

## ВЗАЄМОЗВ'ЯЗОК ТА СИНЕРГІЯ ГОЛОВНИХ КОНЦЕПЦІЙ РАМКОВИХ СТАНДАРТІВ БЕЗПЕКИ ВМО В КОНТЕКСТІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МИТНОЇ БЕЗПЕКИ ДЕРЖАВИ

### INTERCONNECTION AND SYNERGY OF THE MAIN CONCEPTS OF SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS WCO IN THE CONTEXT OF ENSURING THE CUSTOMS SECURITY OF THE STATE

**Ємець А.В.**

старший викладач кафедри митної справи,  
Університет Державної фіскальної служби України

**Yemets Andrij**

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

*У статті досліджено положення нової редакції (липень 2018 року) «Рамкових стандартів безпеки та полегшення всесвітньої торгівлі» ВМО стосовно умов діяльності уповноважених економічних операторів. Побудовано схеми середовища, в якому працюють уповноважені економічні оператори, та уповноваженого ланцюга постачання на основі «Митного керівництва з управління інтегрованим ланцюгом постачання» ВМО. Визначено точки інформаційного обміну (контролю) під час застосування інтегрованого ланцюга постачання товарів в міжнародній торгівлі. В результаті виявлено взаємозв'язки концепцій «Уповноваженого економічного оператора» та «Єдиного вікна», а також синергетичний ефект їх узгодженого запровадження стосовно рівня митної безпеки держави та поліпшення умов міжнародної торгівлі.*

**Ключові слова:** АЕО, «Єдине вікно», стандарти безпеки, зовнішньоекономічна діяльність, державне регулювання, уповноважений ланцюг постачання.

*В статье исследованы положения новой редакции (июль 2018 года) «Рамочных стандартов безопасности и облегчения всемирной торговли» ВТО относительно условий деятельности уполномоченных экономических операторов. Построены схемы среды, в которой работают уполномоченные экономические операторы, и уполномоченной цепи поставок на основе «Таможенного руководства по управлению интегрированной цепью поставок» ВМО. Определены точки информационного обмена (контроля) при применении интегрированной цепи поставок товаров в международной торговле. В результате выявлены взаимосвязи концепций «Уполномоченного экономического оператора» и «Единого окна», а также синергетический эффект их согласованного внедрения касательно уровня таможенной безопасности государства и улучшения условий международной торговли.*

**Ключевые слова:** УЭО, «Единое окно», стандарты безопасности, внешнеэкономическая деятельность, государственное регулирование, уполномоченная цепь поставок.

*Recently, the Parliament of Ukraine adopted in the first reading a draft Law of Ukraine (Reg. No. 7473 dated 29.12.2017), which specifies the mechanism of state regulation of the activities of authorized economic operators. A number of legislation on work actors of the international trade in the "Single Window" environment has also been adopted and introduced. In addition, in June 2018, the World Customs Organization approved the ISCM Guidelines for the management of integrated supply chains in international trade, and in July 2018, the new edition of the Safe Framework of Standards, which introduced a third "pillar" – cooperation between customs authorities and others state bodies that control goods transported across the customs border. Based on the foregoing, it is relevant to study the conditions in which the AEO will work in the near future. How will the practical implementation of the basic concepts of these documents on the state of customs security of Ukraine affect. The article examines the provisions of the new WCO Framework Safe Framework Standards (July 2018) regarding the conditions for the activities of authorized economic operators. Author has been creating schemes the environment in which authorized economic operators will be work and the integrated supply chain operate on the basis of WMO's Integrated Supply Chain Management Guidelines. After that has been determine the points of information exchange (control's points) at application of the integrated chain of supply of goods in international trade. Special attention was paid to the administrative and organizational aspects of the construction of the ISC, while the impact of mod-*

ern information and communication technologies was only noted. As a result, the links between the concepts of "Authorized Economic Operator" and "Single Window" were identified, as well as the synergistic effect of their coherent implementation regarding for the level of customs security of the state and the improvement of the conditions of international trade.

**Key words:** AEO, "Single Window", safety standards, foreign trade, state regulation, ISCM.

**Постановка проблеми.** Зі схваленням у червні 2005 року на сесії Ради Всесвітньої митної організації в Брюсселі «Рамкових стандартів безпеки та полегшення всесвітньої торгівлі» (далі – РС ВМО, які розглядаються в цій статті у редакції від липня 2018 року [1]) встановлено рамки (дороговкази), в яких кожна країна має право просуватись на шляху запровадження нових форм митного контролю «із власною швидкістю» та власними пріоритетами. В Україні з першого червня 2012 року діє редакція Митного кодексу України (далі – МКУ), в якій є згадка про «Уповноваженого економічного оператора» (див. Главу 2 [2]), з 2017 року на розгляді у Верховної Ради України перебуває проект Закону України (від 29 грудня 2017 року № 7473) [3], в якому отримує розвиток державне регулювання діяльності уповноважених економічних операторів (з огляду на прийняття Верховною Радою України у першому читанні проекту № 7473 далі в тексті буде використовуватись міжнародний термін «авторизований економічний оператор» (АЕО)). Крім того, прийнято низку актів законодавства стосовно запровадження концепції «Єдиного вікна» [4; 5].

Однак зазначені концепції РС ВМО розглядаються законодавцями окремо одна від одної, у відриві від інших норм РС ВМО (попереднє інформування, уніфікація та стандартизація даних, цілісність вантажу та унікальний сертифікат відправлення). Отже, набуває особливого значення вивчення взаємозв'язку та синергії головних концепцій РС ВМО, що дасть в майбутньому змогу найефективнішим чином запровадити їх у практику митних органів України.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** З огляду на той факт, що Всесвітня митна організація (далі – ВМО) у липні 2018 року випустила нову редакцію РС ВМО, додавши «третьою опору» стосовно співробітництва митних адміністрацій з іншими державними органами, які контролюють переміщення товарів через кордон держави, наукових праць з цієї теми ще небагато.

Водночас дослідженням загальних питань національної безпеки щодо зовнішньоекономічної діяльності та митної справи займалися І.І. Бережнюк, І.В. Несторишен, В.Т. Колесник, О.А. Долгий, Ю.О. Коновалов, П.В. Пашко, Н.П. Танасієнко, Т.В. Цвігун.

Концепція «Єдиного вікна» та практика її застосування в митній справі розглядалися такими науковцями, як Ю.І. Пивовар, Н.А. Буличева, Г.М. Писаренко, О.І. Платонов, О.П. Шейко, Ю.О. Колейников, С.С. Терещенко, В.В. Чор-

ний, А.М. Романенко, І.В. Сітко, В.Б. Суворов, О.П. Федотов.

Теоретичні та практичні аспекти впровадження інституту АЕО, світовий досвід функціонування таких підприємств у межах уповноважених ланцюгів постачання, а також становлення правових норм України щодо міжнародної митної моделі державно-приватного партнерства досліджували такі науковці, як І.Г. Бережнюк, Т.І. Білоус-Осінь, О.М. Вакульчик, І.Д. Харламова, С.Г. Левченко, М. Шаодонг, Н.О. Мережко, Н.І. Калуга, О.В. Миронов, А.Ю. Очерет, І.В. Несторишен, Є.Б. Павленко, А.Д. Пономаренко, В.О. Сергійчик, А.І. Теплий, С.С. Терещенко, Г.Д. Симонова, Г.О. Хабло, В.А. Туржанський, Д.М. Хома.

**Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми.** На підставі РС ВМО вже більше 10 років у практику митних адміністрацій по всьому світі одночасно запроваджуються концепції «Попереднього інформування», «Авторизованого економічного оператора», «Єдиного вікна», «Спільної системи аналізу ризиків» та «Інформаційного співробітництва». У виданому ВМО у 2018 році Митному керівництві з управління інтегрованим ланцюгом постачання (далі – ISCM Guidelines) [6] описані інтегровані ланцюги поставок, які базуються на одночасному використанні всього арсеналу концепцій РС ВМО та можуть бути організовані в такі способи:

– базується на обміні інформацією між митними адміністраціями та взаємному визнанні результатів митного контролю;

– ланцюги поставок з уповноваженими економічними операторами (або іншими довіреними трейдерами) по всьому ланцюгу постачання (довірені торгові ланцюги) [6].

Водночас вивченню взаємозв'язку та синергії головних концепцій РС ВМО приділяється недостатньо уваги науковців та практиків митної справи.

Формулювання цілей статті (**постановка завдання**). Метою статті є вивчення взаємозв'язків та синергії головних концепцій РС ВМО та ISCM Guidelines в контексті підвищення рівня митної безпеки держави з одночасним поліпшенням умов здійснення міжнародної торгівлі.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Почнемо з формулювання гіпотези про взаємозв'язок між головними концепціями РС ВМО «Авторизованого економічного оператора» та «Єдиного вікна», наявність синергетичного ефекту від їх одночасного запровадження для

підвищення рівня митної безпеки держави та поліпшення міжнародної торгівлі, а також вплив інших положень РС ВМО на успішність запровадження інтегрованого управління авторизованим ланцюгом постачання.

З огляду на те, що концепція «АЕО» в Україні ще не знайшла практичного втілення, а запроваджена в практику роботи митних органів України система «Єдиного вікна» (ПКМУ від 1 жовтня 2014 року № 364 [4]) не відповідає в повному обсязі вимогам РС ВМО [1], до розгляду візьмемо лише міжнародні документи, такі як РС ВМО та ISCM Guidelines.

Для досягнення заявленої мети дослідження необхідно здійснити декілька поступових операцій:

1) визначити середовище, яке створюється для учасника інтегрованого ланцюга постачання (далі – ISC) після запровадження (повністю або частково) в його державі положень РС ВМО;

2) описати принципову схему ISC та місця взаємодії (інформаційного обміну) між його учасниками, матеріальні та інформаційні потоки, які переміщуються через ці точки у зв'язку з практичним виконанням міжнародної торговельної угоди;

3) знайти взаємозв'язки між концепціями, що використовуються, та визначити їх сумарний вплив, з одного боку, на рівень митної безпеки, з іншого боку, на поліпшення умов міжнародної торгівлі.

*Середовище, в якому працює АЕО.*

Принципи взаємодії державних органів та бізнесу, який пропонує РС ВМО, вимагають створення докорінно нового зовнішнього середовища для учасника міжнародної торгової операції, переходу від адміністративного тиску на бізнес задля додержання норм актів законодавства держави до партнерських відносин між усіма учасниками ISC. Важливо розуміти, що РС ВМО та інші міжнародні документи з цієї теми розглядають будь-якого учасника міжнародної торгівлі як потенційного власника статусу АЕО, який ще до моменту його (статусу) отримання, має право отримати від митних органів право на певні спрощення та привілеї під час митного контролю та оформлення товарів, які ним переміщуються через митний кордон держави, з огляду на продемонстрований рівень відповідності умовам РС ВМО та положенням національного законодавства.

Користуючись описаною логікою, можемо графічно представити запропоновану РС ВМО систему стандартів безпеки як три концентричних кола (рис. 1.)

Зовнішнє коло складають стандарти I опори, стандарти 6–12 III опори та система двосторонніх, багатосторонніх угод про взаємне визнання статусу АЕО (далі – англійська аббревіатура MRA, тобто Mutual Recognize Agreement), саме ці положення формують зовнішнє середовище з точки зору вітчизняного учасника міжнарод-



**Рис. 1. Схема стандартів РС ВМО 2018**

*Джерело: складено автором*

ної торгівлі. Умови назовні державного кордону впливають на технології та взаємовідносини АЕО з іноземними учасниками ланцюга постачання, регулюються здебільшого положеннями міжнародних документів з питань торгівлі та співпраці митних адміністрацій.

Наступне коло є середовищем всередині держави, на яке мають вплив стандарти III опори. Умови перетину кордону вантажами та транспортними засобами, отримання необхідних дозволів відповідно до положень законодавства, 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.

Нарешті, внутрішнє коло – це ті правила та технології державно-приватного партнерства, які на підставі положень стандартів II опори РС ВМО застосовуються в 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, митних та інших державних органів, які контролюють міжнародну торгівлю. До серпня 2018 року (оприлюднення нової редакції РС ВМО) кінцевим пунктом на цьому шляху було отримання статусу АЕО та підтримка відповідності його вимогам під час практичної роботи на міжнародних ринках. З появою ж стандартів III опори метою спрямування зусиль державних та приватних осіб є створення механізмів включення до технології АЕО вимог інших, крім митних, державних органів, які контролюють пере-

міщення товарів через митний кордон (санітарні, ветеринарні вимоги, безпека руху тощо [7]).

За схемою, представленою на рис. 1, можна виявити області (та їх межі), де виникають специфічні саме для них проблеми митного контролю та оформлення товарів. Виходячи з положень загальної теорії виникнення митних загроз [8], першопричиною будь-якої загрози митним інтересам держави можемо вважати суперечність інтересів учасників процесів міжнародної торгівлі. Важливо розуміти, що у цьому разі йдеться не лише про суперечність інтересів між представниками державного та приватного сектору, процеси та проблемні питання розподіляються по областях лише умовно та можуть впливати відразу на декілька областей та розвиватись одночасно.

РС ВМО пропонує протистояти появі суперечності інтересів у цій області за рахунок застосування принципу «безпека = сприяння». Як зазначено у вступі до стандартів II опори, «працюючи над вдосконаленням на одній стороні рівняння, вони (державні органи та приватні особи) так само отримують вигоди від іншого» [1].

Серед напрямів роботи митних адміністрацій щодо залучення учасників міжнародної торгівлі до програм безпеки та поліпшення торгівлі одним з найважливіших є співробітництво між митницею та іншими урядовими установами й міжнародними організаціями, залученими у процеси міжнародної торгівлі та забезпечення безпеки ланцюга поставок. На рис. 1 це друге коло, область, де відбувається інформаційний обмін між митними органами, учасниками операцій міжнародної торгівлі та іншими державними органами, на які покладено контроль за товарами, які переміщуються через митний кордон держави та безпекою ланцюга постачання. Серед них слід назвати органи з транспортної безпеки, внутрішніх справ, органи фіто-, ветеринарного, санітарного контролю, ліцензування (наприклад, щодо контролю товарів подвійного використання).

Зовнішнє коло на рис. 1, тобто умови, в яких працює ланцюг постачання товарів за кордоном, сьогодні фактично визначає рівень митної безпеки держави (в наукових працях такий вид інформаційного співробітництва отримав назву «зміщення традиційних кордонів» [9]) за рахунок більшої поінформованості національної митної адміністрації про товари та транспортні засоби, які ще тільки планується спрямувати до держави. Ці умови формуються положеннями стандартів I опори, стандартів 6–12 III опори РС ВМО та положеннями угод MRA між відповідними державами або їх союзами.

Стандарти цієї групи умовно можливо розподілити за їх змістом:

1) організаційно-правове забезпечення міжнародного митного співробітництва в галузі безпеки та полегшення торгівлі (уніфікація та стан-

дартизація підходів урядів держав-учасниць стосовно компетенції та внутрішньої безпеки митних адміністрацій, організації транскордонного співробітництва тощо);

2) управління митними ризиками (загальні умови щодо архітектури та принципів функціонування систем управління ризиками; селективність та профілювання на підставі аналізу аномалій в інформаційних потоках як основ для складання профілів митних ризиків);

3) технології митного контролю та оформлення (неінтрузивні методи митного огляду, інформаційно-комунікативні технології, уніфікація та стандартизація набору даних та технічних характеристик електронних повідомлень).

Серед положень, які формують умови, в яких працює ланцюг постачання товарів за кордоном (зовнішнє коло на рис. 1), зміст угод про взаємне визнання рішень митних адміністрацій (угоди MRA) має особливе значення. Саме цей механізм, запропонований РС ВМО державам-учасницям, замикає в єдиний контрольований простір глобальний ланцюг постачання товарів у міжнародній торгівлі та створює практичні умови для просування програм митно-ділового співробітництва, таких як AEO та її аналогів.

*Принципова схема ISC.*

Сучасний міжнародний ланцюг постачання – це складна система пов'язаних між собою потоків товарів, ресурсів та інформації. Коли до такої системи інтегрують процедури митного контролю та оформлення товарів, управління кордоном, створюється ISC (у вітчизняній науковій літературі цей процес має назву «митна логістика»).

Як зазначалось вище, ISC у міжнародній торгівлі можуть бути організовані в середовищі РС ВМО двома способами:

– завдяки співробітництву та інформаційному обміну між митними адміністраціями, що передбачає провідну та керівну роль державних (насамперед, митних) інформаційно-комунікаційних систем (далі – ІКС);

– завдяки участі в міжнародному ланцюзі постачання товарів виключно AEO, що передбачає провідну та керівну роль в інформаційному обміні між усіма (як приватними, так і державними) учасниками ISC саме комерційних ІКС-систем, які постійно та в повному обсязі контролюються національними митними адміністраціями держав – учасниць ланцюга постачання.

У другому варіанті інформаційний обмін між митними адміністраціями відіграє роль допоміжного (аварійного) каналу взаємодії, який застосовується лише в разі виявлення потенційних чи вже реальних порушень безпеки ISC.

Перший варіант є проміжним, який пропонується застосовувати в державах, в яких митні адміністрації не мають інституційних та/або матеріально-технічних можливостей одноментного запровадження всіх концепцій РС

ВМО. Як вже зазначалось, ISC такого типу працює за рахунок наявності в державах – учасниках ланцюга сумісних ІКС митних органів та дії відповідних міжурядових багатосторонніх угод про інформаційний обмін. Не потребує доведення той факт, що такі системи (митні органи та інші державні контролюючі органи країн відправлення, транзиту, призначення – G2G, або навіть в мінімальному варіанті, а саме митні органи країн відправлення, транзиту, призначення С2С) потребують значних видатків з державного бюджету на їх створення та утримання в робочому стані, жорсткої уніфікації форматів електронних сповіщень та змісту даних.

На рис. 2 наведено операційну діаграму міжнародного ланцюга постачання, побудованого у варіанті G2G.

На діаграмі використовується міжнародне скорочення “UCR” (“Unique Consignment Reference”), тобто унікальний ідентифікатор (квитанція) товарної партії, яка є довідковим номером для митних цілей, декларування якого може вимагатися митною адміністрацією в будь-який момент протягом митного контролю та оформлення товарів і транспортних засобів.

ISC у варіанті G2G працює таким чином:

1) початкова декларація про експортні товари від експортера або його агента подається до митниці експорту;

2) після формування вантажу перевізником до митниці експорту подається повна декларація про вантаж (у вітчизняному законодавстві аналогічна вимога відсутня, в кожній товарній митній декларації зазначається транспортний засіб);

3) декларація про вантаж подається до митних органів транзиту, якщо ISC передбачає проходження транзитних держав;

4) до митниці імпорту перевізником подається початкова декларація (якщо вона не передавалась на етапі 2);

5) імпортером або його агентом до митниці призначення (прибуття) подається початкова декларація про імпортні товари.

Для спрощення механізму контролю на основі двосторонньої/багатосторонньої домовленості митниці експорту та імпорту можуть обмінюватись інформацією про виїзд або про прибуття за допомогою UCR чи надавати доступ до неї, узгоджувати спільний профіль ризику для оцінювання ризиків для безпеки та інших цілей тільки один раз та обмінюватись ним.

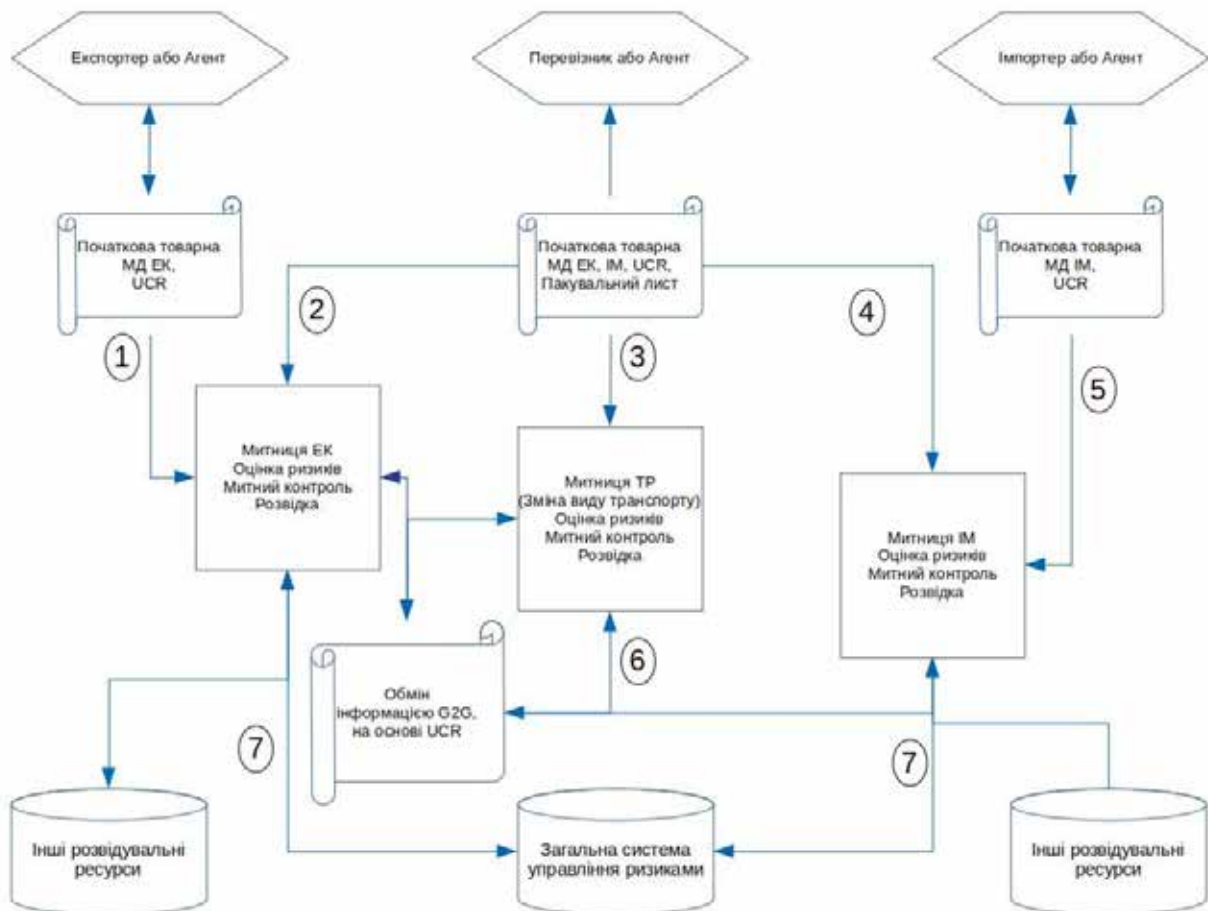


Рис. 2. Операційна діаграма міжнародного ланцюга постачання у варіанті G2G

Джерело: перекладено автором з Додатку I до ISCM Guidelines, англійською

З наведеної на рис. 2 операційної діаграми видно, що у варіанті G2G міжнародного інтегрованого ланцюга постачання кожна з митних адміністрацій має лише одну точку контролю (інформаційного обміну), одні й ті ж самі дані подаються декілька разів за ступенем проходження вантажу ланцюгом. Крім того, схема має системну вразливість, а саме відсутність у митних органах альтернативних джерел інформації про вантаж та обмеженість часу на здійснення аналізу ризиків і націлювання митного контролю на вантажі з максимальним рівнем ризику.

Всіх цих системних вразливостей позбавлений авторизований ланцюг постачання. ISC, в якому беруть участь виключно АЕО, в PC BMO має назву «авторизований ланцюг постачання», який визначається таким чином: «міжнародна торгова угода, всі учасники якої дотримуються встановлених стандартів безпечного поводження з вантажами і відповідною інформацією, що підтверджується відповідними митними адміністраціями» [1].

Прямуючи далі за вищевикладеною логікою розгляду положень PC BMO, можемо побудувати принципову схему уповноваженого ISC, яку наведено на рис. 3.

Як видно зі схеми на рис. 3, в авторизованому ISC кожна митна адміністрація має щонайменше три точки контролю (інформаційного обміну).

Місце інформаційного обміну між митними адміністраціями (держав експорту, транзиту та

імпорту) та національними учасниками ISC – це точки ЕК1, ТР1 та ІМ1.

Відповідний пункт пропуску на митному кордоні, де відбуваються митний контроль товарів та інформаційний обмін між митними адміністраціями, іншими державними контролюючими органами та перевізниками (експедиторами), – це точки ЕК2/ТР3, ЕК3/ТР2, ТР2/ІМ3, ТР3/ІМ2.

Відсутність дублювання вимог та інформації, отримання можливості відслідковувати цілісність вантажу й набору даних про нього досягаються за рахунок застосування концепції «Єдиного вікна». Розглянемо авторизований ланцюг постачання більш детально за допомогою операційної діаграми, наведеної в Додатку II «Авторизований ланцюг постачання» до ISCM Guidelines [6], наведеної на рис. 4. На діаграмі використовується міжнародне скорочення CCS (Cargo Collaboration System) системи вантажних товариств, електронні системи, створені в портах або аеропортах, всіма сторонами залучені до транспортно-логістичного ланцюга, за допомогою якого вони обмінюються всіма відповідними даними про вантаж і транспорт (система «Єдине вікно»).

Уповноважений ISC працює в такому порядку:

1) уповноважений експортер або імпортер чи призначений ним уповноважений агент подає спрощений варіант декларації про експорт/імпорт товарів або до митниці експорту, або до митниці імпорту для отримання попереднього дозволу на випуск; в разі наявності інтернет-

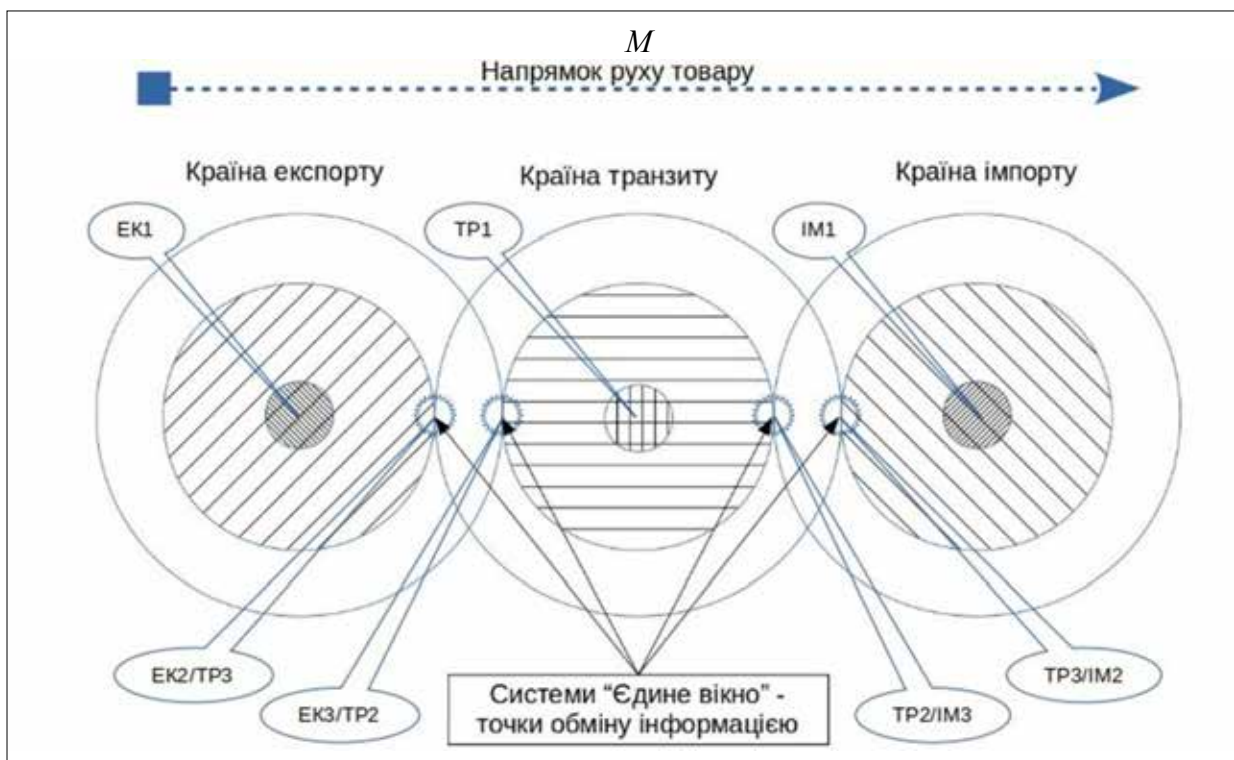


Рис. 3. Принципова схема авторизованого ланцюга постачання PC BMO 2018

Джерело: складено автором

доступу митниць до комерційної системи обміну інформацією декларація про товари замінюється UCR;

2) перевізник, який також повинен мати статус АЕО, подає початкову декларацію про вантаж до митниць експорту, імпорту та транзиту (за наявності); в разі онлайн-доступу митниць до системи обміну інформацією перевізника або до CCS декларацію про вантаж замінює UCR;

3) для досягнення цілей контролю на основі двосторонньої/багатосторонньої домовленості митниці експорту, імпорту й транзиту можуть обмінюватись інформацією про виїзд або прибуття чи надавати доступ до неї.

Умовою організації авторизованого ISC є наявність двосторонніх/багатосторонніх домовленостей стосовно спільної оцінки та контролю ризиків митних процедур, включаючи контроль на основі передвідвантажувальної інспекції та митного пост-аудиту.

Порівнюючи операційні діаграми наведених варіантів ISC, можемо зробити висновок, що «авторизований ланцюг постачання» потребує значного обсягу роботи всіх учасників процесу міжнародної торгівлі (авторизація, система «Єдине вікно», попереднє повідомлення) до початку його фізичного здійснення, але дає великі переваги в підвищенні рівня митної безпеки з одночасним спрощенням безпосереднього проведення торгових операцій.

*Взаємозв'язки між концепціями, які використовуються в ISC.*

У статті під концепціями, які використовуються в ISC, розуміються лише положення PC BMO, сутність та вплив суто інформаційно-комунікаційних технологій не розглядаються, оскільки вони є технічними засобами здійснення, з одного боку, митного контролю та оформлення, з іншого боку, управління міжнародним ланцюгом постачання товарів. Водночас автор цілком згоден з положеннями пункту 1.11 «Резюме управління» ISCM Guidelines, в якому зазначається таке: «Роль інформаційно-комунікаційних технологій є важливою для дієвості та ефективності митного контролю. Митниця повинна бути гнучкою і далекоглядною у розробці електронних методів контролю та сприяння торгівлі, особливо у сфері використання ІТ, включаючи електронний обмін даними» [6].

Завдяки спільному використанню концепцій «АЕО» та «Єдине вікно» 9 точок інформаційного обміну та контролю з принципової схеми уповноваженого ланцюга постачання (рис. 3) трансформувалися в 3 точки на операційній діаграмі (рис. 4) за збереження всього потенціалу контролю, що підтверджує гіпотезу про зв'язок

та взаємний вплив між вищезазначеними головними концепціями PC BMO.

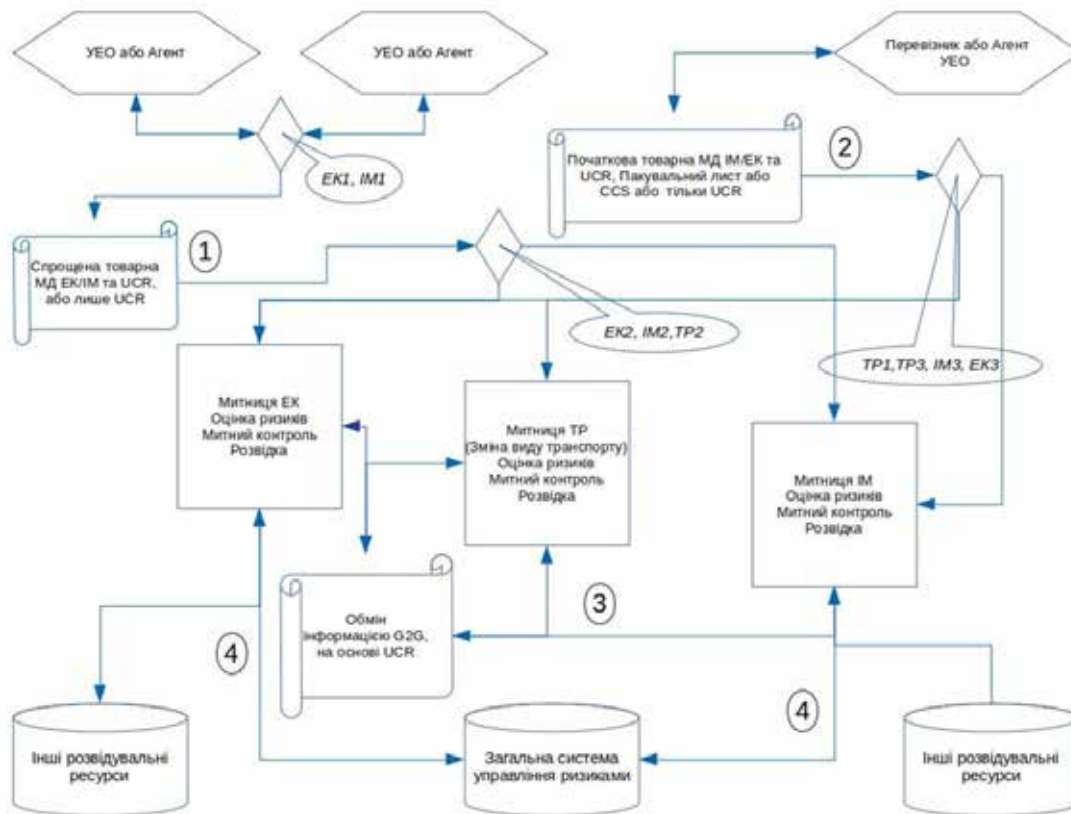
При цьому необхідно підкреслити, що ISCM Guidelines передбачає необхідність для митних адміністрацій розгляд можливостей участі в CCS та отримання даних, необхідних для їхніх цілей (за умови, що ці системи містять необхідні для митних цілей відомості) [6]. В цьому полягає важлива відмінність положень PC BMO та ISCM Guidelines від підходів до створення системи «Єдиного вікна» в Україні, коли митні та інші контролюючі органи воліють працювати виключно через «державне Єдине вікно», в яке на кожному етапі необхідно заново вносити інформацію, що здебільшого надходить у вигляді, який не є придатним для автоматизованої обробки [4; 5]. З іншого боку, поєднання ERP<sup>1</sup> систем учасників ISC із системами управління ризиками та митного оформлення через CCS (реалізовано HMRC, тобто митницею Великобританії) приведе до побудови схеми ISCM, яка в ISCM Guidelines отримала назву «Конвеєр даних». Її принциповою відмінністю є те, що митні адміністрації отримують «доступ до всіх джерел інформації з оригінального ланцюжка постачання, що використовується у комерційних транспортних ланцюгах» [6]. Таким чином, замість того, щоб отримувати дані з декларації, джерело яких не відомо нікому, крім особи, яка подала цю декларацію, митний орган під час оформлення матиме повне розуміння деталей транзакції та подій транспортування. Іншими словами, митний контроль товарів, що імпортується, буде розпочинатися в момент їх потрапляння до ISC.

Описана трансформація систем митного контролю та оформлення й управління ISC має синергетичний ефект з підвищення рівня митної безпеки держави з одночасним спрощенням та здешевленням операцій міжнародної торгівлі. Це твердження можна довести на прикладі контролю митної вартості товарів, які імпортуються. Маючи інформацію про партію товару на момент, коли вона ще перебуває на складі продавця в країні експорту, та про всі умови й обставини її міжнародного перевезення в митниці імпорту, не маємо підстав для витрат ресурсів на додаткову перевірку цього показника, який є критично важливим щодо повноти справляння законодавчо встановлених податків та зборів з товарів, що імпортуються.

Щодо впливу на стан митної безпеки та полегшення міжнародної торгівлі інших, крім «АЕО» та «Єдиного вікна», концепцій PC BMO звернемося знову до «Резюме управління» ISCM Guidelines [6].

1) Концепція «Попереднього інформування», з одного боку, забезпечує вільний та плавний потік товарів по ISC, а з іншого боку, надає своєчасну, високоякісну інформацію та створює належний рівень розвідки, що дає змогу митним органам отримувати необхідну для оцінювання ризиків інформацію на яко-

<sup>1</sup> ERP (Enterprise Resource Planning System) – корпоративна інформаційно-комунікативна система, призначена для автоматизації обліку й управління.



**Рис. 4. Операційна діаграма авторизованого ланцюга постачання ISCM Guidelines 2018**

*Джерело: складено автором на основі Додатку II, ISCM Guidelines, англійською*

мога більш ранньому етапі глобального ланцюжка поставок. Таким чином, знову можемо спостерігати синергетичний ефект, коли допоміжний механізм «Попереднього інформування» підсилює ефективність основних концепцій PC BMO.

2) Використання спільних (взаємоузгоджених) порядків митного контролю та оцінювання ризиків для цілей безпеки на постійній основі, тобто виконання угод MRA, що завдяки постійній перевірці цілісності вантажу дає змогу уникати зайвого дублювання контролю. Отже, рівень співробітництва між митними адміністраціями за угодами MRA перетворює митний контроль ISC на справді безперервний та інтегрований в глобальну міжнародну торгівлю.

3) Системи забезпечення цілісності та трекінгу (відстеження реального маршруту перевезення) вантажів (UCR, застосування «розумних пломб» з GPS, технології «інтернету речей» тощо) забезпечують безпеку переміщення від завантаження контейнера до кінцевого пункту призначення.

4) Принципи «уніфікації форматів та змісту комерційних даних» дають змогу митним адміністраціям швидко випускати всі вантажі, щодо яких виконано умови, надано необхідну інфор-

мацію в електронному вигляді один раз спеціально призначеному органу, бажано митниці.

5) Безпека та спрощення процедур у глобальному ланцюжку поставок вимагають висококваліфікованого та мотивованого персоналу в митних адміністраціях, а також у всіх інших учасників ланцюга постачання. Отже, концепція митно-приватного партнерства отримує новий імпульс, а саме потребу створення спільної постійно працюючої системи професійної підготовки фахівців митних органів та комерційних підприємств, чим буде забезпечено отримання всіх тих позитивних результатів, які очікуються від практичного застосування концепцій «АЕО» та «Єдиного вікна».

**Висновки.** Підсумовуючи вищевикладене, сформулюємо висновки та пропозиції.

1) Гіпотеза про взаємозв'язок та синергетичний ефект основних концепцій PC BMO, а саме «АЕО» та «Єдиного вікна», за їх узгодженого запровадження щодо митної безпеки держави та поліпшення умов міжнародної торгівлі є правдивою.

2) Інші концепції та керівні принципи організації митного контролю на основі управління ризиками, зазначені у PC BMO, мають значний позитивний вплив на якість та швидкість запро-



вадження, підтримки на необхідному рівні спроможності митних органів та учасників ISC визначати, оцінювати ризики та керувати ними, які виникають під час практичного здійснення операцій міжнародної торгівлі.

3) За подальшої роботи над проектами законодавчих актів щодо митної справи та

митної безпеки, а також під час наукового пошуку в цій царині будуть водночас корисними розгляд та узгодження регуляторних впливів держави стосовно діяльності АЕО, організації середовища «Єдиного вікна», а також інших концепцій та керівних принципів РС ВМО.

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Safeframe work of standards / 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. Митний кодекс України : Закон від 1 жовтня 2014 року № 4495-VI // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/4495-17> (дата звернення: 12.01.2019).

3. Про внесення змін до Митного кодексу України (щодо деяких питань виконання глави 5 розділу IV Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони : Проект Закону від 29 грудня 2017 року № 7473 // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc34?id=&pf3511=63291&pf35401=443468> (дата звернення: 26.02.2019).

4. Деякі питання реалізації принципу «єдиного вікна» під час здійснення митного, санітарно-епідеміологічного, ветеринарно-санітарного, фітосанітарного, екологічного, радіологічного та інших видів державного контролю : Постанова КМ України від 1 жовтня 2014 року № 364 // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/364-2016-%D0%BF> (дата звернення: 13.03.2018).

5. Про внесення змін до Митного кодексу України та деяких інших законів України щодо запровадження механізму «єдиного вікна» та оптимізації здійснення контрольних процедур при переміщенні товарів через митний кордон України : Закон від 6 вересня 2018 року № 2530-VIII // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2530-19> (дата звернення: 26.02.2019).

6. Customs guidelines on integrated supply chain management // World customs organization. URL: <http://www.wcoomd.org/-/media/D81B2807C64A4B669942F88D51D5FCF6.ashx> (дата звернення: 26.02.2019).

7. Karlsson L. 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. 23–33.

8. Пашко П.В. Митна безпека (теорія, методологія та практичні рекомендації) : монографія. Одеса : ПЛАСКЕ. 2009. 628 с.

9. Altemöller F. Counterterrorism and Data Transfers in International Trade. *Russian Journal of Comparative Law*. Bratislava. 2016. Vol. 7. № 1. P. 4–10.