecturer of the Department of Customs Affairs,  
University of the State Fiscal Service of Ukraine

*У статті досліджено положення Рамкових стандартів безпеки та полегшення всесвітньої торгівлі стосовно форм митного контролю та запропоновано схему міжнародного авторизованого ланцюга постачання товарів, за допомогою якої визначені точки інформаційного обміну між його учасниками. Проаналізовані положення митних кодексів України та ЄС, які стосуються форм митного контролю, на предмет їх придатності для застосування в міжнародному авторизованому ланцюзі постачання товарів. Отримані результати свідчать про зміни у навколишньому для митних адміністрацій середовищі, які вимагають побудови нової глобальної форми митного контролю, яка б охоплювала всі етапи проходження товарів по міжнародному ланцюгу постачання. Запропоновано формулювання терміну «Інформаційна форма митного контролю», описані її основні риси та характеристики, як основи забезпечення митної безпеки держави на сучасному етапі.*

**Ключові слова:** АЕО, Єдине вікно, стандарти безпеки, зовнішньоекономічна діяльність, митний контроль, управління ланцюгом постачання, обмін даними, інформаційна форма митного контролю.

*В статье исследованы положения Рамочных стандартов безопасности и облегчения всемирной торговли относительно форм таможенного контроля и предложена схема международной авторизованной цепи поставки товаров, с помощью которой определены точки информационного обмена между ее участниками. Проанализированы положения таможенных кодексов Украины и ЕС, касающихся форм таможенного контроля, на предмет их пригодности для применения в международной авторизованной цепи поставки товаров. Полученные результаты свидетельствуют об изменениях в окружающей для таможенных администраций среде, требующие построения новой глобальной формы таможенного контроля, которая бы охватывала все этапы прохождения товаров по международной цепи поставок. Предложена формулировка термина «Информационная форма таможенного контроля», описаны ее основные черты и характеристики, в качестве основы обеспечения таможенной безопасности государства на современном этапе.*

**Ключевые слова:** УЭО, Единое окно, стандарты безопасности, внешнеэкономическая деятельность, таможенный контроль, управление цепью поставок, обмен данными, информационная форма таможенного контроля.

*Recently, the issue of the practical implementation of the Safe Framework of the standard WCO has been at the center of attention of scientists around the world. The three pillars of this international instrument require close cooperation between all members of the international supply chain. Among other things, the conditions for carrying out customs control of authorized supply chains are changing. From now on, due to AEO programs, the limits of customs control are expanded, it is carried out on the basis of a joint risk analysis by all involved customs administrations. Compliance with the requirements of the Safe Framework of Standard for improving international trade requires the customs administrations to coordinate their efforts to develop national AEO and Single Window programs. Therefore, it is important to determine the new conditions in which customs administrations should carry out customs control and exchange information between themselves and other participants in the supply chain. The article examines the provisions of the Safe Framework of Standards WCO in relation to customs control forms and proposes a scheme of an international authorized chain of supply of goods, through which the points of information exchange*

between its participants are defined. In the paper analyzes the provisions of the customs codes of Ukraine and the EU concerning the forms of customs control, for their suitability for use in the internationally authorized chain of supply of goods. It's found out these documents do not have general provisions on the uninterrupted control and efficient management of the international authorized chain of supply of goods in the information form. The received results testify to changes in the environment surrounding the customs administrations, which require the construction of a new global form of customs control, which would cover all stages of the passage of goods in the international supply chain. The wording of the term "Informational form of customs control" is proposed, its main features and characteristics are described as the basis for ensuring the customs security of the state at the present stage.

**Key words:** AEO, Single window, safety standards, foreign trade, customs control, SCM, Data exchange, information form of customs control.

**Постановка проблеми.** Схвалені у червні 2005 року на сесії Ради Всесвітньої митної організації в Брюсселі Рамкові стандарти безпеки та полегшення всесвітньої торгівлі (далі – РС ВМО) [1] мають на меті полегшити міжнародну торгівлю з одночасним підвищенням рівня безпеки міжнародних ланцюгів постачання товарів. Це завдання вирішується за допомогою: «автоматизованої системи управління ризиками», неінтрузивних методів митного огляду та встановлення постійного, захищеного від несанкційованого втручання інформаційного обміну між усіма (як державними контролюючими органами, так і приватними) учасниками операцій міжнародної торгівлі. Завдяки цьому митний та інші види державного контролю товарів, які переміщуються через митний кордон держави, стають частиною ланцюга постачання, від швидкості та надійності (безпекоспроможності) якого залежить, як конкурентна позиція вітчизняних підприємств на міжнародному ринку, так і стан митної безпеки держави. Фактично починаючи з 2005 року ми спостерігаємо процес розроблення, запровадження та випробування нової, глобальної системи колективного забезпечення митної безпеки держав-учасниць ВМО. Тому актуальним є формулювання основних рис та характеристик нової, інформаційної форми митного контролю, які згодом стануть положеннями митного законодавства України.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблемами організації митного контролю та забезпечення митної безпеки держави займалися такі науковці і практики, як І.Г. Бережнюк, Ю.Д. Кунєв, Ю.О. Коновалов, П.В. Пашко, О.І. Платонов, У.В. Романюк, С.С. Терещенко, А.І. Теплий, В.А. Туржанський, Kenneth Abante, Austen D. Givens, Nathan E. Busch, Alan D. Bersin, Miroslava Laszuk, Periklis Saragiotis та інші.

Питання практичної реалізації положень РС ВМО, побудови середовища «Єдиного вікна», запровадження національних програм «Авторизованого економічного оператора» розглядали у працях І.Н. Волосевич, О.М. Вакульчик, В.В. Галушцака, К.С. Корнійчука, Н. Мережко, Н. Калугі, А.Ю. Очерета, О.І. Платонова, І.Д. Харламова, О.П. Федотова, О.О. Федорова, Lars Karlsson, Zuraimi Abdul Aziz, Vera Thorstensen, Lucas Ferraz, Thiago Nogueira та інших.

### **Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми.**

З огляду на глобалізацію міжнародної торгівлі, виникнення нових загроз митній безпеки держави, необхідно узагальнити напрацьований вітчизняний та міжнародний досвід у галузі запровадження положень РС ВМО та сформулювати визначення «Інформаційної форми митного контролю».

**Метою статті** є формулювання визначення, основних рис та характеристик інформаційної форми митного контролю.

**Виклад основного матеріалу.** Митна справа загалом, у тому числі форми митного контролю та процедури митного оформлення, напряму залежать від того, на якій стадії розвитку перебуває суспільство. У вітчизняній науковій літературі під терміном «суспільство знань» розуміється сучасний етап розвитку техногенної цивілізації (див. у Д.І. Бондаренко [2]). Аналогічним йому терміном у російськомовній науковій літературі є «цивілізація знань». У англійській мові авторів, починаючи з робіт Druker P.F., використовується термін "knowledge society" – інформаційне суспільство. Основною рисою якого є те, що знання набуває статусу «єдиного ресурсу, який взагалі має значення» [3].

Видатний американський дослідник міжнародної конкуренції М. Портер підкреслював важливість знань та вміння їх застосовувати для досягнення фірмою (державою) високого рівня конкурентоспроможності на міжнародному ринку, він писав: «Високий рівень конкурентоспроможності виявляється все більш залежним не від виробничих факторів, а від здатності фірми створювати і застосовувати знання і технології» [с. 208, [4]]. Для сучасних (епохи «Цивілізації знань») митних органів створення знання про можливі ризики для митної безпеки держави, оцінка загроз та застосування заходів щодо їх мінімізації, за РС ВМО, є головним завданням.

В останній редакції (червень 2018 року) РС ВМО спираються на три «опори»: I – співробітництво між митними адміністраціями країн – торговельних партнерів, II – співробітництво між митними адміністраціями та комерційною спільнотою (всіма учасниками процесу міжнародної торгівлі) та III – співробітництво між митними адміністраціями та іншими державними

контролюючими органами, міжнародними установами та організаціями. Практична реалізація такого співробітництва по всій довжині міжнародного ланцюга постачання товарів здійснюється шляхом запровадження двох основних концепцій РС ВМО, а саме: інституту «Авторизованого економічного оператора» та середовища «Єдиного вікна». При цьому РС ВМО визначають основною метою всіх зусиль митних адміністрацій сприяння торгівлі з одночасним підвищенням рівня митної безпеки держав-учасниць Всесвітньої митної організації (далі – ВМО). Отже, можливо констатувати, що зовнішнє середовище, в якому працюють митні органи, змінилося. До завдань митних адміністрацій, крім звичайних для них захисних та фіскальних функцій, додаються функції підвищення конкурентоспроможності вітчизняних підприємств на міжнародному ринку за рахунок пришвидшення та здешевлення процедур переміщення товарів через митний кордон, здійснення аналізу та керування ризиками у митній справі на підставі даних комерційних систем обміну інформацією, як у власних інтересах, так і задля обміну відповідною інформацією із митними адміністраціями інших держав.

Враховуючи викладене, не викликає сумнівів висновок про те, що основою практичної реалізації РС ВМО є процеси інформаційного обміну між усіма учасниками міжнародного ланцюга постачання із застосуванням сумісних інформаційно-комунікативних систем від моменту, коли товар потрапляє до такого ланцюга (момент формування замовлення на товар) до моменту його поставки на склад кінцевого споживача. Таким чином, на підставі положень РС ВМО, до сфери інтересів митних адміністрацій потрапляє не лише конкретна партія товарів та транспортний засіб, який переміщує її через митний кордон держави, а цілком вся ділова практика учасників операцій міжнародної торгівлі. Ці зміни, в свою чергу, викликають необхідність застосування нової, інформаційної форми митного контролю, яка за всіма рисами та характеристиками відрізняється від тих, що існували досі.

У цьому дослідженні задля досягнення заявленої мети будуть прийнятті такі кроки:

I. Визначені точки контролю (інформаційного обміну) між усіма учасниками операції міжнародної торгівлі в авторизованому міжнародному ланцюзі постачання товарів (за РС ВМО – це такий ланцюг, уякому беруть участь винятково підприємства, що мають статус авторизованого економічного оператора).

II. Проаналізовані положення Митного кодексу України (далі – МКУ) [5] та Митного кодексу ЄС (далі – МК ЄС) [6] щодо форм митного контролю та можливості їх застосування під час митного контролю авторизованих ланцюгів постачання товарів.

III. На підставі отриманих результатів визначено основні риси та характеристики інформаційної форми митного контролю, а отримані результати узагальнено у вигляді формулювання відповідного визначення.

### **I. Точки інформаційного обміну між учасниками міжнародного авторизованого ланцюга постачання товарів**

Нині є досить різних графічних моделей міжнародного ланцюга постачання товарів (наприклад, Buy-Ship-Pay Reference Data Model від UNECE [7], WCO Data Model від ВМО [8] та інші) але всі вони не підходять для досягнення цілей цього дослідження, оскільки містять інформацію як щодо фізичних (рух документів, товарів тощо), так і стосовно інформаційних (інформація про відвантаження, сплату коштів тощо) потоків. Замість них автор пропонує представити систему положень РС ВМО у вигляді трьох концентричних кіл (див. рис. 1-I). Зовнішнє коло становлять стандарти I опори, стандарти 6-12 III опори та система двосторонніх, багатосторонніх угод про взаємне визнання статусу АЕО (далі в тексті буде використовуватись англійська аббревіатура МРА – Mutual Recognize Agreement), саме ці положення формують зовнішнє середовище з погляду вітчизняного учасника міжнародної торгівлі.

Наступне коло представляє собою середовище всередині держави, на яке мають вплив стандарти III опори. Умови перетину кордону вантажами та транспортними засобами, отримання необхідних відповідно до положень законодавства дозволів, сплати податків та інші питання взаємодії з митними та іншими державними органами регулюються актами законодавства держави та положеннями тих міжнародних актів, згода на обов'язковість яких надана вищим органом законодавчої влади держави. Внутрішнє коло – це ті правила та технології державно-приватного партнерства, які на підставі положень стандартів II опори РС ВМО застосовуються у державі. Саме у цьому внутрішньому колі задовго до моменту фактичного початку митного контролю та оформлення товарів, які переміщуються через митний кордон, здійснюються основні підготовчі етапи до встановлення інформаційної взаємодії бізнесу і митних та інших державних органів, які контролюють міжнародну торгівлю.

Комбінуючи послідовно схеми з рис. 1-I для держав експорту, транзиту та імпорту, отримуємо схему Авторизованого ланцюга постачання (див. рис. 1-II), з якої видно що у міжнародних ланцюгах постачання такого типу кожна митна адміністрація має щонайменше три точки контролю (інформаційного обміну):

1. Місце інформаційного обміну між митними адміністраціями (держав експорту, транзиту та імпорту) та національними учасниками ланцюга постачання – точки ЕК1, ТР1 та ІМ1;

2. Відповідний пункт пропуску на митному кордоні, де відбувається митний контроль това-



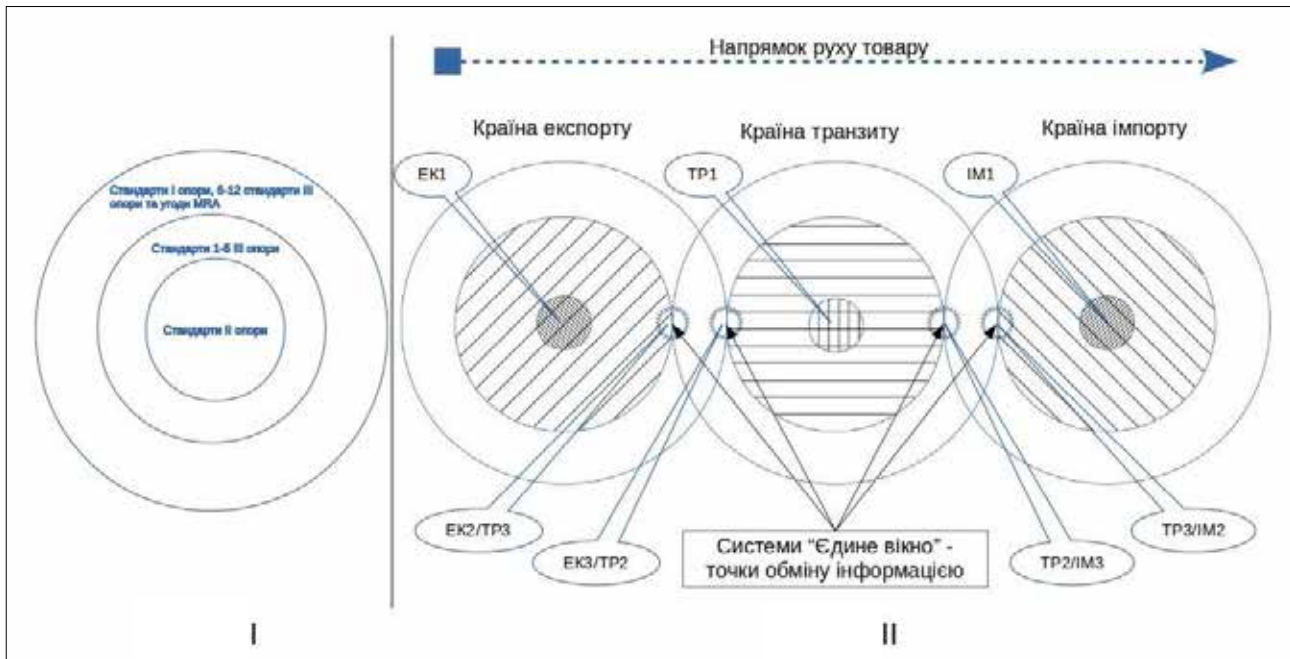


Рис. 1. Схема положень РС ВМО (I) та Схема Авторизованого ланцюга постачання (II)

рів та інформаційний обмін між митними адміністраціями, іншими державними контролюючими органами та перевізниками (експедиторами), операторами середовища «Єдиного вікна» – точки EK2/TP3, EK3/TP2, TP2/IM3, TP3/IM2.

Точки з індексом 1 – означають моменти до та після завершення митного контролю, тобто в них митні органи здійснюють оцінку учасника операції міжнародної торгівлі на відповідність статусу АЕО та перевіряють дотримання статусу (проводять операції пост-митного контролю).

Точки з індексами 2 та 3 – зображають моменти контролю конкретної операції міжнародної торгівлі (потрапляння товарів під митний контроль та їх випуск з-під митного контролю).

Всі ці точки пов'язані між собою основним та дублювальним (контрольним) потоками даних. Міжнародний інформаційний обмін відбувається паралельно між митними адміністраціями та комерційними системами операторів «Єдиного вікна» у відповідних державах (див. рис. 2).

Крім того, у системі положень РС ВМО передбачений спеціальний додатковий інформаційний потік між митними адміністраціями, який забезпечує постійну роботу зі спільного пошуку, оцінки та управління ризиками безпеки міжнародного ланцюга постачання (додатково див. Додаток II до «Митного керівництва з управління інтегрованим ланцюгом постачання» ВМО [9]).

Принциповими особливостями описаних схем Авторизованого ланцюга постачання та інформаційного обміну в ньому є те, що:

– будь-яка інформація стосовно товарів, транспортних засобів, умов виконання торговельної угоди тощо, подається відповідними учасниками міжнародного ланцюга постачання

один раз, та багаторазово використовується державними контролюючими органами (не тільки митними) різних держав;

– будь-які операції з вантажем чи транспортним засобом, на якому він переміщується через митний кордон фіксуються, авторизуються, а інформація про них стає доступною для всіх учасників міжнародного ланцюга постачання відповідно до ролі кожного у загальному технологічному процесі;

– наявність дублювального потоку інформації для використання митними органами під час митного контролю та оформлення товарів та транспортних засобів, які переміщуються через митний кордон (див. рис. 2 стрілки MRA та «Загальна система управління ризиками») не вимагає додаткових витрат часу та ресурсів, оскільки базуються на дотриманні всіма комерційними учасниками міжнародного ланцюга постачання умов статусу «авторизованого економічного оператора» (див. «теорія управління відповідністю» у Lars Karlsson [10]).

Останнє положення потребує додаткового вивчення, оскільки сумісні між собою національні програми «Авторизованого економічного оператора», зв'язані між собою міждержавними (дво-, або багатосторонніми) угодами про взаємне визнання (на перших етапах статусу АЕО підприємства, на кінцевому етапі – результатів митного контролю) є тим технологічним прийомом, який дозволяє поєднати підвищення рівня митної безпеки всіх держав-учасниць зі спрощенням механізму міжнародної торгівлі та зменшенням операційних витрат її учасників (як комерційних підприємств, так і державних контролюючих органів).

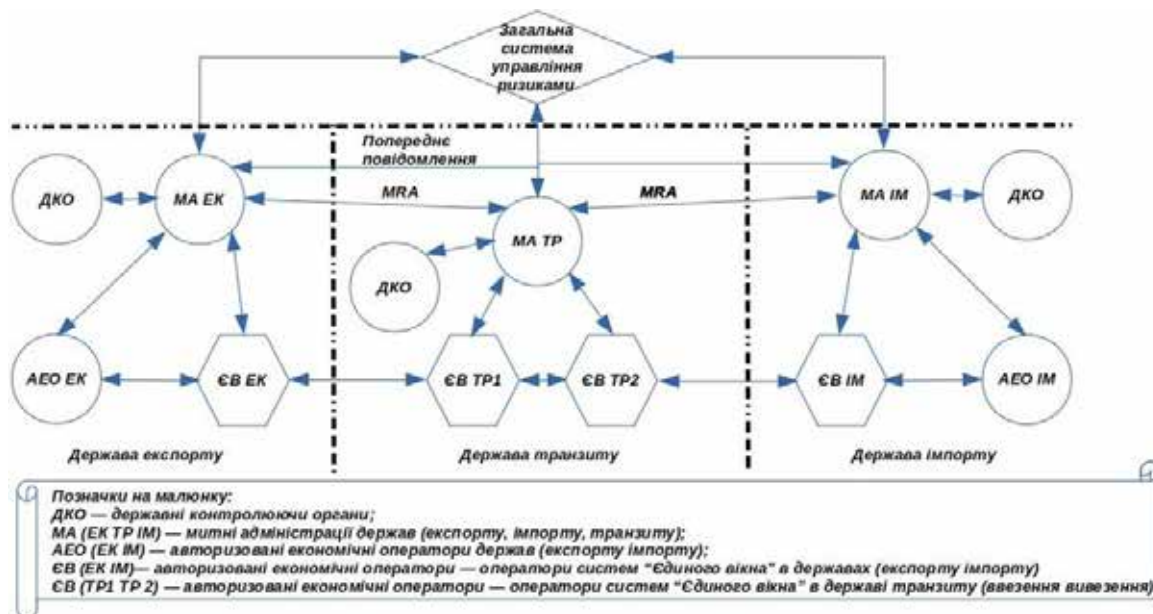


Рис. 2. Принципова схема інформаційного обміну в авторизованому ланцюзі постачання

До появи РС ВМО та міжнародних ланцюгів поставок товарів з участю АЕО кожна митна адміністрація встановлювала свої правила щодо порядку митного контролю та оформлення товарів, вивчала та керувала ризиками і намагалася налагодити співробітництво із бізнес спільнотою для підвищення ефективності власної роботи та підвищення загального рівня митної безпекоспроможності держави. В авторизованому ланцюзі постачання важливі не тільки самі положення національної програми АЕО (тут маються на увазі умови дотримання підприємством відповідності та обсяг «привілеїв», які такому підприємству надаються митними органами), а і загальна міжнародна частина правил, яка встановлюється відповідними угодами МРА.

Враховуючи вищевикладене, можливо зробити проміжний висновок, що однією з характерною рис інформаційної форми митного контролю є те, що в ній приймають участь суб'єкти з різних держав.

Крім того, економія часу та інших ресурсів митних органів здійснюється за рахунок перенесення частини митних формальностей на періоди до, чи після проходження товарів через митний кордон. А саме, процес авторизації, тобто схвалення митною адміністрацією держави – розташування комерційного підприємства його практики міжнародної торгівлі, передбачає, серед іншого, перевірку заходів фізичної та інформаційної безпеки, запровадження на такому підприємстві; налагодження постійного зв'язку між підприємством та митними органами (відкриття уповноваженим посадовим особам митних

органів доступу до ERP системи, банківських рахунків тощо).

Змінюється також і підхід митних адміністрацій до організації митного пост-аудиту на підприємствах, які отримали статус «Авторизованого економічного оператора». Замість громіздких та дорогих у виконанні документальних перевірок, що здебільшого на деякий час паралізують діяльність комерційного підприємства, руйнують плавний перебіг подій у міжнародному ланцюзі постачання товарів, митні органи за допомогою загальної системи управління ризиками, без інформування підприємства, здійснюють раптові перевірки даних з його ERP систем, порівнюють їх з даними отриманими з партнерської митної адміністрації, системи «Єдиного вікна» тощо.

## II. Положення МКУ та МК ЄС щодо форми митного контролю та можливості їх застосування під час митного контролю авторизованих ланцюгів постачання товарів

Встановлені Статтею 336 МКУ [5] форми митного контролю можливо поділити на групи за моментом їх проведення:

1. Пропуск товарів та транспортних засобів, які їх переміщують через митний кордон:

- перевірка документів та відомостей, які надаються митним органам під час переміщення товарів, транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України;
- облік товарів, транспортних засобів комерційного призначення, що переміщуються через митний кордон України;

– митний огляд (в окремих випадках за наявності інформації від Автоматизованої системи аналізу та управління ризиками (далі – АСАУР),

орієнтування від інших державних контролюючих та / або правоохоронних органів);

2. Митний контроль та оформлення у митниці призначення:

- перевірка документів та відомостей, які надаються митним органам під час переміщення товарів, транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України;

- митний огляд (в окремих випадках за наявності інформації від АСАУР, орієнтування від інших державних контролюючих та / або правоохоронних органів);

- усне опитування громадян та посадових осіб підприємств (за необхідністю);

- направлення запитів до інших державних органів, установ та організацій, уповноважених органів іноземних держав для встановлення автентичності документів, поданих митному органу (за наявності обґрунтованих підстав для сумнівів у наданій декларантом документів та відомостей).

3. Митний пост-аудит (в Кіотській конвенції застосовується термін «контроль на основі методів аудиту» [11]):

- огляд територій та приміщень складів тимчасового зберігання, митних складів, вільних митних зон, магазинів безмитної торгівлі та інших місць, де знаходяться товари, транспортні засоби комерційного призначення, що підлягають митному контролю, чи провадиться діяльність, пов'язана із митною справою;

- перевірка обліку товарів, що переміщуються через митний кордон України та/або перебувають під митним контролем;

- документальні перевірки дотримання вимог законодавства України з питань державної митної справи.

В свою чергу під «Перевіркою документів та відомостей, які подаються органам доходів і зборів під час переміщення товарів, транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України» український законодавець розуміє (див. Статтю 337 МКУ [5]) перевірки:

1) візуально,

2) із застосуванням інформаційних технологій шляхом проведення:

- формато-логічного контролю,

- контроль зіставлення (з електронними документами від інших митних адміністрацій та / або контролюючих органів),

- контролю із застосуванням АСАУР (це оцінка ризику шляхом аналізу поданих документів у конкретному випадку переміщення товарів).

Головні принципи побудови Системи управління ризиками у митній справі встановлені Главою 52 МКУ [5].

Під ризиком розуміється ймовірність недотримання вимог законодавства України з питань державної митної справи. Управління ризиками включає: виявлення, аналіз та оцінку ризиків, розроблення та практичної реалізації заходів,

спрямованих на їх мінімізацію (тобто вибір форм митного контролю та його обсягу) з наступним оцінюванням ефективності таких заходів. При цьому, до об'єктів аналізу ризику належать:

- характеристики товарів, транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон України;

- характер зовнішньоекономічної операції;
- характеристика суб'єктів, що беруть участь у зовнішньоекономічній операції.

Таким чином, за нормами чинного МКУ під час проведення митних процедур з товарами та транспортними засобами, які переміщуються через митний кордон України:

- виникає дублювання у проведенні форм митного контролю, пов'язане із повторним наданням декларантом або його представником документів та відомостей, які подаються митним органам під час переміщення товарів, транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України;

- застосування деяких форм митного контролю (направлення запитів до інших державних органів, установ та організацій, уповноважених органів іноземних держав; документальних виїзних перевірок) призводить до порушення ритмічності та плавності у роботі міжнародного ланцюга постачання товарів;

- результати митного контролю на основі методів аудиту конкретного підприємства не включають в себе аналіз його ділової практики, інформації з інших джерел (систем «Єдиного вікна», іноземних митних адміністрацій тощо) щодо інших учасників операції міжнародної торгівлі, як це передбачено положеннями РС ВМО.

У Статті 46 МК ЄС, яка має назву «Управління ризиками та митний контроль» згадуються аналогічні етапи (ввезення на територію ЄС, контроль та оформлення, митний пост-аудит) і форми митного контролю, закріплено право митних органів «здійснювати будь-який митний контроль, який вони вважають необхідним» [6].

На відміну від положень МКУ, вибір форм і обсяг контролю, за винятком випадкових перевірок, відповідно до МК ЄС базується на аналізі ризиків. Процес аналізу ризиків, з використанням електронних методів обробки даних, здійснюється на трьох рівнях (на національному, ЄС та міжнародному) з метою виявлення і оцінки ризиків, розробки необхідних контрзаходів на основі загальних критеріїв.

За допомогою спільної системи управління ризиками (див. рис. 2), яка ґрунтується на обміні інформацією між митними адміністраціями про ризики та результати їх аналізу, встановлюються спільні критерії і стандарти ризику, контрольних заходів і пріоритетних областей митного та інших видів контролю.

Під процесом управління ризиками в МК ЄС розуміється розмежування рівнів ризику, пов'язаного з товарами, що підлягають митному контролю чи нагляду, та визначення, чи буде



товар підлягати особливому митному контролю, і якщо так, то в якому місці міжнародного ланцюга постачання. Необхідно також зазначити, що в МК ЄС процес управління ризиками містить етап моніторингу та перевірки самого процесу і його результатів на основі міжнародних, союзних і національних джерел та стратегій. Таким чином вирішуються відразу декілька проблем в діяльності митних органів:

1. Кожна митна адміністрація отримує «зворотній сигнал», який дозволяє постійно відстежувати ефективність та доцільність кожного із застосованих критеріїв ризику (запроваджувати ті, які найбільш ефективно спрацьовують, та скасовувати, ті які не ведуть до знаходження порушень митного законодавства).

2. Оперативно, а головне ще до моменту виникнення на власному кордоні ризикової ситуації, мати відповідний обсяг інформації про ризики, які виявлені іншими митними адміністраціями.

3. За рахунок розподілу форм контролю по всьому міжнародному ланцюгу постачання, на підставі застосування концепцій РС ВМО (не інтрузивні методи контролю, попереднє інформування, взаємне визнання статусу АЕО тощо) прискорювати контрольні заходи та зменшувати операційні витрати всіх учасників ланцюга.

Передовими щодо МКУ є і положення Статті 47 МК ЄС, в якій митні органи визначені координаторами роботи та обміну інформацією з усіма іншими компетентними органами, на які покладено контроль за товарами, що переміщуються через митний кордон держави за принципом «Єдиного вікна» («Єдиної зупинки»).

Як уже зазначалося вище, контроль на основі методів аудиту згідно із положеннями МКУ здійснюється у формі документальних (планових) перевірок підприємств. Підставою для них є квартальні плани, які формуються митними органами на підставі самостійного аналізу зовнішньоекономічної діяльності підприємств із застосуванням системи управління ризиками, або інформація про можливе порушення підприємством митного законодавства України (в цих випадках проводяться позапланові перевірки). І хоча у МКУ відсутня конкретна норма стосовно тих підприємств, які підпадають під такі перевірки по завершенні митного контролю та оформлення товарів, які переміщуються через митний кордон, з вивчення інших норм цього законодавчого акту випливає, що до «поля зору» митних органів потрапляють лише ті учасники міжнародного ланцюга постачання, які вказані у митній декларації. На відміну від положень МКУ у Статті 48 «Митний пост-аудит» МК ЄС митні органи країн членів Союзу «можуть перевіряти точність і повноту інформації, наданої в митній декларації... існування, автентичність, точність і дійсність будь-яких підтверджувальних документів, можуть перевіряти рахунки декларанта та інші записи, що стосуються опе-

рацій стосовно даного товару, попередні або подальші комерційні операції, пов'язані з цими товарами після завершення їх митного оформлення». Крім того, митним органам ЄС надається право оглядати товари, які вже випущені у вільний обіг на території Союзу, у тих місцях де вони на той час будуть знаходитись. Зрозуміло, що такі, більш широкі повноваження митних органів, більше відповідають положенням РС ВМО та іншим міжнародним документам з питань інтегрованого управління кордонами та спрощення операцій міжнародної торгівлі.

Водночас, незважаючи на те, що положення МК ЄС більшою мірою відповідають нормам РС ВМО, в них також митний контроль міжнародних авторизованих ланцюгів постачання товарів розподілений між декількома формами митного контролю, що по суті не відповідає принципу єдності заходів контролю та цілісності вантажу, які проголошуються загаданим міжнародним документом. Тому постає необхідність сформулювати визначення нової форми митного контролю – «Інформаційної форми митного контролю».

### **III. Основні риси та характеристики інформаційної форми митного контролю**

На підставі загальних положень теорії управління до основних рис інформаційної форми митного контролю належать об'єкт, суб'єкт та предмет контролю [12].

Об'єкт контролю – це те, що (хто) контролюється. В уповноваженому міжнародному ланцюгу постачання контролюються всі без виключення технологічні процеси, які пов'язані із переміщенням (перевалкою, зберіганням, розподіленням) товарів від їх виробника до кінцевого споживача.

Суб'єктами контролю всередині уповноваженого міжнародного ланцюга постачання товарів виступають митні та інші державні контролюючі органи держав – учасниць операції міжнародної торгівлі, у співробітництві із приватними учасниками ланцюга відповідно до принципів РС ВМО та інших міжнародних документів стосовно підвищення безпеки та спрощення операцій міжнародної торгівлі.

Предметом контролю – є діяльність всіх учасників уповноваженого міжнародного ланцюга постачання відповідно до встановлених законів, норм, правил протягом всього часу існування підприємства, яке здійснює діяльність з товарами, які підлягають (та / або підлягали) митному контролю та нагляду.

Виходячи з вищевикладеного основними характеристиками інформаційної форми митного контролю є:

– безперервність, тобто контроль розпочинається на етапі подачі підприємством митним органам у країні розташування заяви про надання статусу «Авторизованого економічного оператора» і до моменту поставки конкретного товару на склад його кінцевого споживача;

– глобальність (міжвідомча кооперація та інтернаціональність), технологічна схема інформаційної форми митного контролю передбачає взаємодію та інформаційний обмін між всіма державними органами, на які покладено контрольні функції на кордоні держави та аналогічними державними органами протягом всього міжнародного ланцюга постачання товарів;

– варіативність, конкретна схема інформаційної форми митного контролю залежить від змісту положень національного законодавства кожної держави – учасниці уповноваженого міжнародного ланцюга постачання товарів та положень укладених міжнародних дво-, багатосторонніх угод MRA;

– продуктивність, загальна система управління ризиками надає можливість митним та іншим державним контролюючим органам оперативно реагувати на зміни у зовнішньому середовищі міжнародної торгівлі та обирати найбільш економічно доцільні та ефективні з погляду забезпечення належного рівня митної безпеки технологічні рішення митного контролю;

– лояльність, відсутність руйнівного впливу на бізнес процеси приватних учасників уповноваженого міжнародного ланцюга постачання за рахунок доступу державних (насамперед митних) контролюючих органів до ERP систем учасників операції міжнародної торгівлі, інформаційно-комунікативних систем операторів середовища «Єдиного вікна», що дає змогу

проводити раптові перевірки не зупиняючи без нагальної потреби плавну течію міжнародного ланцюга постачання товарів.

**Висновки і пропозиції.** Підсумовуючи вищевикладене, можливо запропонувати таке визначення інформаційної форми митного контролю:

«Інформаційна форма митного контролю – це процес інформаційної взаємодії між всіма учасниками міжнародного ланцюга постачання товарів під керівництвом митних адміністрацій держав – учасниць із метою встановлення відповідності їх нормам законодавства, положенням відповідних міжнародних угод всіх без виключення технологічних процесів, пов'язаним із переміщенням (перевалкою, зберіганням, розподіленням) товарів від їх виробника до кінцевого споживача в рамках міжнародного ланцюга постачання товарів на основі положень Рамкових стандартів безпеки та поліпшення міжнародної торгівлі Всесвітньої митної організації».

Наведений у цьому дослідженні матеріал свідчить про доцільність продовження наукових досліджень та розроблення проектів законодавчих актів з метою більш ефективного використання в Україні переваг та перспектив, що надаються РС ВМО. Крім того, враховуючи тісний зв'язок між концепціями «Авторизованого економічного оператора» та «Єдиного вікна» РС ВМО, автор пропонує розробляти відповідні проекти актів законодавства, узгоджуючи норми стосовно АЕО та «Єдиного вікна» між собою.

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Safeframe Work OF Standards // of. cite WCO / WCO. URL: <http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/safe-package/safe-framework-of-standards.pdf?la=en> (дата звернення: 26.02.2019)
2. Бондаренко Д.І. «Суспільства знань» як етап еволюції техногенної цивілізації // Знання. Освіта. Освіченість. Вінниця: Конференції ВНТУ. 2016. С. 1–6.
3. Druker P.F. Post-Capitalist Society. Oxford. Butterworth Heinemann. 1993. 200 p.
4. Портер, Майкл Международная конкуренция: Конкурентные преимущества стран. Москва. Альпина Паблишер. 2017. 947 p.
5. Митний кодекс України : Закон від 01.10.2014 № 4495-VI // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/4495-17> (дата звернення: 12.01.2019)
6. Regulation (EU) No 952/2013 of the European Parliament and of the Council of 9 October 2013 laying down the Union Customs Code (recast) // EUR-Law / EU. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1521191466211&uri=CELEX:02013R0952-20161224> (дата звернення: 22.04.2019)
7. Buy-Ship-Pay Reference Data Model // оф. сайт UN/CEFACT / UNECE. URL: <https://uncefact.unece.org/display/uncefactpublic/Buy-Ship-Pay+Reference+Data+Model> (дата звернення: )
8. WCO Data Model // of. cite WCO / World customs organization. URL: <http://www.wcoomd.org/zh-cn/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/data-model.aspx> (дата звернення: )
9. Customs guidelines on integrated supply chain management // of. cite WCO / World customs organization. URL: <http://www.wcoomd.org/-/media/D81B2807C64A4B669942F88D51D5FCF6.ashx> (дата звернення: 26.02.2019)
10. Lars Karlsson. Back to the future of Customs: A new AEO paradigm will transform the global supply chain for the better / World Customs Journal. Australian Capital Territory reg. no. A04701. 2017. Vol. 11. № 1. P. P. 23–33.
11. Revised Kyoto Convention // of. cite WCO / World customs organization. URL: [http://www.wcoomd.org/en/Topics/Facilitation/Instrument%20and%20Tools/Conventions/pf\\_revised\\_kyoto\\_conv/Kyoto\\_New](http://www.wcoomd.org/en/Topics/Facilitation/Instrument%20and%20Tools/Conventions/pf_revised_kyoto_conv/Kyoto_New) (дата звернення: 22.04.2019)
12. Бублик Б.Н. and Кириченко Н. Ф. Основы теории управления: Учебное пособие. Київ. Вища школа. 1975. 328 с.